



ПОСТАНОВЛЕНИЕ

КАРАР

24.12.2019

г. Лениногорск

№ 28

Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры города Лениногорск Лениногорского муниципального района Республики Татарстан на 2020-2030 гг.

В соответствии с Федеральным законом от 06 октября 2003 г. №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительным кодексом Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. №190-ФЗ, постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Исполнительный комитет муниципального образования город Лениногорск ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить прилагаемую Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры города Лениногорск Лениногорского муниципального района Республики Татарстан на 2020-2030 гг.

2. Разместить настоящее постановление на официальном сайте.

3. Внести Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры города Лениногорск Лениногорского муниципального района Республики Татарстан на 2020-2030 гг. в Федеральную государственную информационную систему территориального планирования.

4. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

Руководитель

М.Г. Якупов
5-15-41

Р.Р. СЫТДИКОВ

Утверждена

постановлением Исполнительного
комитета муниципального
образования город Лениногорск

от «24» декабря 2019г. № 28

Программа
комплексного развития
транспортной инфраструктуры
города Лениногорск
Лениногорского муниципального района
Республики Татарстан

Содержание

Обозначения и сокращения.....	5
Введение.....	6
<u>Паспорт программы комплексного развития транспортной инфраструктуры города Лениногорск Лениногорского муниципального района Республики Татарстан на период 2019 – 2030 годы.....</u>	<u>7</u>
<u>Раздел 1 Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры муниципального образования город Лениногорск Лениногорского муниципального района Республики Татарстан</u>	<u>10</u>
Раздел 1.1 Анализ положения города Лениногорск Лениногорского муниципального района Республики Татарстан в структуре пространственной организации Российской Федерации и Республики Татарстан.....	10
Раздел 1.2 Социально-экономическая характеристика Города Лениногорск Лениногорского муниципального района Республики Татарстан.....	13
Раздел 1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	26
Раздел 1.4 Характеристика сети дорог города Лениногорск Лениногорского муниципального района Республики Татарстан, параметры движения, экологическая нагрузка на окружающую среду, оценка качества содержания дорог.....	28
Раздел 1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, количество парковочного пространства	31
Раздел 1.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования.....	32
Раздел 1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.....	33
<u>Раздел 1.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств</u>	<u>35</u>
<u>Раздел 1.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения.....</u>	<u>36</u>
<u>Раздел 1.10 Характеристика условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры.....</u>	<u>38</u>
<u>Раздел 1.11 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры.....</u>	<u>39</u>
<u>Раздел 1.12 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры...39</u>	<u>39</u>
<u>Раздел 2 Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории города Лениногорск Лениногорского муниципального района Республики Татарстан.....</u>	<u>41</u>
<u>Раздел 2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития.....</u>	<u>41</u>
<u>Раздел 2.2 Прогноз транспортного спроса, характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта.....</u>	<u>43</u>
<u>Раздел 2.3 Прогноз развития дорожной сети.....</u>	<u>43</u>

<u>Раздел 2.4 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения</u>	43
<u>Раздел 2.5 Прогноз показателей безопасности дорожного движения</u>	43
<u>Раздел 2.6 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения</u>	44
<u>Раздел 3 Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта</u>	45
<u>Раздел 4 Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры</u>	46
<u>Раздел 4.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта</u>	46
<u>Раздел 4.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов</u>	47
<u>Раздел 4.3 Мероприятия для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства</u>	48
<u>Раздел 4.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения</u>	50
<u>Раздел 4.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб</u>	51
<u>Раздел 4.6 Мероприятия по развитию сети дорог</u>	51
<u>Раздел 4.7 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков, по внедрению интеллектуальных систем</u>	52
<u>Раздел 4.8 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения</u>	53
<u>Раздел 4.9 Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности</u>	54
<u>Раздел 5 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры</u>	54
<u>Раздел 6 Оценка эффективности мероприятий программы</u>	54
<u>Раздел 7. Предложения по совершенствованию обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения</u>	57
<u>Заключение</u>	59
<u>Список использованных источников</u>	60
<u>Приложение 1</u>	61

