

УТВЕРЖДАЮ
Глава сельского поселения Мокша
муниципального района Большеглушицкий
Самарской области
_____ О.А. Девяткин

«_____» _____ 2021 г.

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ
СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ МОКША
МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА БОЛЬШЕГЛУШИЦКИЙ
САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ**

на 2021 год и период до 2033 года

Оглавление

ВВЕДЕНИЕ	2
1 ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ	5
2 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	7
2.1 Положение с.п. Мокша в структуре пространственной организации Самарской области.....	7
2.2 Социально-экономическая характеристика с.п. Мокша.....	15
2.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта	18
2.4 Характеристика сети дорог с.п. Мокша	21
2.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации с.п. Мокша	31
2.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока	32
2.7 Характеристика условий немоторизированного (пешеходного и велосипедного) передвижения.....	33
2.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств	34
2.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения.....	36
2.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	39
2.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры сельского поселения.....	43
2.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры	47
с.п. Мокша.....	47
2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.....	49
3. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ с.п. МОКША	51
3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития с.п. Мокша	51
3.2 Прогноз транспортного спроса с.п. Мокша	57
3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта	58
3.4 Прогноз развития дорожной сети поселения.....	58
Характеристики зон с особыми условиями использования территорий (ЗСО)	59
3.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения	63
3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения	64
3.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье человека	65
4 ПРИНЦИПАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ С.П. МОКША С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА	67
5 МЕРОПРИЯТИЯ ПРОГРАММЫ	68
5.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	69
5.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно- пересадочных узлов.....	69
5.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.....	69
5.4 Мероприятия по развитию пешеходного и велосипедного передвижения	70

5.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	70
5.6 Мероприятия по развитию сети дорог поселения	70
5.7 Мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения	75
5.8 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения	76
5.9 Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности	77
6 ГРАФИК ВЫПОЛНЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ДОРОГ	78
7 ФИНАНСОВЫЕ ПОТРЕБНОСТИ И ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПРОГРАММЫ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	81
8 ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	91
9 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ МОКША.....	94

ВВЕДЕНИЕ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры (далее – Программа) сельского поселения Мокша муниципального района Большеглушицкий Самарской области (далее с.п. Мокша) разработана в соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 г. № 131 - ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Постановлением Правительства РФ от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» и «Градостроительным кодексом Российской Федерации».

Разработка настоящей Программы обусловлена необходимостью определить приоритетные по социальной значимости стратегические линии устойчивого развития с.п. Мокша - доступные для потенциала территории, адекватные географическому, демографическому, экономическому, транспортному потенциалу, перспективные и актуальные для социума поселения.

Комплексная программа транспортного развития с.п. Мокша на 2021 год и на период до 2033 года (далее - Программа) описывает действия органов местного самоуправления, направленные на развитие поселения, улучшение качества жизни и безопасности населения.

Программа представляет собой систему целевых ориентиров транспортного развития с.п. Мокша, а также увязанный по целям, задачам, ресурсам и срокам реализации комплекс мероприятий, обеспечивающих эффективное решение ключевых проблем и достижение стратегических целей.

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого функционирования транспортной инфраструктуры с.п. Мокша, развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения поселения, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры, повышение экологической безопасности здоровья и качественного уровня жизни.

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 поселения;

- 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.

Для достижения целей необходимо решить следующие задачи:

- выполнение комплекса работ по поддержанию, оценке надлежащего технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и искусственных сооружениях на них (содержание дорог и сооружений на них);
- 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 строительство, реконструкцию, капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них;
- увеличение протяженности, изменение параметров автомобильных дорог общего пользования, ведущее к изменению класса и категории автомобильной дороги (строительство или реконструкция дорог и искусственных сооружений на них);
- строительство объектов обслуживания автотранспорта;
- реконструкция и строительство искусственных дорожных сооружений;
- строительство объектов для постоянного и временного хранения автотранспорта;
- подключение территории новой жилой застройки к существующему общественному транспорту.

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.

Поскольку мероприятия Программы, связанные с содержанием, ремонтом и капитальным ремонтом, носят постоянный, непрерывный характер, и финансирование мероприятий Программы зависят от возможности областного бюджета и бюджета сельского поселения Мокша, то в пределах срока действия Программы этапы реализации мероприятий Программы могут ежегодно корректироваться и дополняться, в зависимости от складывающейся ситуации, изменения внутренних и внешних условий.

1 ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Наименование Программы:	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Мокша муниципального района Большеглушицкий Самарской области на 2021 год и период до 2033 года
Основание для разработки Программы:	Градостроительный Кодекс Российской Федерации; Генеральный план с.п. Мокша; Федеральный Закон от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. N 1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов"
Заказчик Программы:	Администрация сельского поселения Мокша муниципального района Большеглушицкий Самарской области
Местонахождение Заказчика Программы:	446193, Самарская область , Большеглушицкий район, с. Мокша , ул. Кавказская, д. 1
Разработчик Программы:	Общество с ограниченной ответственностью «Самарская энергосервисная компания» (ООО «СамараЭСКО»)
Местонахождение Разработчика Программы:	443013, г. Самара, ул. Дачная, д. 24
Цели и задачи Программы	Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы сельского поселения Мокша, повышение уровня безопасности движения.
Задачи Программы:	Создание правовых, организационных и институциональных условий для перехода к устойчивому развитию поселения, эффективной реализации полномочий органов местного самоуправления; Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения на территории с.п. Мокша; Доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения с.п. Мокша; Развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения в соответствии с потребностями населения в передвижении (транспортный спрос); Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;

Задачи Программы:	Создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях; Эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры
Целевые показатели Программы	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям; Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения; Протяженность пешеходных дорожек; Протяженность велосипедных дорожек; Обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием; Количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения; Обеспеченность транспортного обслуживания населения.
Мероприятия Программы	Приложение 1 к Программе
Срок и этапы реализации Программы:	Программа реализуется в период с 2021 по 2033 годы.
Объемы и источники финансирования мероприятий Программы*	Внебюджетные источники; Бюджетные средства всех уровней.
Ожидаемые результаты реализации Программы	Транспортная система, обеспечивающая стабильное развитие сельского поселения Мокша; Своевременная система обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населенных пунктов сельского поселения Мокша

* Объемы средств областного бюджета и бюджета поселения для финансирования Программы носят прогнозный характер и подлежат ежегодной корректировке в соответствии с областным законом об областном бюджете и с решением Собрания представителей сельского поселения Мокша о бюджете сельского поселения на соответствующий финансовый год.

2 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

2.1 Положение с.п. Мокша в структуре пространственной организации Самарской области

Муниципальный район Большеглушицкий расположен в юго-восточной части Самарской области. Протяженность района с севера на юг составляет 51 км, с запада на восток 93 км. Район граничит на востоке с Алексеевским, на севере с Волжским и Нефтегорским, на западе с Красноармейским и Пестравским, и юге с Большечерниговским районами.

Администрация муниципального района расположена в селе Большая Глушица, которое находится в 110 км от областного центра города Самары.

Ведущей отраслью экономики района является сельскохозяйственное производство. Основное направление сельскохозяйственной деятельности – зерно-мясо-молочное.

Полезные ископаемые, добываемые на территории района:

- нефть;
- газ;
- горючие сланцы;
- каменная соль.

В районе имеется разветвленная сеть автомобильных дорог, трубопроводы с нефте-газопродукцией.

В соответствии с Законом Самарской области № 36-ГД от 25.02.2005 г «Об образовании сельских поселений в пределах муниципального района Большеглушицкий Самарской области, наделении их соответствующим статусом и установлении их границ» на территории муниципального района Большеглушицкий расположены: 8 сельских поселений и 33 сельских населенных пункта, одним из которых является сельское поселение Мокша, включающее пос. Коммунар, п. Степной, п. Ледяйка и с. Мокша, который является административным центром сельского поселения.

Административно-территориальное деление муниципального района Большеглушицкий Самарской области представлено на рисунке 1.



Рис.1 Административно-территориальное деление муниципального района Большеглушицкий Самарской области.

Сельское поселение Мокша расположено на севере муниципального района Большеглушицкий Самарской области.

Село Мокша имеет немного вытянутую форму с севера на юг, вдоль пересыхающей реки Вязовка, которая протекает по территории населённого пункта. Основная часть жилой зоны располагается на левом берегу реки. Протяжённые улицы Юбилейная, Кавказская, Молодёжная и Ново-Александровка, расположенная за рекой, тянутся с севера на юг. Чёткой сетки улиц не наблюдается.

Главный въезд осуществляется с восточной стороны с автодороги с асфальтовым покрытием, далее по ул. Табаковка. Въезд осуществляется севернее жилой зоны села.

Посёлок Коммунар на севере и юге ограничивается 50-метровыми лесополосами и делится прудом на две части: северную и южную, в каждой из которых только по одной улице. Въезд в посёлок осуществляется с северо-

восточной стороны по дороге общего пользования с твёрдым покрытием, соединяющей с административным центром поселения.

В посёлке Ледайка три параллельных улицы Набережная, Центральная, Молодёжная, протянувшиеся с северо-запада на юго-восток. Въезд в посёлок осуществляется с западной стороны с автодороги федерального значения III категории «Самара – Чимкент», далее по ул.Набережная.

Посёлок Степной мало застроен и имеет одну ул.Степную, протянувшуюся с северо-востока на юго-запад. Въезд осуществляется с подъездной дороги с автодороги федерального значения «Самара – Большая Черниговка – граница с Казахстаном».

Площадь сельского поселения составляет 24 645 га.

Границы сельского поселения Мокша приняты законом Самарской области от 25.02.2005 № 36-ГД «Об образовании сельских поселений в пределах муниципального района Большеглушицкий Самарской области, наделении их соответствующим статусом и установлении их границ».

Сельское поселение Мокша граничит:

- с сельским поселением Подъём-Михайловка муниципального района Волжский;

- с сельским поселением Александровка муниципального района Большеглушицкий;

- с сельским поселением Новопавловка муниципального района Большеглушицкий;

- с сельским поселением Большая Дергуновка муниципального района Большеглушицкий;

- с сельским поселением Малая Глушица муниципального района Большеглушицкий;

- с сельским поселением Ленинский муниципального района Красноармейский.

Сельское поселение Мокша является слабо убывающим поселением, с оттоком внешних мигрантов. По состоянию на 27.04.2021 г. численность населения составила 930 чел. Доля трудоспособного населения на уровне среднего показателя по сельскому населению района.

Территория поселения Мокша представлена следующими категориями земель:

- земли сельскохозяйственного назначения;
- земли населенных пунктов;
- земли промышленности, транспорта, связи;
- земли лесного фонда;
- земли водного фонда.

Всего площадь территории сельского поселения Мокша составляет 24 645 га.

Большая часть территории поселения занята землями сельскохозяйственного назначения – 24 441,994 га

Земли населённых пунктов расположены в границах с. Мокша, п. Коммунар, п. Степной, п. Ледяйка. Эта категория земель представлены в основном сельскохозяйственными угодьями, а также землями, находящимися под застройкой и дорогами.

Баланс земель различных категорий в границах сельского поселения Мокша представлен в таблице 2.1.1.

Таблица 2.1.1 - Баланс земель различных категорий в границах сельского поселения

№ п./п.	Категории земель	Площадь в га
1	Земли населенных пунктов	661,4442
2	Земли сельскохозяйственного назначения	24441,994
3	Земли лесного фонда	170,2
4	Земли водного фонда	179,7
5	Земли промышленности, транспорта и т.д.	173,800
	Всего земель в существующих границах поселения:	25719,4675

Карта функциональных зон с.п. Мокша представлена на рисунке 2.

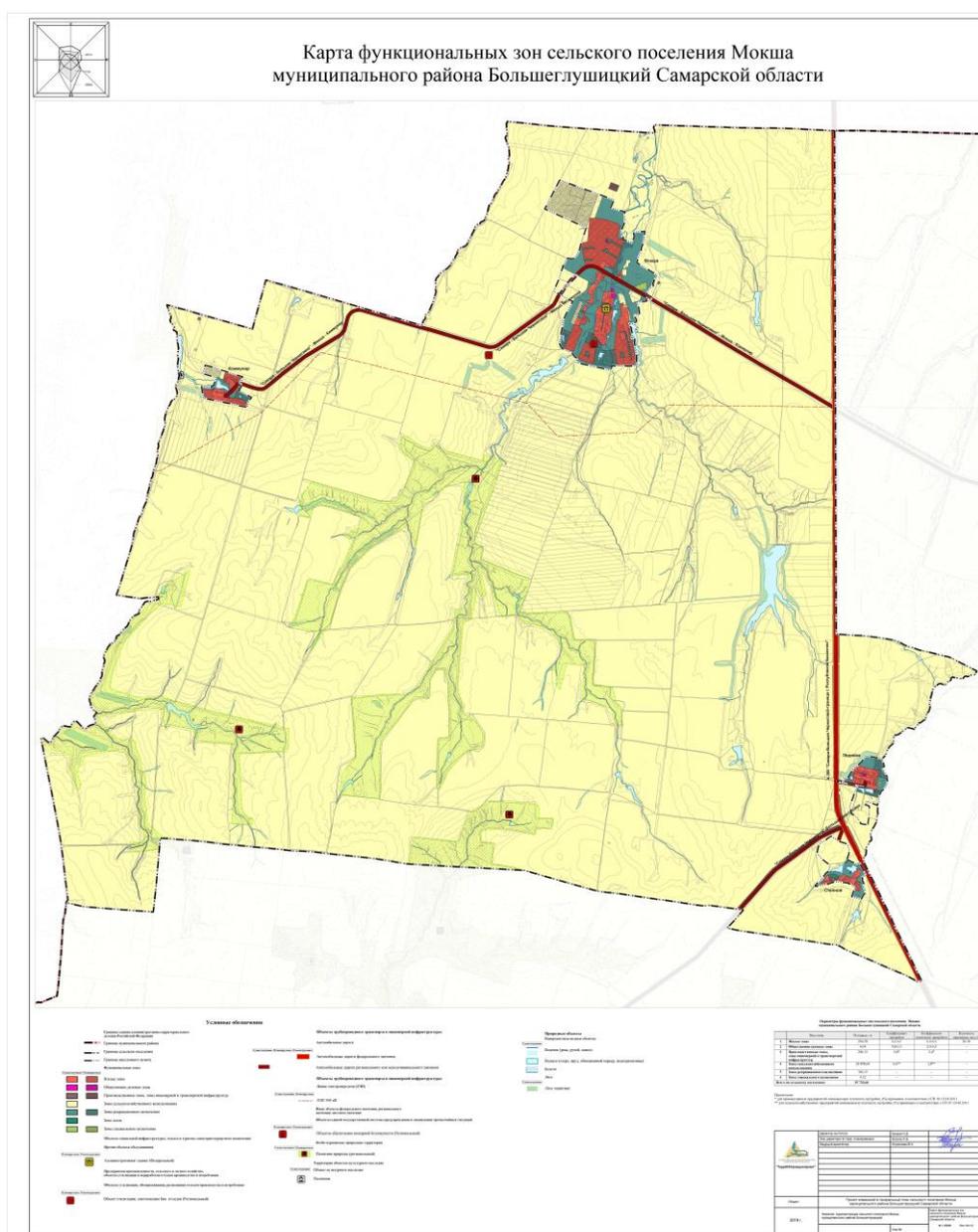


Рис. 2 – Карта функциональных зон сельского поселения Мокша

Расстояние от административного центра сельского поселения Мокша муниципального района Большеглушицкий Самарской области - села Мокша до районного центра с. Большая Глушица составляет 45 км, до областного центра г. Самара – 70 км. Расстояние от п. Ледяйка до районного центра с. Большая Глушица составляет 28 км, до областного центра г. Самара - 98 км. Расстояние от п. Степной до районного центра с. Большая Глушица составляет 25,5 км, до областного центра г. Самара – 95,5 км. Расстояние от п. Коммунар до районного центра с. Большая Глушица составляет 58 км, до областного центра г. Самара – 83 км.

Климат рассматриваемой территории континентальный, засушливый, со свойственными резкими колебаниями температур, быстрыми переходами от жаркого лета к холодной зиме, наличием и частым повторением поздних весенних и ранних осенних заморозков, небольшим количеством атмосферных осадков, относительной сухостью воздуха и интенсивным поверхностным испарением; часты так же суховеи с очень низкой относительной влажностью. Положительной чертой климата являются достаточные термические ресурсы вегетационного периода, допускающего возделывание требовательных к теплу культур.

Абсолютная минимальная температура воздуха холодного периода года достигает – 46 °С. Максимальная глубина промерзания почвы повторяемостью 1 раз в 10 лет составляет 151 см, 1 раз в 50 лет почва может промерзнуть на глубину 218 см.

Территория м. р. Большеглушицкий приурочена к геоморфологической провинции Сыртовая равнина Низменного Заволжья и представляет собой обширную денудационную плиоценовую равнину, в пределах которой выделены аккумулятивные аллювиальные горизонты.

Характерной особенностью рельефа проектируемой территории является асимметричность строения, связанная с экспозицией склонов: обращенные к северу и западу склоны ровные, пологие и длинные, южные – короткие, более покатые и неровные, подвержены интенсивной эрозии. Рельеф осложнен оврагами и балками.

Основу геологического строения проектируемой территории составляют осадочные породы плиоцена и нижней перми.

Для территории сельского поселения характерно распространение порово-

пластовых вод в песчано-глинистых отложениях юрского и нижнетриасового возраста.

Гидрографическая сеть территории с. п. Мокша представлена реками Вязовка (бассейн р. Чапаевка), протекающая через село Мокша и разветвляющейся в центральной части поселения сетью водотоков в оврагах; Вязовка (бассейн р. Большой Иргиз), берущей свое начало в южной части поселения. Также в границах проектирования располагается большое количество искусственных прудов (Новый, Большой, Киевский, Татарка и пр.).

Природные рекреационные ресурсы с. п. Мокша представлены лесами, лесостепями, а также акваторией и прибрежными территориями реки Вязовка, озер и прудов, используемые жителями для отдыха и рыболовства.

Территория в границах проектирования в целом имеет спокойный рельеф, живописный ландшафт, благоприятные климатические условия, что делает возможным развитие разнообразных видов рекреации, оздоровления населения и туризма.

Полезные ископаемые в границах сельского поселения Мокша представлены Дергуновским месторождением горючих сланцев и также Никоновским месторождением нефти.

Границы населенных пунктов входящих в состав с.п. Мокша представлены на рисунке 3.

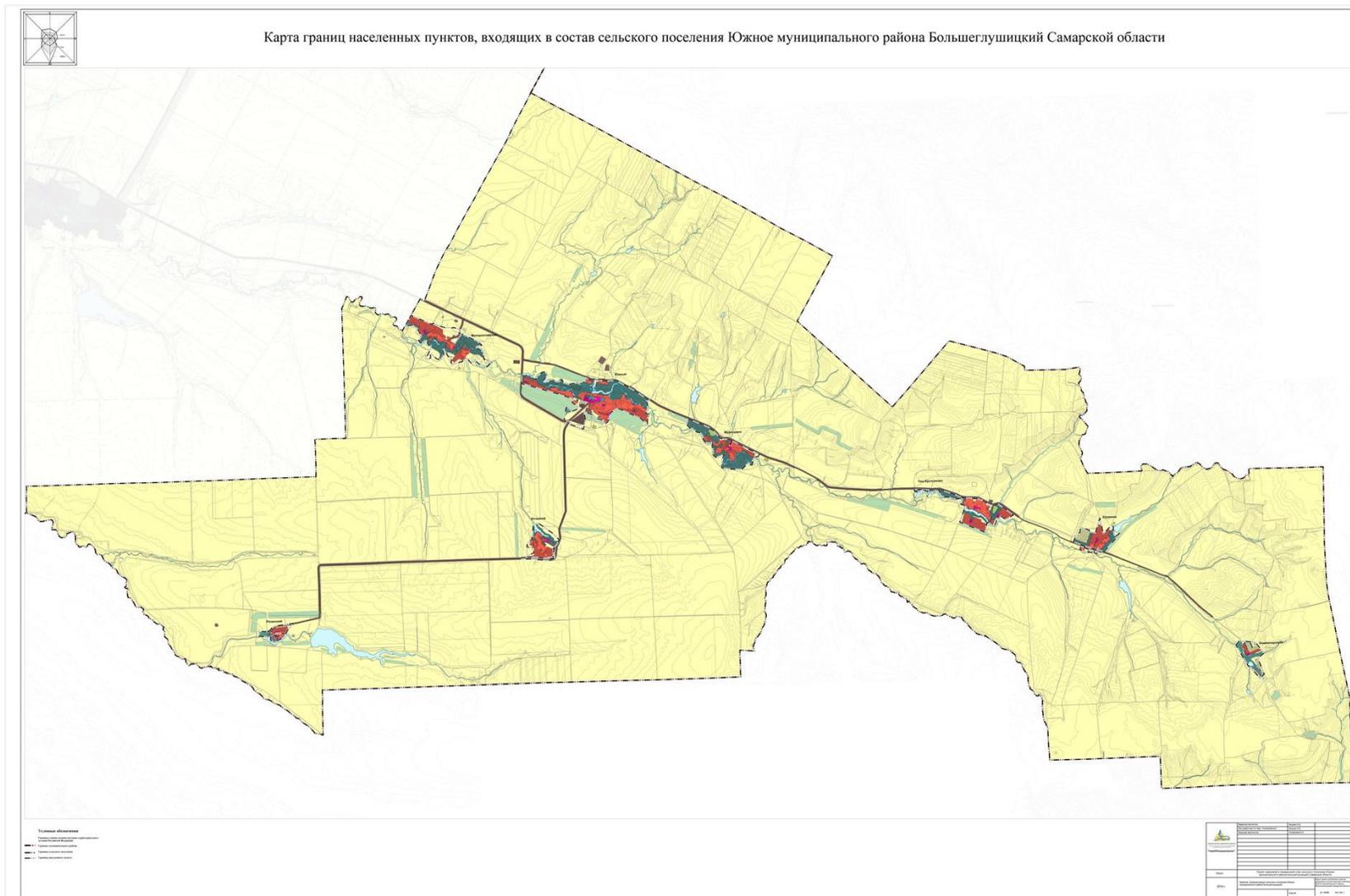


Рис.3 Карта границ населенных пунктов с.п. Мокша

2.2 Социально-экономическая характеристика с.п. Мокша

В результате анализа динамики естественного движения населения муниципального района Большеглушицкий было установлено, что для его поселений, как и для сельских поселений Самарской области в целом, характерны процессы депопуляции. Демографическая ситуация в сельском поселении Мокша складывается более благоприятно, в отличие от общих тенденций, обнаруженных в ходе анализа демографической ситуации по Самарской области. По совокупности естественного и механического прироста населения в населенных пунктах с. п. Мокша численность жителей за последние пять лет находится в стабильном положении. По данным предоставленным администрацией сельского поселения, на 1 января 2020 года численность составляет 886 чел. Численный состав сельского поселения представлен в таблице 2.2.1.

Таблица 2.2.1 – Динамика численности населения с.п. Мокша

Населенные пункты	Данные на 01.01.2016	Данные на 01.01.2017	Данные на 01.01.2018	Данные на 01.01.2019	Данные на 01.01.2020
<i>с.п. Мокша</i>	885	822	827	790	886

Численность населения трудоспособного возраста составляет 58,8 % от общей численности, населения старше трудоспособного возраста 25,16% от общей численности, населения моложе трудоспособного возраста 16,02 % от общей численности населения. Данные о возрастной структуре с. п. Мокша представлены в таблице 2.2.2

Таблица 2.2.2 - Данные о возрастной структуре с. п. Мокша

№ п/п	Показатели	Количество, чел. 01.01.2019	% от общей численности населения	Количество, чел. 01.01.2020	% от общей численности населения
I.	Дети:				
	<i>до 6 лет</i>	55	6,96%	59	6,6%
	<i>от 7 до 15</i>	63	7,97%	73	8,3%
	<i>от 16 до 17 лет</i>	12	1,5%	10	1,1%
II.	Из общей численности населения:				
1.	Население моложе трудоспособного возраста	130	16,45%	142	16,02%
2.	Население трудоспособного возраста:	448	56,70%	521	58,80%
	<i>женщины от 16 до 55 лет</i>	203	25,69%	205	23,13%
	<i>мужчины от 16 до 60 лет</i>	245	31,01%	316	35,66%
3.	Население старше трудоспособного возраста:	212	26,83%	223	25,16%
	<i>женщины старше 55 лет</i>	142	17,97%	146	16,47%
	<i>мужчины старше 60 лет</i>	70	8,86%	77	8,69%

Основными факторами, влияющими на демографические процессы, являются: недостаток в районе высокооплачиваемых постоянных рабочих мест, низкий уровень заработной платы работающих, недостаточно развитая сфера досуга для детей и молодёжи.

Сведения по занятости населения с. п. Мокша приведены в таблице 2.2.3.

Таблица 2.2.3 – Занятость населения в с. п. Мокша

Показатель	2019 г.
Кол-во жителей всего	790
Кол-во работающих всего	437
% работающих от общего кол-ва жителей	55,31%
Количество безработных, в т.ч.:	11
стоящих в службе занятости	11
Количество дворов	334
Кол-во дворов, занимающихся ЛПХ	334
Кол-во дворов, с неработающим населением занимающихся ЛПХ	1
Кол-во пенсионеров	114

Структура занятого населения по видам деятельности в с. п. Мокша представлена в таблице 2.2.4.

Таблица 2.2.4- Структура занятого населения по видам деятельности в с. п. Мокша

Показатели в %	2019 г.
Образование	2,53%
Промышленность	0%
Здравоохранение, социальное обеспечение	1,13%
Сельское хозяйство	11,64%
Жилищно-коммунальное хозяйство	0,01%
Транспортное обслуживание	0%
Культура и искусство	0,26%
Прочие	0,88%

2.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Развитие транспортной системы Самарской области становится в настоящее время необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста Самарской области и улучшения качества жизни населения.

Генеральным планом предусмотрено существующие улицы и дороги привести к необходимым нормируемым показателям соответствующим технической категории улиц и дорог.