Обозначения и сокращения

- АТП – автотранспортное предприятие
- вх. поток – входной транспортный поток
- ГИБДД – государственная инспекция безопасности дорожного движения
- ГП – городское поселение
- ГПТОП – городской пассажирский транспорт общего пользования
- д/с – детский сад
- ДТП – дорожно-транспортное происшествие
- ИЖС – индивидуальное жилищное строительство
- ИП – индивидуальный предприниматель
- КСОДД – комплексная схема организации дорожного движения
- МВД – министерство внутренних дел
- ОДД – организация дорожного движения
- ОМВД – отдел МВД
- ООО – общество с ограниченной ответственностью
- ОСТ – остановка общественного транспорта
- ОП – остановочный пункт
- ОТ – общественный транспорт пасс. – пассажиры
- ПКРТИ – программа комплексного развития транспортной инфраструктуры
- ПО – программное обеспечение
- ПОДД – проект организации дорожного движения
- р-н – район
- СО – светофорный объект
- ТП – транспортный поток
- тр-т – транспорт
- ТС – транспортное средство
- ТСОДД – технические средства организации дорожного движения
- УДС – улично-дорожная сеть
- ЦРБ – центральная районная больница

- а/д – Автомобильная дорога
- БДД – Безопасность дорожного движения
- г. – Город
- ж/д – Железная дорога
- ЛРТ – Легкорельсовый транспорт
- МПТ – Массовый пассажирский транспорт
- Пл. – Платформа
- РФ – Российская Федерация
- Ст. – Станция
- СТП – Схема территориального планирования
- МО – Муниципальное образование

Введение

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это стратегический документ, предполагающий развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования.

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

Программа должна обеспечивать:

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

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

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

развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселениях, городских округах;

условия для управления транспортным спросом;

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

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

условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Объектами исследования программы комплексного развития транспортной инфраструктуры являются – улично-дорожная сеть (далее – УДС), организация дорожного движения (далее – ОДД) и транспортно-эксплуатационное состояние дорог на территории муниципального образования

город Лениногорск Лениногорского муниципального района Республики Татарстан.

Паспорт программы комплексного развития транспортной инфраструктуры города Лениногорск Лениногорского муниципального района Республики Татарстан на период 2019 – 2030 годы

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры города Лениногорск Лениногорского муниципального района Республики Татарстан на период на 2019-2030 годы (далее - Программа)
Основание для разработки Программы	Федеральный закон от 29 декабря 2014 г. № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законодательные акты РФ» Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений»
Заказчик Программы	Исполнительный комитет муниципального образования город Лениногорск Лениногорского муниципального района Республики Татарстан
Разработчик Программы	ООО КОМПАНИЯ «РОСЭНЕРГОАУДИТ», 305040, Курская область, г. Курск, проспект Энтузиастов, д. 1-А, 81
Цель Программы	Обеспечение комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории города Лениногорск Лениногорского муниципального района РТ
Задачи Программы	Программа направлена обеспечить: безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории поселения; доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения или нормативами градостроительного проектирования

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

развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселениях, городских округах;

условия для управления транспортным спросом;

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

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

условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры включают технико-экономические, финансовые и социально-экономические показатели развития транспортной инфраструктуры, в том числе показатели безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. Целевые показатели (индикаторы) устанавливаются по каждому виду транспорта, дорожному хозяйству, целям и задачам программы, а также в целом по транспортной инфраструктуре.

Важнейшие целевые
показатели Программы

Сроки и этапы реализации
Программы

2019-2030 г.

Описание мероприятий по
проектированию,
строительству,
реконструкции объектов
социальной инфраструктуры

Мероприятия программы направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по направлениям:

улучшение состояния УДС на территории города Лениногорск Лениногорского района РТ;
мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта;

мероприятия по развитию транспорта общего пользования;

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

мероприятия по развитию пешеходного и велосипедного передвижения;

мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, средств коммунальных и дорожных служб;

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

мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем;

мероприятия по снижению воздействия транспорта на среду и здоровье населения;

мероприятия по развитию парковочного пространства;

мероприятия по контролю за работой транспортной инфраструктуры.

Объем финансирования составляет:

всего – 994 342,80 тыс. руб., по годам:

2020 – 213 758,42 тыс. руб.

2021 – 213 625,42 тыс. руб.

2022 – 90 994,42 тыс. руб.

2023 – 119 734,42 тыс. руб.

2024 – 91 494,42 тыс. руб.

2025-2030 – 265 275,70 тыс. руб.

Объемы и источники
финансирования Программы

**инфраструктуры муниципального образования город Лениногорск
Лениногорского муниципального района Республики Татарстан
Раздел 1.1 Анализ положения города Лениногорск Лениногорского
муниципального района Республики Татарстан в структуре
пространственной организации Российской Федерации и Республики
Татарстан**

Лениногóрск (тат. Лениногорск) — город в Республике Татарстан России. Административный центр Лениногорского района (с 1955 года). Город Лениногорск входит в состав городов республиканского значения Республики Татарстан.

Образует муниципальное образование город Лениногорск со статусом городского поселения как единственный населённый пункт в его составе.