Несмотря на благоприятные тенденции в работе отдельных видов транспорта, транспортная система не в полной мере отвечает существующим потребностям и перспективам развития Самарской области.

Развитие транспортной системы сельского поселения Мокша является необходимым условием улучшения качества жизни жителей в поселении. Транспортная инфраструктура с.п. Мокша является составляющей инфраструктуры Большеглушицкого района Самарской области, что обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным свободное перемещение товаров и услуг.

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

Транспортная инфраструктура с.п. Мокша представлена автомобильными дорогами общего пользования межмуниципального значения, к которым относятся: муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах сельского поселения, находящиеся в муниципальной собственности сельского поселения.

Примыкание и пересечение поселковой улицы с федеральной автодорогой решены в одном уровне. В местах примыкания отсутствует уширение проезжей части региональной дороги, в местах пересечений отсутствует светофорное регулирование.

Неразвитость и плохое состояние автомобильных дорог общего пользования усугубляет проблемы в социальной сфере из-за несвоевременного оказания срочной и профилактической медицинской помощи, дополнительных потерь времени и ограничения в перемещениях населения, автомобильные дороги общего пользования местного значения требуют проведения строительства, реконструкции и модернизации покрытий.

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

Железнодорожный транспорт на территории сельского поселения Мокша отсутствует. Железнодорожных станций и остановочных пунктов на территории поселения не имеется.

Водный транспорт на территории сельского поселения Мокша отсутствует. Мероприятий по обеспечению водным транспортом не планируется.

Воздушные перевозки. Пассажирские перевозки авиатранспортом жители с.п. Мокша осуществляют из международного аэропорта «Курумоч».

Международный аэропорт «Курумоч» является крупнейшим аэропортом Поволжья и обеспечивает грузовые и, в большей степени, пассажирские перевозки, в том числе, обеспечивая внешние связи Самарской области, принимает все типы гражданских самолётов. Авиационные связи из аэропорта «Курумоч» осуществляются по 63 маршрутам внутрироссийских линий, и более 20 маршрутам в страны ближнего и дальнего зарубежья.

Расстояние от с.п. Мокша до международного аэропорта «Курумоч» - 140 км.

Трубопроводный транспорт
Трубопроводный транспорт является важным элементом транспортной инфраструктуры Самарской области, на долю которого приходится около 43% грузоперевозок. Трубопроводы образуют комплексные технические транспортные коридоры, которые проходят в основном параллельно железнодорожным и автомобильным магистралям.

Добыча и переработка нефти и газа на территории Самарской области привела к созданию разветвленной сети трубопроводов различного диаметра и назначения. Они производят транспортировку нефти, газа и целого ряда продуктов нефтехимии. Трубопроводы образуют комплексные технические транспортные коридоры, которые проходят в основном параллельно железнодорожным и автомобильным магистралям.

Вдоль восточной границы сельского поселения Мокша с севера на юг проходят магистральные нефтепроводы: «Гурьев-Куйбышев», «Уфа - Западное направление» – Большая Глушица», газопроводы: «Оренбург-Самара Отвод на ГРС-99», «Оренбург-Самара Отвод на ГРС-24», а также линии связи.

2.4 Характеристика сети дорог с.п. Мокша

Внешняя инженерно-транспортная инфраструктура представлена на территории сельского поселения Мокша автомобильным транспортом. Основная часть дорог имеет грунтовое покрытие.

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

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

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

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

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и

зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. 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 участков, нуждающихся в ремонте. Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения с.п. Мокша позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов. В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете с.п. Мокша, эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц.

Характеристика автодорог представлена в таблице 2.4.1.

Таблица 2.4.1 Характеристика автомобильных дорог

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги общего пользования	Общая протяженность на территории района, км	Асфальто-бетонные, км
1	36 ОП МЗ 36Н-027	"Самара - Большая Черниговка" - Мокша - Коммунар	16,500	16,500
2	36 ОП МЗ 36Н-029	"Самара - Большая Черниговка" - Ледяйка	0,750	0,750

* согласно Постановления Правительства Самарской области от 9 августа 2006 г. N 106 «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПЕРЕЧНЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО ИЛИ МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ».

Внешние связи сельского поселения Мокша поддерживаются круглогодично автомобильным транспортом.

Внешние транспортные связи с областным центром – городом Самара жители сельского поселения осуществляют автомобильным транспортом. По территории поселения осуществляются перевозки рейсовыми автобусами по постоянным маршрутам, связывая населенные пункты поселения между собой и с районным центром Мокша. Подвоз продуктов питания, хозяйственных и прочих товаров осуществляется грузовым и личным транспортом.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения составляет **17,250 км**

Классификация автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения поселения и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) осуществляются в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Основные автомобильные дороги выполняют связующие функции между улицами и отдельными объектами населенных пунктов с.п. Мокша. В соответствии с ГОСТ Р 52398 «Классификация автомобильных дорог, основные параметры и требования» дороги общего пользования поселения относятся к классу автомобильных дорог «Дорога обычного типа (не скоростная дорога)» с категорией I и II. Для I и II категории предусматривается количество полос – 2, 4, ширина полосы 4,5 метра, разделительная полоса не требуется, допускается пересечение в одном уровне с автомобильными дорогами, велосипедными и пешеходными

дорожками, с железными дорогами и допускается доступ на дорогу с примыканием в одном уровне.

Автомобильные дороги общего пользования межмуниципального значения пересекающие территорию с.п. Мокша относятся к IV категории. Согласно Приказу министерства транспорта, связи и автомобильных дорог Самарской области от 15 июня 2010 г. № 37, внешняя граница придорожных полос автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения вне населенных пунктов устанавливается от оси дорог на расстоянии:

- для дорог IV категории с 2-полосным движением не менее 65 м.

Улично-дорожная сеть населенного пункта с. Мокша характеризуется низкой степенью благоустройства. Большая часть улиц имеет грунтовое покрытие, средняя ширина улиц в границах линий застройки составляет 4,5 м. Характеристика улично-дорожной сети представлена в таблице 2.4.2.

Для населенных пунктов сельского поселения Мокша принята следующая классификация категорий улиц и дорог:

- поселковая дорога;
- главная улица;
- основная улица в жилой застройке;
- второстепенная улица в жилой застройке;
- проезд;
- хозяйственный проезд, скотопрогон.

Поселковая дорога – осуществляет связь населённого пункта с внешними дорогами общей сети.

Главная улица – осуществляет связь жилых территорий с общественным центром.

Основная улица в жилой застройке – осуществляет связь внутри жилых территорий с главной улицей по направлениям с интенсивным движением.

Второстепенная улица в жилой застройке - осуществляет связь между основными жилыми улицами.

Проезд – осуществляет связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей.

Хозяйственный проезд, скотопрогон – прогон личного скота и проезд грузового транспорта к приусадебным участкам.

Общая протяженность улиц сельского поселения составляет **13,6 км**, в том числе по покрытию: с грунтощебеночным покрытием – **7,626 км**; с твердым покрытием асфальтобетон – **3,65 км**, грунт – **2,324 км**. По территории поселения проходят грунтовые дороги хозяйственного назначения.

Характеристика улично-дорожной сети с.п. Мокша представлена в таблице 2.4.2.

Таблица 2.4.2 – Характеристика улично-дорожной сети с.п. Мокша

№ п/п	Наименование автомобильной дороги общего пользования	Идентификационный номер	Общая протяженность, км	В том числе			Территориальное расположение
				Асфальто-бетонные, км	Грунто-щебеночные, км	Грунтовые, км	
Автомобильные дороги общего пользования местного значения сельского поселения Мокша муниципального района Большеглушицкий Самарской области							
село Мокша							
1.	Автомобильная дорога по ул. Молодежной	36-208-818 ОП МП 001	1,046	0,6	0,446		с. Мокша, ул. Молодежная
2.	Автомобильная дорога по ул. Кавказской	36-208-818 ОП МП 002	1,2	1,2			с. Мокша, ул. Кавказская
3.	Автомобильная дорога по ул. Юбилейной	36-208-818 ОП МП 003	1,25	1,25			с. Мокша, ул. Юбилейная
4	Автомобильная дорога по ул. Ново-Александровка	36-208-818 ОП МП 004	0,95		0,95		с. Мокша, ул. Ново-Александровка
5	Автомобильная дорога по ул. Табаковка	36-208-818 ОП МП 005	0,2		0,2		с. Мокша, ул. Табаковка
6	Автомобильная дорога проезд от ул. Кавказской до ул. Юбилейной	36-208-818 ОП МП 012	0,3	0,3			с. Мокша
7	Автомобильная дорога проезд от ул. Юбилейной до ул. Молодежной	36-208-818 ОП МП 013	0,3	0,3			с. Мокша

№ п/п	Наименование автомобильной дороги общего пользования	Идентификационный номер	Общая протяженность, км	В том числе			Территориальное расположение
				Асфальто-бетонные, км	Грунто-щебеночные, км	Грунтовые, км	
8	Автомобильная дорога проезд от ул. Табаковка к кладбищу	36-208-818 ОП МП 016	0,3		0,2	0,1	с. Мокша
9	Автомобильная дорога проезд от ул. Табаковка к свалке в с. Мокша	36-208-818 ОП МП 018	1,5			1,5	с. Мокша
10	Автомобильная дорога проезд от ул. Молодежной до ул. Юбилейной	36-208-818 ОП МП 021	0,6		0,6		с. Мокша
11	Автомобильная дорога проезд от ул. Юбилейной до ул. Ново-Александровка	36-208-818 ОП МП 022	0,8		0,8		с. Мокша
12	Автомобильная дорога проезд от проезда от ул. Кавказской до ул. Юбилейной к дому №1 по ул. Кавказской	36-208-818 ОП МП 025	0,15		0,15		с. Мокша
	Итого		8,596	3,65	3,346	1,6	
поселок Коммунар							
13	Автомобильная дорога по ул. Центральной	36-208-818 ОП МП 006	0,45		0,45		пос. Коммунар, ул. Центральная

№ п/п	Наименование автомобильной дороги общего пользования	Идентификационный номер	Общая протяженность, км	В том числе			Территориальное расположение
				Асфальто-бетонные, км	Грунто-щебеночные, км	Грунтовые, км	
14	Автомобильная дорога по ул. Верхней	36-208-818 ОП МП 007	0,6		0,6		пос. Коммунар, ул. Верхняя
15	Автомобильная дорога проезд от ул. Центральной до ул. Верхней	36-208-818 ОП МП 015	0,2		0,2		пос. Коммунар
	Итого		1,25		1,25		
поселок Ледяйка							
16	Автомобильная дорога по ул. Молодежной	36-208-818 ОП МП 008	0,65		0,65		пос. Ледяйка, ул. Молодежная
17	Автомобильная дорога по ул. Набережной	36-208-818 ОП МП 009	0,45		0,45		пос. Ледяйка, ул. Набережная
18	Автомобильная дорога по ул. Центральной	36-208-818 ОП МП 010	0,65		0,65		пос. Ледяйка, ул. Центральная
19	Автомобильная дорога по ул. Центральной к дому № 22	36-208-818 ОП МП 014	0,2		0,2		пос. Ледяйка, ул. Центральная
20	Автомобильная дорога проезд от ул. Центральной до ул. Молодежной	36-208-818 ОП МП 019	0,12		0,12		пос. Ледяйка
21	Автомобильная дорога проезд от ул. Молодежной до	36-208-818 ОП МП 020	0,16		0,16		пос. Ледяйка

№ п/п	Наименование автомобильной дороги общего пользования	Идентификационный номер	Общая протяженность, км	В том числе			Территориальное расположение
				Асфальто-бетонные, км	Грунто-щебеночные, км	Грунтовые, км	
	ул. Центральной						
22	Автомобильная дорога проезд от ул. Центральной к кладбищу	36-208-818 ОП МП 023	0,2			0,2	пос. Ледяйка
	Итого		2,43		2,23	0,2	
поселок Степной							
23	Автомобильная дорога по ул. Степной	36-208-818 ОП МП 011	0,45		0,45		пос. Степной, ул. Степная
24	Автомобильная дорога проезд от трассы М 32 к ул. Степной	36-208-818 ОП МП 017	0,35		0,35		пос. Степной, ул. Степная
25	Автомобильная дорога проезд от ул. Степной к кладбищу	36-208-818 ОП МП 024	0,524			0,524	пос. Степной
	Итого		1,324		0,8	0,524	
	Итого по поселению		13,6	3,65	7,626	2,324	

Бесхозные автомобильные дороги общего пользования местного значения инвентаризируются и ставятся на обслуживание. На сегодняшний день бесхозные автомобильные дороги на территории с.п. Мокша отсутствуют.

Неразвитость и плохое состояние автомобильных дорог общего пользования усугубляет проблемы в социальной сфере из-за несвоевременного оказания срочной и профилактической медицинской помощи, дополнительных потерь времени и ограничения в перемещениях населения, создание ситуации повышенной аварийной опасности. Автомобильные дороги общего пользования местного значения требуют проведения строительства, реконструкции и модернизации покрытий.

Хранение личного транспорта преимущественно осуществляется на придомовых территориях.

Важной составной частью благоустройства автомобильных дорог является придорожный сервис, представляющий собой систему предприятий и сооружений, обеспечивающих обслуживание автомобильного движения по дорогам, создающим удобство проезжающим, способствующим повышению безопасности движения и эффективности работы автомобильного транспорта.

К предприятиям и сооружениям дорожного сервиса, предназначенным для обслуживания и создания комфортных условий участникам дорожного движения и обслуживания автотранспортных средств, относятся: площадки отдыха; стоянки и остановочные площадки; гостиницы, мотели и кемпинги; пункты питания; предприятия торговли, автозаправочные станции; станции технического обслуживания; пункты мойки автомобилей и шиномонтажа и другие объекты придорожного сервиса, расположенные на региональных и межмуниципальных автомобильных дорогах на расстоянии не далее 100 метров от них.

Существующая сеть таких предприятий, расположенных вдоль автомобильных дорог в сельском поселении Мокша в настоящее время не развита. Станции технического обслуживания, пункты мойки автомобилей, шиномонтажа, АЗС на территории с.п. Мокша отсутствуют.

2.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации с.п. Мокша

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории Большеглушицкого района Самарской области. Основной прирост этого показателя осуществляется за счет увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан.

По состоянию на 01.01.2020 г. в сельском поселении Мокша специально оборудованного транспорта для перевозки маломобильных групп населения отсутствует.

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

По данным администрации с.п. Мокша, количество автомобилей (в том числе грузовых и мототранспорта), находящихся в собственности граждан проживающих на территории сельского поселения составляет 442 единицы.

Сведения о количестве и категории транспорта, находящегося в собственности граждан предоставлены в таблице 2.5.1

Таблица 2.5.1 Количество и категории транспорта, находящегося в собственности граждан

№	Показатели	2017 год	2018 год	2019 год
1	Общая численность населения, тыс. чел.	822	827	790
2	Количество автомобилей у населения, ед. Грузовых - Легковых -	22 410	20 399	24 418
3	Количество мототранспорта у населения, ед.	432	410	442

Возле общественных зданий и магазинов специальные парковочные места для автомобилей маломобильных групп населения с установкой дорожных знаков ПДД 8.17 «Инвалиды» не определены.

2.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

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

Транспортное сообщение населения сельского поселения Мокша с другими сельскими и муниципальными образованиями осуществляется пригородным транспортом, автомобильным транспортом.

Транспортные предприятия на территории поселения отсутствуют. Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобусное сообщение. Большинство трудовых передвижений в поселении приходится на личный транспорт и пешеходные сообщения.

Сведения об общественном транспорте представлены в таблице 2.6.1.

Таблица 2.6.1. Сведения об общественном транспорте с.п. Мокша

№ п/п	Наименование маршрута	№ маршрута
1	с.Мокша - г. Самара/Центральный автовокзал/Автостанция Аврора/Хлебная площадь	226/2/542/567/583/707
2	п. Ледяйка – г. Самара/Центральный автовокзал	710/621/625

Грузовой транспорт в основном представлен сельскохозяйственной техникой. В основе формирования улично-дорожной сети населенных пунктов лежат: основная улица, второстепенные улицы, проезды, хозяйственные проезды.

Внешние транспортные связи с областным центром – городом Самара и другими населенными пунктами области жители сельского поселения могут осуществлять автобусными сообщениями. Автобусные перевозки детей до объектов образования в сельском поселении Мокша не осуществляются.

Автостанция в поселении отсутствует. Для посадки и высадки пассажиров имеются остановочные площадки и отстойно-разворотная площадка общественного транспорта.

Транспортный спрос населения сельского поселения Мокша на пригородные пассажирские перевозки неудовлетворен существующими

маршрутами городских, пригородных и междугородных автобусов, в силу территориального расположения поселения.

2.7 Характеристика условий немоторизированного (пешеходного и велосипедного) передвижения

На территории с.п. Мокша *велосипедное движение* в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет. Движение велосипедистов и пешеходов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования

Улично-дорожная сеть внутри населенных пунктов требует формирования пешеходных тротуаров, необходимых для упорядочения движения пешеходов, укладки асфальтобетонного покрытия, ограничение дорожного полотна.

Перечень пешеходных переходов с.п. Мокша представлен в таблице 2.7.1.

Таблица 2.7.1 Перечень пешеходных переходов с.п. Мокша на 01.01.2020 г

№ п/п	Местонахождение	Кол-во переходов, шт.
1	Самарская область, Большеглушицкий район, с. Мокша, ул. Юбилейная 13	1

2.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств

В настоящее время в связи с общим увеличением объема грузов, перевозимых автомобильным транспортом на значительные расстояния, доля крупнотоннажного транзитного транспорта на межрегиональных маршрутах имеет тенденцию к росту. В связи с этим снижается пропускная способность автомобильных дорог общего пользования, что ограничивает интенсивность движения и отрицательно влияет на экономическое развитие региона.

Основная часть перевозимых грузов сельскохозяйственного назначения в с.п. Мокша перевозится привлеченным транспортом.

Перечень индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, осуществляющих грузоперевозки представлен в таблице 2.8.1

Таблица 2.8.1 Перечень индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, осуществляющих грузоперевозки

№ п/п	Наименование организации (юр. Лицо, ИП)	ФИО руководителя	Адрес (местонахождение)
1	2	3	4
1	ИП	Муревич Александр Андреевич	Самарская область, Большеглушицкий район, с. Мокша, ул. Юбилейная д 45
2	ИП	Полкунов Алексей Владимирович	Самарская область, Большеглушицкий район, п. Ледяйка, ул. Молодежная д.5
3.	ИП	Сладков Андрей Сергеевич	Самарская область, Большеглушицкий район, с. Мокша, ул. Молодежная д.21 кв.2

Коммунальные службы с.п. Мокша оснащены спецтехникой для содержания автомобильных дорог.

Обслуживанием автомобильных дорог в районе занимается филиал «Большеглушицкое ДЭУ» ГКП Самарской области «АСАДО», основные функции которого – выполнение работ и оказание услуг по содержанию и ремонту

автомобильных дорог общего пользования муниципального и межрегионального значения, строительство на них сооружений в рамках государственного заказа.

Очистка сельского поселения от коммунальных и неутилизированных отходов осуществляется планово-регулярным методом. Сбор хозяйственно-бытового мусора осуществляется централизованным контейнерным способом и вывозится специальным транспортом на полигон твёрдых коммунальных отходов.

Сбор и вывоз ТБО производится из секционных жилых домов, детских дошкольных учреждений, общеобразовательных школ, аптек, магазинов, клубов, административных, хозяйственных и других организаций.

Механизированная уборка дорог является одной из сложных и важных задач жилищно-коммунальных организаций.

Летом выполняются работы, обеспечивающие максимальную чистоту дорог и приземных слоёв воздуха. Зимой проводят наиболее трудоёмкие работы: удаление свежеснежавшего и уплотнённого снега, борьбу с гололёдом, предотвращение снежно-ледяных образований.

Для прохождения технического обслуживания автотранспорта – собственная производственно-техническая база, оборудование и персонал в с.п. Мокша отсутствуют.

2.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети.

Одним из главных направлений демографической политики, в соответствии с Концепцией демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, обозначено снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе в результате дорожно-транспортных происшествий.

Цели повышения уровня безопасности транспортной системы, сокращения темпов роста количества дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, числа пострадавших и погибших в них обозначены и в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2035 года.

Таким образом, задачи сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения за счет повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и, как следствие, сокращение демографического и социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий согласуются с приоритетными задачами социально-экономического развития Российской Федерации в долгосрочной и среднесрочной перспективе и направлены на обеспечение снижения темпов убыли населения Российской Федерации, создание условий для роста его численности.

Дорожно-транспортные происшествия на дорогах являются одной из серьезнейших социально-экономических проблем и в с.п. Мокша.

Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы. Сложная обстановка с аварийностью во многом определяется постоянно возрастающей мобильностью населения, увеличивающейся диспропорцией между приростом числа автомобилей и приростом протяженности автомобильных дорог, не рассчитанной на современные

транспортные потоки. Следствием такого положения является ухудшение условий движения, а также экологической обстановки в сельском поселении.

Основными видами дорожно-транспортных происшествий являются: наезд на пешеходов, опрокидывание, наезд на велосипедиста, наезд на препятствие.

Основными причинами совершения ДТП с тяжкими последствиями, по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения Самарской области, являются: несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям; нарушение скоростного режима; нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами.

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

При реализации мероприятий по организации дорожного движения особая роль принадлежит внедрению технических средств: нанесение дорожной разметки, установка дорожных ограждений и направляющих устройств, светофорное регулирование, наличие пешеходных переходов.

Эффективное управление дорожным движением позволит обеспечивать равномерную загрузку транспортной сети, увеличивая ее пропускную способность, не допуская перегрузки уязвимых зон, а также прогнозировать развитие транспортной структуры.

Сведения о светофорных объектах представлены в таблице 2.9.1

Таблица 2.9.1 Сведения о светофорных объектах в с.п. Мокша

№ п/п	Место дислокации	Состав светофорного объекта	Кол-во секций, шт.
1	Самарская область, Большеглушицкий район, с. Мокша, ул. Юбилейная 13	транспортный светофор	0
		пешеходный светофор	2
		дополнительная секция	0
	ВСЕГО:	транспортный светофор	
		пешеходный светофор	2
		дополнительная секция	

В рамках государственной программы Самарской области «Развитие транспортной системы Самарской области (2014 - 2025 годы)» (с изменениями на 09 ноября 2020 года) предусмотрено увеличение площади дорожного покрытия, пропускной способности и приведение в нормативное состояние автомобильных дорог местного значения.

Достижение цели Программы обеспечивается за счет решения следующих задач:

капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения;
капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов.

Решение задач Программы осуществляется путем реализации комплекса мероприятий по капитальному ремонту и ремонту дорог местного значения.

Комплекс мероприятий по капитальному ремонту и ремонту включает в себя комплекс работ по реконструкции автомобильных дорог, замене и (или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и (или) их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги и не изменяются границы полосы отвода автомобильной дороги.

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

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды. Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты. Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума) – окись углерода (угарный газ) – опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность являются носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скармливание травы животным.

Уровень загрязнения атмосферного воздуха – по данным Федерального Государственного бюджетного учреждения ФГБУ «Приволжское управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды» (ФГБУ «Приволжское УГМС»), регистрируется как повышенный и высокий.

С целью выявления изменений уровня загрязнения атмосферного воздуха, в области проводят эпизодические обследования.

Эпизодические наблюдения недостаточно полно характеризуют состояние загрязнения окружающей среды. Единственным максимально точным способом получения необходимой информации является регулярный экологический мониторинг, охватывающий большинство районов и населенных пунктов Самарской области.

Интенсивное загрязнение гидросферы автотранспортом происходит вследствие ряда факторов. Одним из них является отсутствие гаражей для тысяч индивидуальных автомобилей, хранящихся на открытых площадках, во дворах

жилых застроек. Владельцы производят ремонт и техническое обслуживание своими силами, что они и делают, конечно, без учёта экологических последствий. Примером могут служить частные мойки или несанкционированные площадки для мойки автомобилей: из-за отсутствия моечных пунктов эту операцию зачастую выполняют на берегу реки, озера или пруда. Между тем автолюбители всё в больших объёмах пользуются синтетическими моющими средствами, которые представляют определённую опасность для водоёмов. Еще одним фактором воздействия транспорта на окружающую среду и человека является шум, создаваемый двигателем внутреннего сгорания, шасси автомобиля (в основном механизмами трансмиссии и кузова), и в результате взаимодействия шины с дорожным покрытием. Интенсивность шума зависит от топографии местности, скорости и направления ветра, температурного градиента, влажности воздуха, наличия и типа шумозащитных сооружений и др.

Уровень воздействия дорог и автомобильного движения на компоненты окружающей среды находится в прямой зависимости от количества автотранспорта, структуры и интенсивности автотранспортного потока, объемов используемого топлива, наличия транзитного транспорта, сезонной неравномерности в распределении выбросов отработавших газов, качества дорожного покрытия и пр.

Отрицательные воздействия дороги и автомобильного движения на окружающую среду проявляются следующим образом:

- осуществляется изъятие земель под дорожное строительство;
- загрязняется воздух отработавшими газами и пылью;
- загрязняются почвы вдоль дороги нефтепродуктами, соединениями тяжелых металлов, в том числе свинца при использовании этилированного бензина;
- загрязняются грунтовые воды за счет фильтрации ливневых и талых сточных вод с дорожного полотна и придорожных территорий нефтепродуктами от потерь горюче - смазочных материалов, хлоридами при использовании их в составе противогололедных смесей;
- загрязняются поверхностные водные объекты при попадании в них стока с дорог, несущего истертую резину, несгоревшие углеводороды, тяжелые металлы, нефтепродукты от потерь топлива, масла, соли и пр.;

- создается угроза зеленым насаждениям под воздействием атмосферных и почвенных загрязнений;
- осуществляется вибрационное, шумовое, электромагнитное, тепловое воздействие на окружающую среду.