Город Лениногорск расположен на юго-востоке Республики Татарстан, в верхнем течении реки Степной Зай на склонах Бугульминско-Белебеевской возвышенности в пределах Ромашкинского нефтяного месторождения. В 308 км к юго-востоку от Казани, 1126 км к востоку от Москвы в 39 км к югу от г. Альметьевска.

Город Лениногорск входит в состав городов республиканского значения Республики Татарстан.

Границами города являются:

с севера — лесные кварталы гослесфонда;

с востока и юга — объездная автодорога, связывающая две автомагистрали регионального значения и лесной массив гослесфонда;

с запада — железнодорожная магистраль и лесной массив гослесфонда.

с запада на восток по территории города протекает р. Камышла, которая берёт начало из многочисленных источников, выходящих на склонах оврагов северо-западнее Лениногорска.

Город Лениногорск обладает выгодным транспортно-географическим положением, находясь на пересечении основных видов транспортных магистралей: (Бугульма — Набережные Челны, Бугульма — Казань, Бугульма — Клявлино и других). Лениногорск связан с другими населёнными пунктами автомагистралями регионального значения:

Лениногорск — Альметьевск (расстояние 50 км.)

Лениногорск — Азнакаево (расстояние 60 км.);

Лениногорск — Самара (расстояние 280 км.);

Лениногорск — Бугульма (расстояние 31 км.).

Также город Лениногорск является магистральной «точкой» движения на Китай.

Лениногорск был основан в 1795 году как село Новая Письмянка.

Новая Письмянка разрасталась довольно быстро, что было обусловлено демографическими, экономическими, общественными и другими причинами. В связи с этим, в 1859 году была построена церковь, после чего Новая Письмянка получила статус села.

В 1883 году село превратилось в волостной центр. К этому времени число дворов достигло 278, число жителей — 1481.

Зимой 1930 года в связи с коллективизацией села был организован первый колхоз «13 лет Октября», а весной этого же года Новая Письмянка вошла в состав вновь организованного Бугульминского района.

В феврале 1935 года был образован Ново-Письмянский район, центром которого стало село Новая Письмянка.

18 августа 1955 года вышел Указ Президиума Верховного Совета РСФСР о преобразовании рабочего посёлка Новая-Письмянка в город республиканского подчинения и переименовании его в Лениногорск. 28 октября 1955 года был образован исполком Лениногорского городского Совета депутатов.

Герб города и района утверждён решением Лениногорского объединённого Совета народных депутатов от 4 июля 2005 года № 41. Внесён в Государственный геральдический реестр Республики Татарстан под № 18 и в Государственный геральдический регистр Российской Федерации под № 1946.

Флаг города и района утверждён решением Лениногорского объединённого Совета народных депутатов от 4 июля 2005 года № 42. Внесён в Государственный геральдический реестр Республики Татарстан под № 19 и в Государственный геральдический регистр Российской Федерации под № 1947.

Современная площадь муниципального образования составляет 3050 га или 30,5 км². Площадь территории города составляет 2106 га. Разделение земель по назначению приведено в таблице 1.

Таблица 1 – Разделение земель по назначению

№	Наименование территории	Существующее положение	
		га	%
Земли населенного пункта - всего		3050	100,0
1	Сельскохозяйственные угодья	976	32,0
1.1	Пашни	578	19,0
1.2	Многолетние насаждения	383	12,5
1.3	Пастбища	15	0,5
2	Несельскохозяйственные угодья	2074	68,0
2.1	Лесные площади	556	18,3
2.2	Лесные насаждения, не входящие в лесной фонд	107	3,5
2.3	Земли под водой	21	0,7
2.4	Земли застройки, в том числе:	714	23,4
	занятые промышленными сооружениями	327	10,7

Продолжение таблицы 1

2.5	Под дорогами, в том числе:	614	20,1
	грунтовыми	50	0,7
2.6	Прочие земли, в том числе:	62	2,0
	овраги	10	0,3
	другие земли	52	1,7

Расположение города в структуре Лениногорского муниципального района и Республики Татарстан представлено на рисунке 1, а на рисунке 2 представлена современная территория города.