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является:

- переход, по возможности, на использование газобаллонного топлива,
- качественная регулировка двигателя,
- использование нейтрализаторов отработанных газов,
- выбор рационального режима работы двигателя,
- минимизация количества поездок на автомобиле, по возможности объединение для совместных поездок с соседями или коллегами,
- для передвижения на небольшие расстояния – использование велосипеда или пешеходные прогулки,
- контроль работы транспорта.

На территории с.п. Мокша имеются автодороги регионального и межмуниципального значения.

Уровень неблагоприятного воздействия автодорог определяется в основном концентрациями загрязняющих веществ, создаваемыми в приземном слое атмосферы, и дальностью распространения атмосферного загрязнения.

Расчёт зоны атмосферного загрязнения от автодорог необходимо проводить по специально разработанным методикам с учётом интенсивности транспортного потока.

Зона акустического дискомфорта представляет собой участки, расположенные по обе стороны от дороги, в пределах которых уровни шума (звукового давления) превышают нормативные значения 55 дБА в дневной и 45 дБА в ночной периоды суток.

Согласно «Рекомендациям по учёту требований по охране окружающей среды при проектировании автомобильных дорог и мостовых переходов» (М.: Федеральный дорожный департамент, 1995 г.), зона действия вибрации автотранспортных магистралей в среднем не превышает 30 - 50 м от кромки дорожного полотна.

Для защиты жилой застройки от шума и выхлопных газов автомобилей следует предусматривать вдоль дороги полосу зелёных насаждений шириной не менее 10 м.

2.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры сельского поселения

Развитие транспортной инфраструктуры с.п. Мокша Самарской области планируется осуществлять по следующим направлениям:

- формирование инфраструктуры транспорта, соответствующей потребностям экономики и населения;
- создание муниципальной транспортной системы, обеспечивающей оптимальные способы доставки грузов и пассажиров, развитие системы транспортных коммуникаций;
- улучшение транспортной доступности, повышение мобильности и деловой активности населения.

В генеральном плане разработана схема развития транспортной инфраструктуры с учётом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки.

Действующим генеральным планом с.п. Мокша предусмотрены 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.

С учетом высокой капиталоемкости дорожного хозяйства ремонт автомобильных дорог местного значения может осуществляться только на основе муниципальных целевых программ с привлечением средств областного бюджета.

Для обеспечения комфортного проживания жителей с.п. Мокша необходимо увеличивать и совершенствовать улично-дорожную сеть. В связи с этим, генеральным планом планируется провести:

- реконструкцию существующих автомагистралей и дорог с приведением их к необходимым нормируемым показателям соответствующим технической категории дороги;
- резервирование коридоров под сеть общегородских магистральных улиц и дорог в проектируемых жилых районах;
- повышение пропускной способности улиц;

Генеральным планом в границах с.п. Мокша предполагается застройка за счет освоения свободных территорий и земель в границах населенных пунктов.

Расширение зон застройки в пределах границ сельского поселения потребует прироста протяженности улично-дорожной сети.

Генеральным планом предусмотрено построить в проектируемой застройке к 2033 году улично-дорожную сеть с твердым покрытием – **25,708** км новых дорог. Перечень планируемой улично-дорожной сети представлен в таблице 2.11.1.

Таблица 2.11.1 Перечень планируемой улично-дорожной сети

№ п/п	Назначение и наименование объекта	Местоположение объекта	Вид работ, который планируется в целях размещения объекта	Срок, до которого планируется размещение объекта, г.	Протяженность, км
1.	Улицы и автомобильные дороги местного значения	село Мокша, в том числе:	строительство	2033	
		ул. Кавказская			0,458
		ул. Юбилейная			0,388
		ул. Ново-Александровка			0,672
		ул. Табаковка			2,129
		ул. 1			0,184
		ул. 2			0,705
		ул. 3			0,848
		ул. 4			0,642
		ул. 5			0,542
		ул. 6			1,092
		ул. 7			1,094
		ул. 8			0,274
		ул. 9			0,280
		ул. 10			0,828
		ул. 11			0,515
		ул. 12			0,401
		ул. 13			1,504
		ул. 14			0,482
		ул. 15			0,564
		ул. 16			0,611
		ул. 17			0,461
		ул. 18			0,758
		ул. 19			0,785
		ул. 20			0,653
ул. 21	0,336				
ул. 22	1,310				
ул. 23	1,266				
ул. 24	0,339				
ул. 25	0,339				

2.	Улицы и автомобильные дороги местного значения	поселок Коммунар, в том числе:	строительство	2033	
		ул. Центральная			0,652
		ул. Верхняя			0,504
		проезд от ул. Центральной до ул. Верхней			0,242
3.	Улицы и автомобильные дороги местного значения	поселок Ледяйка, в том числе:	строительство	2033	
		ул. Набережная			0,30
		ул. 29			0,325
		ул. 30			0,135
4.	Улицы и автомобильные дороги местного значения	поселок Степной, в том числе:	строительство	2033	
		ул. 26			1,09
		ул. 27			0,421
		ул. 28			0,374
		поселковая дорога			0,153
5.	Подвесной мост	село Мокша, ул. Ново-Александровская	реконструкция	2033	
6.	Мост	село Мокша, в том числе:	строительство	2033	
		ул. № 14			
		ул. №16			
		ул. №17			
		ул. № 21			
		ул. №22			
		ул. Молодежная			
		ул. Юбилейная			

Благоустройство улиц и проездов заключается в асфальтировании проезжей части и тротуаров, устройстве щебёночного покрытия обочин, посеве трав, посадке деревьев на газонах, установке скамеек и урн.

Документом территориального планирования с.п. Мокша является генеральный план, который, исходя из совокупности социальных, экономических, экологических и иных факторов, комплексно решает задачи обеспечения устойчивого развития сельского поселения, развития его инженерной, транспортной и социальной инфраструктур.

Проектные решения разработаны с учетом перспективы развития округа на расчетный срок до 2033 года.

Прогноз приростов строительных фондов с.п. Мокша основывается на

данных Генерального плана. В границах сельского поселения есть территориальные резервы для развития всех видов функциональных зон.

Развитие жилых зон планируется за счет уплотнения существующей застройки, реконструкции жилого фонда и строительства на свободных площадках. Предполагается застройка усадебными жилыми домами.

При реконструкции улиц необходимо предусмотреть: расширение проезжих частей, уличное освещение, пешеходные тротуары, водоотводные сооружения, средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, светофоры), перекладку инженерных коммуникаций, благоустройство и озеленение прилегающих территорий; строительство новых улиц в проектируемой застройке с учетом предлагаемой планировочной и транспортной структуры, нормативных документов и требований.

Расширение зон застройки в пределах границ сельского поселения потребует прироста протяженности улично-дорожной сети.

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

с.п. Мокша

Мероприятия Программы реализуются в соответствии с действующими нормативно-правовыми актами Российской Федерации, Самарской области и правовыми актами органов местного самоуправления с.п. Мокша.

Законодательной базой для разработки Программы являются Конституция Российской Федерации, Гражданский кодекс Российской Федерации, Налоговый кодекс Российской Федерации, Бюджетный кодекс Российской Федерации, другие нормативные правовые акты, регулирующие общественные отношения, а также подзаконные нормативные правовые акты, относящиеся непосредственно к сфере деятельности транспортного комплекса.

Программа разработана во исполнение и в соответствии с требованиями:

Градостроительный кодекс Российской Федерации;

Федеральный закон от 29.12.2014 № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

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

Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»

Федеральный закон РФ от 10.01.2002 № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»;

Постановление правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»

Устав с.п. Мокша м.р. Большеглушицкий Самарской области;

Генеральный план с.п. Мокша м.р. Большеглушицкий Самарской области;

Положение о территориальном планировании с.п. Мокша;

Государственная программа Самарской области «Развитие транспортной системы Самарской области (2014 - 2025 годы)» (с изменениями на 15 июня 2020 года);

Областная целевая программа модернизации и развития сети автомобильных дорог Самарской области до 2025 года, утверждена Законом Самарской области от 12.05.2005 № 108-ГД).

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

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;

- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;

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

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

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

2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства бюджета с.п. Мокша. Привлечение средств областного бюджета учитывается как прогноз софинансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом с.п. Мокша на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок, составляет 325395,51 тыс. руб., из них:

- 2021 год – 300,00 тыс. руб.;
- 2022 год – 300,00 тыс. руб.;
- 2023 год – 300,00 тыс. руб.;
- 2024 год – 300,00 тыс. руб.;
- 2025 год – 300,00 тыс. руб.;
- 2026 год – 300,00 тыс. руб.;
- 2027 год – 300,00 тыс. руб.;
- 2028 год – 300,00 тыс. руб.;
- 2029 год – 300,00 тыс. руб.;
- 2030 год – 300,00 тыс. руб.;
- 2031 год – 300,00 тыс. руб.;
- 2032 год – 300,00 тыс. руб.;
- 2033 год – 321795,51 тыс. руб.

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий и укрупненных нормативов цены строительства НЦС 81-02-08-2021 Автомобильные дороги, НЦС - 81-02-16-2021 Малые архитектурные формы (тротуары, дорожки, площадки).

Транспортная система сельского поселения является элементом транспортной системы региона, 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.

Финансирование мероприятий Программы осуществляется в следующих формах бюджетных ассигнований: оплата муниципальных контрактов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для муниципальных нужд в целях реализации полномочий сельского поселения по ремонту дорог местного значения.

Указанные в настоящей Программе средства, необходимые на реализацию мероприятий Программы, рассчитаны для ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и строительства дорог улично-дорожной сети.

Реальная ситуация с возможностями федерального и областного бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. Таким образом, возможности органов местного самоуправления поселения должны быть сконцентрированы на решении насущных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог). Объемы финансирования муниципальной программы носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

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

3. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ с.п. МОКША

3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития с.п. Мокша

В результате изучения демографических явлений, происходящих в с.п. Мокша, построен сценарий возможного развития демографической ситуации.

Развитие транспортной инфраструктуры с.п. Мокша определено Генеральным планом, который, исходя из совокупности социальных, экономических, экологических и иных факторов, комплексно решает задачи обеспечения устойчивого развития округа, развития его инженерной, транспортной и социальной инфраструктур, и действующими государственными и муниципальными программами.

Проектные решения разработаны с учетом перспективы развития на расчетный срок до 2033 года включительно.

Планировочная структура с.п. Мокша предусматривает:

- компактное размещение и взаимосвязь территориальных зон с учетом их допустимой совместимости;
- зонирование и структурное членение территории в увязке с системой общественных центров, транспортной и инженерной инфраструктурой;
- эффективное использование территорий в зависимости от ее градостроительной ценности, допустимой плотности застройки, размеров земельных участков;
- комплексный учет архитектурно-градостроительных традиций, природно-климатических, историко-культурных, этнографических и других местных особенностей;
- эффективное функционирование и развитие систем жизнеобеспечения, экономию топливно-энергетических и водных ресурсов;
- условия для беспрепятственного доступа к объектам социальной, транспортной и инженерной инфраструктуры в соответствии с требованиями нормативных документов;

- охрану окружающей среды, памятников истории и культуры;
- охрану недр и рациональное использование природных ресурсов.

Стратегической целью государственной жилищной политики на территории Самарской области, в том числе на территории с.п. Мокша, является формирование рынка доступного жилья, обеспечение комфортных условий проживания граждан, создание эффективного жилищного сектора.

Жилые зоны могут предназначаться для индивидуальной жилой застройки, малоэтажной смешанной жилой застройки, среднеэтажной смешанной жилой застройки, а также иных видов застройки согласно градостроительным регламентам.

В целях создания благоприятных условий для развития жилищного строительства органам местного самоуправления необходимо осуществлять:

- подготовку земельных участков для жилищного строительства, в том числе подготовку инженерной и транспортной инфраструктур на планируемых площадках для жилищного строительства;
- освоение земель сельскохозяйственного назначения, прилегающих к населенным пунктам и расположенных вблизи от мест подключения к инженерным коммуникациям, в целях развития малоэтажной застройки;
- содействие в реализации мероприятий национального проекта «Доступное и комфортное жилье – гражданам России»;
- увеличение объемов строительства жилья и коммунальной инфраструктуры;
- приведение существующего жилищного фонда и коммунальной инфраструктуры в соответствие со стандартами качества;
- обеспечение доступности жилья и коммунальных услуг в соответствии с платежеспособным спросом населения;
- развитие финансово-кредитных институтов рынка жилья.

Генеральным планом предусматривается строительство нового жилья на свободных территориях и за счет уплотнения существующей застройки. Развитие жилой зоны предусматривает строительство индивидуальной жилой застройки.

В соответствии с Региональными нормативами, в сельских населенных пунктах следует предусматривать размещение преимущественно малоэтажной жилой застройки индивидуальными жилыми домами усадебного типа.

Развитие жилой зоны до 2033 года в селе Мокша планируется на следующих площадках:

1) за счет уплотнения существующей застройки:

- по ул. Ново-Александровская планируется размещение 10 индивидуальных жилых домов, ориентировочная общая площадь жилищного фонда – 1500 м², расчётная численность населения – 30 человек.

2) на свободных территориях в границах населенного пункта:

- на площадке № 1 планируется размещение 329 индивидуальных жилых домов, ориентировочная общая площадь жилищного фонда – 49 350 м², расчётная численность населения – 987 человек;

- на площадке № 2 планируется размещение 43 индивидуальных жилых домов, ориентировочная общая площадь жилищного фонда – 6 450 м², расчётная численность населения – 129 человек;

- на площадке № 3 планируется размещение 45 индивидуальных жилых домов, ориентировочная общая площадь жилищного фонда – 6 750 м², расчётная численность населения – 135 человек;

- на площадке № 4 планируется размещение 87 индивидуальных жилых домов, ориентировочная общая площадь жилищного фонда – 13 050 м², расчётная численность населения – 261 человек.

Развитие жилой зоны до 2033 года в поселке Коммунар планируется на следующих площадках:

на свободных территориях в границах населенного пункта:

- на площадке № 5 планируется размещение 17 индивидуальных жилых домов, ориентировочная общая площадь жилищного фонда – 2 550 м², расчётная численность населения – 51 человек;

- на площадке № 6 планируется размещение 14 индивидуальных жилых домов, ориентировочная общая площадь жилищного фонда – 2 100 м², расчётная численность населения – 42 человек;

- на площадке № 7 планируется размещение 25 индивидуальных жилых домов, ориентировочная общая площадь жилищного фонда – 3 750 м², расчётная численность населения – 75 человек.

Развитие жилой зоны до 2033 года в поселке Степной планируется на следующих площадках:

на свободных территориях в границах населенного пункта:

- на площадке № 8 планируется размещение 11 индивидуальных жилых домов, ориентировочная общая площадь жилищного фонда – 1 650 м², расчётная численность населения – 33 человек;

- на площадке № 9 планируется размещение 14 индивидуальных жилых домов, ориентировочная общая площадь жилищного фонда – 2 100 м², расчётная численность населения – 42 человек;

- на площадке № 10 планируется размещение 12 индивидуальных жилых домов, ориентировочная общая площадь жилищного фонда – 1 800 м², расчётная численность населения – 36 человек.

Развитие жилой зоны до 2033 года в поселке Ледяйка планируется на следующих площадках:

1) за счет уплотнения существующей застройки:

- по ул. Центральной планируется размещение 3 индивидуальных жилых домов, ориентировочная общая площадь жилищного фонда – 450 м², расчётная численность населения – 9 человек.

2) на свободных территориях в границах населенного пункта:

- на площадке № 11 планируется размещение 14 индивидуальных жилых домов, ориентировочная общая площадь жилищного фонда – 2 100 м², расчётная численность населения – 42 человека.

Увеличение жилищного фонда на расчётный срок строительства составит 93 600 м². Общий жилищный фонд с учётом существующего фонда (19 990 м².) и перспективного строительства составит 113 590 м². Общая численность населения составит 2 887 человек (базовое значение численности населения 1015 человек).

Средняя обеспеченность жилищным фондом составит 39,3 кв. м /чел.

Характеристика планируемых объектов жилищного фонда с. п. Мокша представлена в таблице 3.1.1.

Таблица 3.1.1 – Характеристика планируемых объектов жилищного фонда с. п.

Мокша до 2033 г.

Наименование и количество объектов	Адрес объекта	Площадь территории, га	Расчетная численность жильцов, чел	Площадь жилого фонда, м ²
<i>село Мокша (уплотнение существующей застройки)</i>				
10 ИЖД с приусадебными участками	по ул. Ново-Александровская	0,15	30	1 500
<i>село Мокша (на свободных территориях в границах населенного пункта)</i>				
329 ИЖД с приусадебными участками	<i>ПЛОЩАДКА № 1</i>	4,9	987	49 350
43 ИЖД с приусадебными участками	<i>ПЛОЩАДКА № 2</i>	0,6	129	6 450
45 ИЖД с приусадебными участками	<i>ПЛОЩАДКА № 3</i>	0,7	135	6 750
87 ИЖД с приусадебными участками	<i>ПЛОЩАДКА № 4</i>	1,3	261	13 050
<i>итого в селе Мокша 514 ИЖД с приусадебными участками</i>		7,7	1 542	77 100
<i>поселок Коммунар (на свободных территориях в границах населенного пункта)</i>				
17 ИЖД с приусадебными участками	<i>ПЛОЩАДКА № 5</i>	0,25	51	2 550
14 ИЖД с приусадебными участками	<i>ПЛОЩАДКА № 6</i>	0,21	42	2 100
25 ИЖД с приусадебными участками	<i>ПЛОЩАДКА № 7</i>	0,37	75	3 750
<i>итого в поселке Коммунар 56 ИЖД с приусадебными участками</i>		0,84	168	8 400
<i>поселок Степной (на свободных территориях в границах населенного пункта)</i>				
11 ИЖД с приусадебными участками	<i>ПЛОЩАДКА № 8</i>	0,16	33	1 650

Наименование и количество объектов	Адрес объекта	Площадь территории и, га	Расчетная численность жильцов, чел	Площадь жилого фонда, м ²
14 ИЖД с приусадебными участками	<i>ПЛОЩАДКА № 9</i>	0,21	42	2 100
12 ИЖД с приусадебными участками	<i>ПЛОЩАДКА № 10</i>	0,18	36	1 800
<i>итого в поселке Степной 37 ИЖД с приусадебными участками</i>		0,55	<i>111</i>	<i>5 550</i>
<i>поселок Ледейка (уплотнение существующей застройки)</i>				
3 ИЖД с приусадебными участками	по ул. Центральной	0,045	9	450
<i>поселок Ледейка (на свободных территориях в границах населенного пункта)</i>				
14 ИЖД с приусадебными участками	<i>ПЛОЩАДКА № 11</i>	0,21	42	2 100
<i>итого в поселке Ледейка 17 ИЖД с приусадебными участками</i>		0,255	<i>51</i>	<i>2550</i>
<i>всего по сельскому поселению Мокша 624 ИЖД</i>		<i>9,36</i>	<i>1 872</i>	<i>93 600</i>

При анализе показателей современного использования территории с. п. Мокша и текущего уровня социально - экономического и градостроительного развития, можно сделать следующие выводы:

- Территория сельского поселения в целом благоприятна для рекреационной деятельности.
- Наличие территориальных резервов.
- Наличие трудовых ресурсов позволяет обеспечить потребности населения и расширение производства.
- Расположение с.п. Мокша вдоль автодорог регионального и муниципального значения обеспечивает благоприятные условия для осуществления внешних связей на любом уровне, как внутри района, так и за пределами территории.

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

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития

поселения, поэтому совершенствование сети внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования имеет важное значение для с.п. Мокша.

3.2 Прогноз транспортного спроса с.п. Мокша

При планируемом увеличении численности населения с.п. Мокша к 2033 году до 2887 человек, ожидается значительный прирост пассажиропотока что позволяет сделать прогноз о значительном изменении транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории с.п. Мокша.

Уровень автомобилизации (включая легковой, грузовой и мототранспорт) в с.п. Мокша имеет дальнейшую тенденцию к росту.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89», а именно:

- согласно п. 11.41, потребность в АЗС составляет: одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.40, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей;

Исходя из общего количества легковых автомобилей, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса, в настоящее время с.п. Мокша необеспеченно объектами дорожного сервиса.

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

Предприятия и организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению на территории с.п. Мокша отсутствуют.

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

Интенсивность грузового транспорта на территории с.п. Мокша не значительная и на расчетный срок сильно не изменится.

3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не перетерпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный. Транспортная связь с районным, областным и населенными пунктами будет осуществляться общественным транспортом (автобусное сообщение), внутри населенных пунктов личным транспортом и пешеходное сообщение. Для целей обслуживания действующих на территории сельского поселения предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

3.4 Прогноз развития дорожной сети поселения

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

Для обеспечения комфортного проживания жителей необходимо провести работы по обустройству (реконструкции и капитальному ремонту) существующих дорог населенных пунктов сельского поселения.

Генеральным планом на территории сельского поселения Мокша планируется до 2033 г. строительство автомобильных дорог на новых территориях и реконструкция дорог в существующей застройке.

Перечень по строительству автомобильных дорог на новых территориях и обустройству существующих улиц и дорог населенных пунктов сельского поселения предоставлен в таблице 3.4.1.

Таблица 3.4.1 Перечень по строительству и реконструкции автомобильных дорог с.п. Мокша

№ п/п	Назначение и наименование объекта	Местоположение объекта	Вид работ, который планируется в целях размещения объекта	Срок, до которого планируется размещение объекта, г.	Основные характеристики объекта		Характеристики зон с особыми условиями использования территорий (ЗСО)
					Протяженность, км	Иные характеристики	
1.	Улицы и автомобильные дороги местного значения	село Мокша, в том числе:	строительство	2033	20,799		Установление зон с особыми условиями использования территорий в связи с размещением объекта не требуется
		ул. Кавказская			0,458	главная улица	
		ул. Юбилейная			0,388	главная улица	
		ул. Ново-Александровка			0,672	основная улица	
		ул. Табаковка			2,129	главная улица	
		ул. 1			0,184	главная улица	
		ул. 2			0,705	основная улица	
		ул. 3			0,848	основная улица	
		ул. 4			0,642	главная улица	
		ул. 5			0,542	основная улица	
		ул. 6			1,092	основная улица	
		ул. 7			1,094	главная улица	
		ул. 8			0,274	основная улица	
		ул. 9			0,280	основная улица	
		ул. 10			0,828	основная улица	
ул. 11	0,515	главная улица					
ул. 12	0,401	основная улица					
ул. 13	1,504	главная улица					
ул. 14	0,482	второстепенная улица					
ул. 15	0,564	главная улица					
					0,611	основная улица	

№ п/п	Назначение и наименование объекта	Местоположение объекта	Вид работ, который планируется в целях размещения объекта	Срок, до которого планируется размещение объекта, г.	Основные характеристики объекта		Характеристики зон с особыми условиями использования территорий (ЗСО)
					Протяженность, км	Иные характеристики	
		ул. 16			0,461	главная улица	
		ул. 17			0,758	основная улица	
		ул. 18			0,785	основная улица	
		ул. 19			0,653	основная улица	
		ул. 20			0,336	второстепенная улица	
		ул. 21			1,310	главная улица	
		ул. 22			1,266	основная улица	
		ул. 23			0,339	основная улица	
		ул. 24			0,339	второстепенная улица	
		ул. 25			0,339	основная улица	
2.	Улицы и автомобильные дороги местного значения	поселок Коммунар, в том числе:	строительство	2033	1,398		
		ул. Центральная			0,652	основная улица	
		ул. Верхняя			0,504	главная улица	
		проезд от ул. Центральной до ул. Верхней			0,242	основная улица	
3.	Улицы и автомобильные дороги местного значения	поселок Ледеяка, в том числе:	строительство	2033	1,473		
		ул. Набережная			0,30	главная улица	
		ул. 29			0,325	поселковая дорога	
		ул. 30			0,135	главная улица	
3.	Улицы и автомобильные дороги	поселок Степной, в том числе:	строительство	2033	2,038		

№ п/п	Назначение и наименование объекта	Местоположение объекта	Вид работ, который планируется в целях размещения объекта	Срок, до которого планируется размещение объекта, г.	Основные характеристики объекта		Характеристики зон с особыми условиями использования территорий (ЗСО)
					Протяженность, км	Иные характеристики	
	местного значения	ул. 26			1,09	главная улица	
		ул. 27			0,421	основная улица	
		ул. 28			0,374	второстепенная улица	
		поселковая дорога			0,153		
4.	Подвесной мост	село Мокша, ул. Ново-Александровская	реконструкция	2033			
5.	Мост	село Мокша, в том числе:	строительство	2033			
		ул. № 14					
		ул. №16					
		ул. №17					
		ул. № 21				2 шт.	
		ул. №22					
		ул. Молодежная ул. Юбилейная					

Обустройство улиц и проездов заключается в асфальтировании проезжей части и тротуаров, устройстве щебеночного покрытия обочин, посеве семян и т.п.

Существенное улучшение транспортного сообщения Проектом генерального плана предлагается достигнуть за счет:

- прокладки асфальтированных автодорог для обеспечения устойчивых транспортных связей жилых районов в населенных пунктах сельского поселения Мокша с общественными центрами;
- создания новых улиц;
- создания условий для эффективного взаимодействия общественного, пригородного и индивидуального транспорта;
- подключение новых территорий к существующему общественному транспорту.

Согласно «Региональным нормам градостроительного проектирования Самарской области» (п. 11.7): «Планировочные средства обустройства улиц и дорог включают выделение специализированных и обособленных полос движения транспорта, разделительных и краевых полос безопасности, устройство направляющих островков и островков безопасности, размещение и планировочную организацию остановочных пунктов, уличных стоянок, въездов или выездов, транспортных пересечений, въездов и выездов в гаражи и стоянки, в зоны пешеходного и «успокоенного» движения транспорта и др.

К техническим средствам относятся дорожные знаки и указатели, ограждения проезжих частей, тротуаров и велодорожек, освещение улиц и дорог, шумозащитные устройства и озеленение, выполняемые в соответствии действующими нормативными документами, с данными СНиП 2.07.01-89*, СНиП23-05-95*, СНиП 23-03-2003, а также ГОСТ 51256-99».