Рисунок 1 – Расположение г. Лениногорск в структуре РТ и Лениногорского района

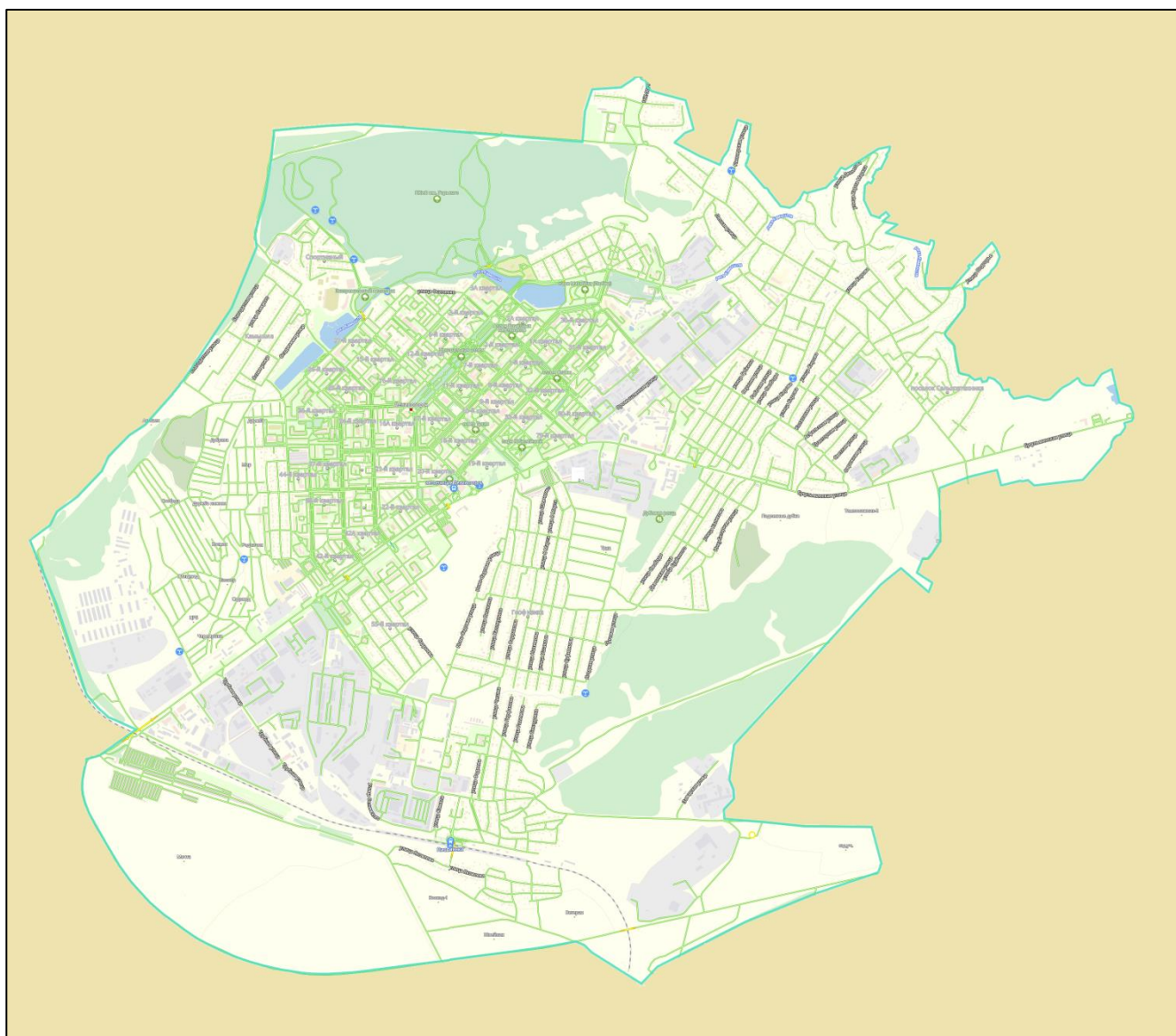


Рисунок 2 – Карта-схема территории г. Лениногорск

Раздел 1.2 Социально-экономическая характеристика Города Лениногорск Лениногорского муниципального района Республики Татарстан

Раздел 1.2.1 Население

Согласно федеральной службе государственной статистики РОССТАТ численность населения города Лениногорск на 1 января 2019 года составляет 61 974 человек¹, это 1,59 % от всего населения республики и 2,203 % от всего городского населения РТ. Плотность населения составляет - 2031,93 чел./км².

Национальный состав населения на территории города представлен на рисунке 3.