3.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

При сохранившейся тенденции к увеличению уровня автомобилизации населения, с учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, предполагается повышение интенсивности движения по основным направлениям к объектам тяготения.

Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения на территории с.п. Мокша представлен в таблице 3.5.1.

Таблица 3.5.1 – Прогноз изменения уровня автомобилизации (с учетом мототранспорта и грузового транспорта) и количества автомобилей у населения на территории с.п. Мокша

№	Показатели	на 01.01. 2020 год	2021-2033 годы (прогноз)
1	Общая численность населения, тыс. чел.	0,886	2,887
2	Количество автотранспорта у населения, ед.	884	1198
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	998	415*

*согласно данным НИИ Транспорта научно-инновационного комплекса СамГУПС

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.

В сельском поселении Мокша на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

В с.п. Мокша в перспективе предполагается рост количества автотранспорта, а вследствие этого увеличение интенсивности движения.

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:

- создание современной системы контроля выполнения 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.

Технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметки, ограждения), соответствующие требованиям нормативных правовых актов, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения, на территории с.п. Мокша не соответствуют. Согласно сведениям представленным администрацией с.п. Мокша, дорожные знаки на территории поселения отсутствуют.

3.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье человека

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

Почвы в зоне влияния автомобильных дорог подвергаются загрязнению горюче-смазочными материалами (далее – ГСМ), соединениями тяжелых металлов, дорожной пылью, - оказывающими негативное воздействие на состояние окружающей среды и здоровье людей в целом.

Кроме этого обычны потери ГСМ от ходовой части автотранспортных средств и поступление бытового мусора на придорожную полосу.

Не убираемый с обочины дороги снежный покров, являющийся депонирующей средой, при таянии является источником вторичного загрязнения почв и подземных вод, особенно в условиях использования химического способа удаления снега и льда с дорожных покрытий.

Засоление почв, происходящее в результате просачивания растворенных хлор- и аммиак-содержащих соединений в зоны расположения придорожных посадок, ухудшает структуру и состав почвы, что в итоге может вызвать гибель деревьев и кустарников в придорожной полосе.

В связи с формированием высокого уровня загрязнения почв и подземных вод в зонах влияния автомагистралей, недопустимо использование придорожных земель ни для каких сельскохозяйственных целей, включая заготовку травянистых кормов и выпас скота.

Экологическими показателями, характеризующими экологически безопасное состояние автомобильной дороги, является концентрация свинца и хлоридов, не превышающих нормативные значения ПДК токсичных веществ в почве.

Уровень неблагоприятного воздействия автодорог определяется в основном концентрациями загрязняющих веществ, создаваемыми в приземном слое

атмосферы, и дальностью распространения атмосферного загрязнения.

Расчёт зоны атмосферного загрязнения от автодорог необходимо проводить по специально разработанным методикам с учётом интенсивности транспортного потока.

По территории с.п. Мокша проходят автодороги регионального и муниципального значения. При движении транспорта образуется акустическое (шумовое) загрязнение придорожных территорий.

Еще одним фактором воздействия транспорта на окружающую среду является отсутствие моечных пунктов. Эту операцию зачастую выполняют на берегу реки, озера или пруда. Между тем автолюбители всё в больших объёмах пользуются синтетическими моющими средствами, которые представляют определённую опасность для водоёмов.

4 ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ С.П. МОКША С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Мокша учитывался прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловая активность на территории поселения.

Транспортная система сельского поселения является элементом транспортной системы региона, 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 для органов местного самоуправления Большеглушицкого района и органов государственной власти Самарской области по развитию транспортной инфраструктуры.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту, и зависит напрямую от объемов финансирования. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. Поэтому в Программе выбирается вариант качественного содержания и капитального ремонта дорог.

5 МЕРОПРИЯТИЯ ПРОГРАММЫ

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения. Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий. Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета сельского поселения.

Механизм реализации Программы включает в себя:

- систему мероприятий, проводящихся по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в сельском поселении;
- мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретение дорожных знаков);
- мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий Программы по ремонту дорог формируется администрацией с.п. Мокша по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан. Перечень и виды работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства проектно-сметной документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

5.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В период реализации Программы внесение изменений в структуру транспортной инфраструктуры по видам транспорта не планируется.

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

С учетом сложившейся экономической ситуации, мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов в период реализации Программы не предусматриваются.

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

Хранение автотранспорта на территории сельского поселения осуществляется, в основном, на придомовых участках жителей сельского поселения.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и промышленной зоне сельского поселения. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается на парковках придомовых участков жителей сельского поселения.

5.4 Мероприятия по развитию пешеходного и велосипедного передвижения

Пешеходное и велосипедное движение как средство передвижения обладает многими преимуществами с точки зрения здоровья человека и охраны окружающей среды. Благодаря переходу от вождения транспортных средств к пешеходному или велосипедному движению можно снизить уровень аварийности, сократить затраты на дорожные и парковочные сооружения, а также снизить степень воздействия на окружающую среду и укрепить здоровье населения.

С учетом сложившейся экономической ситуацией, мероприятия по развитию велосипедного передвижения, в период реализации Программы не предусматриваются. Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные только при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

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

Корректировка расположения мусорных площадок в с.п. Мокша с обустройством заездов для коммунального транспорта, чтобы не создавать помех на дороге и не создавать аварийных ситуаций (весь период).

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

5.6 Мероприятия по развитию сети дорог поселения

В целях повышения качественного уровня дорожной сети сельского поселения, снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия и доступности к центрам тяготения и территориям перспективной застройки предлагается в период действия Программы реализовать комплекс мероприятий по развитию дорог поселения. Перечень программных мероприятий рассчитан согласно укрупненных нормативов цены строительства НЦС 81-02-08-2021 сборник №8 «Автомобильные дороги» утвержденные Приказом

Министерством строительства и жилищно-коммунального хозяйства № 130/пр от 11.03.2021 г.

Таблица 5.6.1 – Перечень программных мероприятий по развитию сети дорог на территории сельского поселения Мокша на 2021 – 2033 годы*

№ п/п	Наименование программы	Протяженность, км	Сроки реализации/ год	Объем финансирования, тыс. руб.	Ответственный за реализацию мероприятия
СТРОИТЕЛЬСТВО:					
с. Мокша					
1.	ул. Кавказская	0,458	2033	5727,59	Администрация сельского поселения
2.	ул. Юбилейная	0,388	2033	4852,20	Администрация сельского поселения
3.	ул. Юбилейная	0,672	2033	8403,80	Администрация сельского поселения
4.	ул. Ново-Александровка	2,129	2033	26624,55	Администрация сельского поселения
5.	ул. Табаковка	0,184	2033	2301,04	Администрация сельского поселения
6.	ул. 1	0,705	2033	8816,49	Администрация сельского поселения
7.	ул. 2	0,848	2033	10604,80	Администрация сельского поселения
8.	ул. 3	0,642	2033	8028,63	Администрация сельского поселения
9.	ул. 4	0,542	2033	6778,07	Администрация сельского поселения
10.	ул. 5	1,092	2033	13656,18	Администрация сельского поселения
11.	ул. 6	1,094	2033	13681,19	Администрация сельского поселения
12.	ул. 7	0,274	2033	3426,55	Администрация сельского поселения

№ п/п	Наименование программы	Протяженность, км	Сроки реализации/ год	Объем финансирования, тыс. руб.	Ответственный за реализацию мероприятия
13.	ул. 8	0,280	2033	3501,58	Администрация сельского поселения
14.	ул. 9	0,828	2033	10354,69	Администрация сельского поселения
15.	ул. 10	0,515	2033	6440,41	Администрация сельского поселения
16.	ул. 11	0,401	2033	5014,77	Администрация сельского поселения
17.	ул. 12	1,504	2033	18808,51	Администрация сельского поселения
18.	ул. 13	0,482	2033	6027,73	Администрация сельского поселения
19.	ул. 14	0,564	2033	7053,19	Администрация сельского поселения
20.	ул. 15	0,611	2033	7640,96	Администрация сельского поселения
21.	ул. 16	0,461	2033	5765,11	Администрация сельского поселения
22.	ул. 17	0,758	2033	9479,29	Администрация сельского поселения
23.	ул. 18	0,785	2033	9816,94	Администрация сельского поселения
24.	ул. 19	0,653	2033	8166,20	Администрация сельского поселения
25.	ул. 20	0,336	2033	4201,90	Администрация сельского поселения
26.	ул. 21	1,310	2033	16382,41	Администрация сельского поселения
27.	ул. 22	1,266	2033	15832,17	Администрация сельского поселения
28.	ул. 23	0,339	2033	4239,42	Администрация сельского поселения

№ п/п	Наименование программы	Протяженность, км	Сроки реализации/ год	Объем финансирования, тыс. руб.	Ответственный за реализацию мероприятия
29.	ул. 24	0,339	2033	4239,42	Администрация сельского поселения
30.	ул. 25	0,339	2033	4239,42	Администрация сельского поселения
п. Коммунар					
31.	ул. Центральная	0,652	2033	8153,69	Администрация сельского поселения
32.	ул. Верхняя	0,504	2033	6302,85	Администрация сельского поселения
33.	проезд от ул. Центральной до ул. Верхней	0,242	2033	3026,37	Администрация сельского поселения
п. Ледайка					
34.	ул.Набережная	0,30	2033	3751,70	Администрация сельского поселения
35.	ул.Набережная	0,325	2033	4064,34	Администрация сельского поселения
36.	ул. 29	0,135	2033	1688,26	Администрация сельского поселения
37.	ул. 30	0,713	2033	8916,54	Администрация сельского поселения
п. Степной					
38.	ул. 26	1,09	2033	13631,17	Администрация сельского поселения
39.	ул. 27	0,421	2033	5264,88	Администрация сельского поселения
40.	ул. 28	0,374	2033	4677,12	Администрация сельского поселения
41.	поселковая дорога	0,153	2033	1913,37	Администрация сельского поселения

№ п/п	Наименование программы	Протяженность, км	Сроки реализации и/ год	Объем финансирования, тыс. руб.	Ответственный за реализацию мероприятия
42.	мост ул. № 14	-		по проекту	Администрация сельского поселения
43.	мост ул. №16	-	2033	по проекту	Администрация сельского поселения
44.	мост ул. №17	-	2033	по проекту	Администрация сельского поселения
45.	мост ул. № 21	-	2033	по проекту	Администрация сельского поселения
46.	мост ул. №22	-	2033	по проекту	Администрация сельского поселения
47.	мост ул. Молодежная	-	2033	по проекту	Администрация сельского поселения
48.	мост ул. Юбилейная	-	2033	по проекту	Администрация сельского поселения
Итого по строительству				321495,51	
Реконструкция					
49.	подвесной мост село Мокша, ул. Ново-Александровская		2033	по проекту	Администрация сельского поселения
Итого реконструкция:				по проекту	

*Согласно Положения о территориальном планировании с.п. Мокша.

5.7 Мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения

Для достижения цели по повышению безопасности в области автомобильных дорог необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах местного значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети.

В целях повышения безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения предусмотрены мероприятия представленные в таблице 5.7.1.

Таблица 5.7.1 – Перечень программных мероприятий по организации дорожного движения на территории сельского поселения Мокша на 2021 – 2033 годы

№ п/п	Наименование программы	Сроки реализации	Объем финансирования, тыс. руб.	Ответственный за реализацию мероприятия
1	Инвентаризация с оценкой технического состояния автомобильных дорог местного значения. Содержание дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов. Обустройство тротуаров. Разметка пешеходных переходов. Ямочный ремонт.	2021-2033	3900,00	администрация сельского поселения

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

Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду.

Одним из путей экономии жидкого нефтяного топлива и снижения уровня загрязнения окружающей среды является замена (полная или частичная) бензинов и дизельных топлив другими энергоносителями, не нефтяного происхождения.

Среди альтернативных типов топлив в настоящее время привлекает внимание целый ряд продуктов различного происхождения: сжатый природный газ, сжиженные газы нефтяного происхождения и сжиженные природные газы, различные синтетические спирты, газовые конденсаты, водород, топлива растительного происхождения и т.д.

Известные способы защиты компонентов экосистем от вредного воздействия дорожно-транспортного комплекса сводятся к 4 направлениям:

1. Организационно-правовые мероприятия включают формирование нового эколого-правового мировоззрения, эффективную реализацию государственной экологической политики, создание современного экологического законодательства и нормативно-правовой базы экологической безопасности, а меры государственный, административный и общественный контроль функций по охране природы. Они направлены на разработку и исполнение механизмов экологической политики, природоохранного законодательства на транспорте, экологических стандартов, норм, нормативов и требований к транспортной технике, топливно-смазочным материалам, оборудованию, состоянию транспортных коммуникаций и др.

2. Архитектурно-планировочные мероприятия обеспечивают совершенствование планирования всех функциональных зон поселения (промышленной, селитебной – предназначенной для жилья, транспортной, санитарно-защитной, зоны отдыха и др.) с учетом инфраструктуры транспорта и дорожного движения, разработку решений по рациональному землепользованию и застройке территорий, сохранению природных ландшафтов, озеленению и благоустройству.

3. Конструкторско-технические и экотехнологические мероприятия позволяют внедрить современные инженерные, санитарно-технические и технологические средства защиты окружающей среды от вредных воздействий на предприятиях и объектах транспорта, технические новшества в конструкции, как автотранспортных средств, так и объектов дорожного комплекса.

4. Эксплуатационные мероприятия осуществляются в процессе эксплуатации транспортных средств и направлены на поддержание их состояния на уровне заданных экологических нормативов за счет технического контроля и высококачественного обслуживания.

Перечисленные группы мероприятий реализуются независимо друг от друга и позволяют достичь определенных результатов. Максимальный эффект достигается при их комплексном применении.

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

Мониторинг и контроль за работой транспортной инфраструктуры, качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности, движением большегрузного автомобильного транспорта, определением ущерба автомобильным дорогам, нанесенного тяжеловесными автотранспортными средствами, осуществляет администрация сельского поселения Мокша.

6 ГРАФИК ВЫПОЛНЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ДОРОГ

График реализации мероприятий программы представлен в таблице 6.1.

Таблица 6.1 – График реализации мероприятий программы

Наименование мероприятия	Период реализации												
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Инвентаризация с оценкой технического состояния автомобильных дорог местного значения. Содержание дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов. Обустройство тротуаров. Разметка пешеходных переходов. Ямочный ремонт.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Строительство:													
с. Мокша													
ул. Кавказская													X
ул. Юбилейная (главная)													X
ул. Юбилейная (основная)													X
ул. Ново-Александровка													X
ул. Табаковка													X
ул. 1													X
ул. 2													X
ул. 3													X
ул. 4													X

Наименование мероприятия	Период реализации												
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
ул. 5													X
ул. 6													X
ул. 7													X
ул. 8													X
ул. 9													X
ул. 10													X
ул. 11													X
ул. 12													X
ул. 13													X
ул. 14													X
ул. 15													X
ул. 16													X
ул. 17													X
ул. 18													X
ул. 19													X
ул. 20													X
ул. 21													X
ул. 22													X
ул. 23													X
ул. 24													X
ул. 25													X
п. Коммунар													
ул. Центральная													X

Наименование мероприятия	Период реализации												
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
ул. Верхняя													X
проезд от ул. Центральной до ул. Верхней													X
п. Ледяйка													
ул..Набережная (главная)													X
ул..Набережная (поселковая)													X
ул. 29													X
ул. 30													X
п. Степной													
ул. 26													X
ул. 27													X
ул. 28													X
поселковая дорога													X
МОСТ с.Мокша													
ул. № 14													X
ул. №16													X
ул. №17													X
ул. № 21													X
ул. №22													X
ул. Молодежная													X
ул. Юбилейная													X
ПОДВЕСНОЙ МОСТ Реконструкция													
село Мокша, ул. Ново-Александровская													X

**7 ФИНАНСОВЫЕ ПОТРЕБНОСТИ И ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ
МЕРОПРИЯТИЙ ПРОГРАММЫ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ,
СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА
РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Финансирование программы осуществляется за счет средств Федерального бюджета, бюджета Самарской области и бюджета с.п. Мокша. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом сельского поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования. Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет 325395,51 тыс. рублей. Оценка финансовых потребностей и источники финансирования мероприятий программы представлены в таблице 7.1.

Таблица 7.1 - Оценка финансовых потребностей и источники финансирования мероприятий программы

Наименование мероприятия	протяженность/км	Источники финансирования	Стоимость выполнения, тыс. руб.	Финансовые потребности на реализацию мероприятий, тыс. руб.												
				2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Инвентаризация с оценкой технического состояния автомобильных дорог местного значения. Содержание дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов. Обустройство тротуаров. Разметка пешеходных переходов. Ямочный ремонт.	-	Бюджет сельского поселения	3900,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00
СТРОИТЕЛЬСТВО:																
с. Мокша																
ул. Кавказская	0,458	Бюджет сельского поселения	5727,59	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5727,59
ул. Юбилейная	0,388	Бюджет сельского поселения	4852,20	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4852,20
ул. Юбилейная	0,672	Бюджет сельского поселения	8403,80	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8403,80

Наименование мероприятия	протя женн ость/к м	Источники финансир ования	Стоимость выполни я, тыс. руб.	Финансовые потребности на реализацию мероприятий, тыс. руб.													
				2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
ул. Ново-Александровка	2,129	Бюджет сельского поселения	26624,55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26624,55
ул. Табаковка	0,184	Бюджет сельского поселения	2301,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2301,04
ул. 1	0,705	Бюджет сельского поселения	8816,49	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8816,49
ул. 2	0,848	Бюджет сельского поселения	10604,80	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10604,80
ул. 3	0,642	Бюджет сельского поселения	8028,63	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8028,63
ул. 4	0,542	Бюджет сельского поселения	6778,07	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6778,07

Наименование мероприятия	протя женн ость/к м	Источники финансир ования	Стоимость выполни я, тыс. руб.	Финансовые потребности на реализацию мероприятий, тыс. руб.													
				2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
ул. 5	1,092	Бюджет сельского поселения	13656,18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13656,18
ул. 6	1,094	Бюджет сельского поселения	13681,19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13681,19
ул. 7	0,274	Бюджет сельского поселения	3426,55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3426,55
ул. 8	0,280	Бюджет сельского поселения	3501,58	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3501,58
ул. 9	0,828	Бюджет сельского поселения	10354,69	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10354,69
ул. 10	0,515	Бюджет сельского поселения	6440,41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6440,41

Наименование мероприятия	протя женн ость/к м	Источники финансир ования	Стоимость выполни я, тыс. руб.	Финансовые потребности на реализацию мероприятий, тыс. руб.													
				2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
ул. 11	0,401	Бюджет сельского поселения	5014,77	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5014,77
ул. 12	1,504	Бюджет сельского поселения	18808,51	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	18808,51
ул. 13	0,482	Бюджет сельского поселения	6027,73	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6027,73
ул. 14	0,564	Бюджет сельского поселения	7053,19	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7053,19
ул. 15	0,611	Бюджет сельского поселения	7640,96	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7640,96
ул. 16	0,461	Бюджет сельского поселения	5765,11	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5765,11

Наименование мероприятия	протя женн ость/к м	Источники финансир ования	Стоимость выполни я, тыс. руб.	Финансовые потребности на реализацию мероприятий, тыс. руб.													
				2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
ул. 17	0,758	Бюджет сельского поселения	9479,29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9479,29
ул. 18	0,785	Бюджет сельского поселения	9816,94	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9816,94
ул. 19	0,653	Бюджет сельского поселения	8166,20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8166,20
ул. 20	0,336	Бюджет сельского поселения	4201,90	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4201,90
ул. 21	1,310	Бюджет сельского поселения	16382,41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16382,41
ул. 22	1,266	Бюджет сельского поселения	15832,17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15832,17

Наименование мероприятия	протяженность/км	Источники финансирования	Стоимость выполнения, тыс. руб.	Финансовые потребности на реализацию мероприятий, тыс. руб.													
				2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
ул. 23	0,339	Бюджет сельского поселения	4239,42	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4239,42
ул. 24	0,339	Бюджет сельского поселения	4239,42	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4239,42
ул. 25	0,339	Бюджет сельского поселения	4239,42	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4239,42
п. Коммунар																	
ул. Центральная	0,652	Бюджет сельского поселения	8153,69	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8153,69
ул. Верхняя	0,504	Бюджет сельского поселения	6302,85	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6302,85
проезд от ул. Центральной до ул. Верхней	0,242	Бюджет сельского поселения	3026,37	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3026,37

Наименование мероприятия	протя женн ость/к м	Источники финансир ования	Стоимость выполни я, тыс. руб.	Финансовые потребности на реализацию мероприятий, тыс. руб.												
				2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
п. Ледяйка																
ул..Набережная	0,30	Бюджет сельского поселения	3751,70	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3751,70
ул..Набережная	0,325	Бюджет сельского поселения	4064,34	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4064,34
ул. 29	0,135	Бюджет сельского поселения	1688,26	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1688,26
ул. 30	0,713	Бюджет сельского поселения	8916,54	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8916,54
п. Степной																
ул. 26	1,09	Бюджет сельского поселения	13631,17	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	13631,17

Наименование мероприятия	протяженность/км	Источники финансирования	Стоимость выполнения, тыс. руб.	Финансовые потребности на реализацию мероприятий, тыс. руб.													
				2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
ул. 27	0,421	Бюджет сельского поселения	5264,88	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5264,88
ул. 28	0,374	Бюджет сельского поселения	4677,12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4677,12
поселковая дорога	0,153	Бюджет сельского поселения	1913,37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1913,37
мост ул. № 14	-	Бюджет сельского поселения	по проекту	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	по проекту
мост ул. №16	-	Бюджет сельского поселения	по проекту	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	по проекту
мост ул. №17	-	Бюджет сельского поселения	по проекту	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	по проекту

Наименование мероприятия	протя женн ость/к м	Источники финансир ования	Стоимость выполни я, тыс. руб.	Финансовые потребности на реализацию мероприятий, тыс. руб.													
				2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
мост ул. № 21	-	Бюджет сельского поселения	по проекту	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	по проекту
мост ул. №22	-	Бюджет сельского поселения	по проекту	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	по проекту
мост ул. Молодежная	-	Бюджет сельского поселения	по проекту	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	по проекту
мост ул. Юбилейная	-	Бюджет сельского поселения	по проекту	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	по проекту
Реконструкция																	
подвесной мост село Мокша, ул. Ново- Александровская	-	Бюджет сельского поселения	по проекту	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	по проекту
Итого				325395,51	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00	321795,51

8 ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий Программы, и оценку эффективности реализации программы. Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности.

8.1. Оценка эффективности реализации программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения ее реализации координатором совместно с ответственным исполнителем и соисполнителями.

8.2. Оценка эффективности программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию Программы; степень достижения планируемых значений показателей Программы.

8.3. Расчет итоговой оценки эффективности Программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, отдельно по каждому из критериев оценки эффективности программы:

1-й этап - расчет Р1 - оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию Программы»;

2-й этап - расчет Р2 - оценки эффективности муниципальной Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей Программы»;

3-й этап - расчет Ритог - итоговой оценки эффективности Программы.

8.4. Итоговая оценка эффективности Программы (Ритог) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности Программы. Каждый

критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации Программы.

8.5. Расчет P1 - оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию Программы» осуществляется по следующей формуле:

$$P1 = (V_{\text{факт}} + u) / V_{\text{пл}} * 100\%, (1) \text{ где:}$$

$V_{\text{факт}}$ - фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию Программы за отчетный год;

$V_{\text{пл}}$ - плановый объем бюджетных средств на реализацию Программы в отчетном году;

u - сумма «положительной экономии».

K «положительной экономии» относится: экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд

8.6. Интерпретация оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию Программы» осуществляется по следующим критериям: Программа выполнена в полном объеме, если $P1 = 100\%$; Программа в целом выполнена, если $80\% < P1 < 100\%$; Программа не выполнена, если $P1 < 80\%$.

8.7. Расчет P2 - оценки эффективности Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей Программы» осуществляется по формуле:

$$P2 = \text{SUM } K_i / N, i = 1 (2), \text{ где:}$$

K_i - исполнение i планируемого значения показателя Программы за отчетный год в процентах;

N - число планируемых значений показателей Программы.

Исполнение по каждому показателю Программы за отчетный год осуществляется по формуле:

$$K_i = P_i \text{ факт} / P_i \text{ пл} * 100\%, (3) \text{ где:}$$

$P_i \text{ факт}$ - фактическое значение i показателя за отчетный год;

$P_i \text{ пл}$ - плановое значение i показателя на отчетный год.

В случае если фактическое значение показателя превышает плановое более чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю Программы за отчетный год осуществляется по формуле:

$$K_i = 100\%. \quad (4)$$

В случае если планом установлено значение показателя равное нулю, то при превышении фактического значения показателя плана расчет исполнения по каждому показателю осуществляется по формуле:

$$K_i = 0\%. \quad (5)$$

8.8. Интерпретация оценки эффективности программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей Программы» осуществляется по следующим критериям: Программа перевыполнена, если $P_2 > 100\%$; Программа выполнена в полном объеме, если $90\% < P_2 < 100\%$; Программа в целом выполнена, если $75\% < P_2 < 95\%$ программа не выполнена, если $P_2 < 75\%$.

8.9. Итоговая оценка эффективности Программы осуществляется по формуле:

$$P_{\text{итог}} = (P_1 + P_2) / 2, \quad (6) \text{ где:}$$

$P_{\text{итог}}$ - итоговая оценка эффективности Программы за отчетный год.

8.10. Интерпретация итоговой оценки эффективности Программы осуществляется по следующим критериям:

$P_{\text{итог}} > 100\%$ высокоэффективная; $90\% < P_{\text{итог}} < 100\%$ эффективная; $75\% < P_{\text{итог}} < 90\%$ умеренно эффективная; $P_{\text{итог}} < 75\%$ неэффективная.

**9 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ,
СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО
ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ,
СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
МОКША**

В рамках реализации настоящей Программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структуры управления и взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. Нормативно-правовая база для Программы сформирована и не изменяется.