¹ http://www.gks.ru/scripts/db_inet2/passport/table.aspx?opt=9263610120122013201420152016201720182019

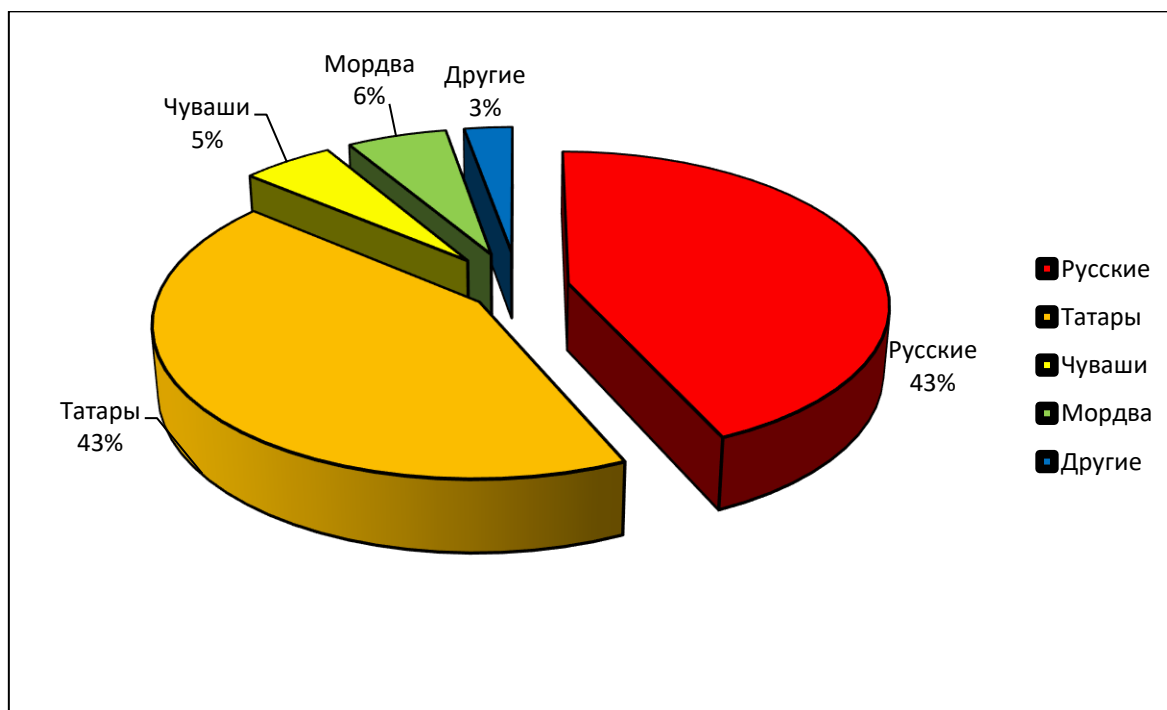


Рисунок 3 – Национальный состав населения города Лениногорск.

Динамика численности населения, миграционного прироста, коэффициентов смертности и рождаемости за период 2015 – 2019 год приведена в таблице 2.

Таблица 2 – Динамика показателей численности населения.

Показатели	Ед. измерения	2015	2016	2017	2018	2019
Все население						
на 1 января	человек	63635	63314	63049	62531	61974
Городское население						
на 1 января	человек	63635	63314	63049	62531	61974
Сельское население						
на 1 января	человек	0	0	0	0	0
Число родившихся (без учета мертворожденных)	человек	810	801	676	643	

Продолжение таблицы 2

Естественный прирост (убыль)	человек	-68	-35	-163	-215	
Общий коэффициент рождаемости	промилле	12.8	12.7	10.8	10.3	
Общий коэффициент смертности	промилле	13.8	13.2	13.4	13.8	
Миграция	человек	-253	-230	-355	-342	
в пределах России	человек	-231	-196	-345	-361	
внутрирегиональная	человек	-96	-183	-209	-166	
межрегиональная	человек	-135	-13	-136	-195	
международная	человек	-22	-34	-10	19	
со странами СНГ	человек	-19	-31	-9	16	
с другими зарубежными странами	человек	-3	-3	-1	3	

В последнее время наблюдается отрицательная тенденция в динамике численности населения.

Согласно таблице 2 данная отрицательная тенденция вызвана превышением коэффициента смертности над коэффициентом рождаемости, а также за счет естественного движения населения (миграции) в пределах региона, за его пределы, а также миграция в другие страны.

Как видно из таблицы 2 тенденция снижения численности населения остается постоянной на протяжении последних 5 лет. При сложившейся ситуации можно предположить продолжение сложившейся ситуации на краткосрочную и среднесрочную перспективу.

Раздел 1.2.2 Трудовые ресурсы

Общая численность занятых в экономике определяется спросом предприятий и организаций на рабочую силу. Кроме того, в общую численность занятых в экономике включаются занятые индивидуальной трудовой деятельностью, а также занятые в домашнем хозяйстве (включая ЛПХ) производством товаров и услуг для реализации. Среднесписочная численность работников, неработающее население, безработица представлены на рисунке 4.

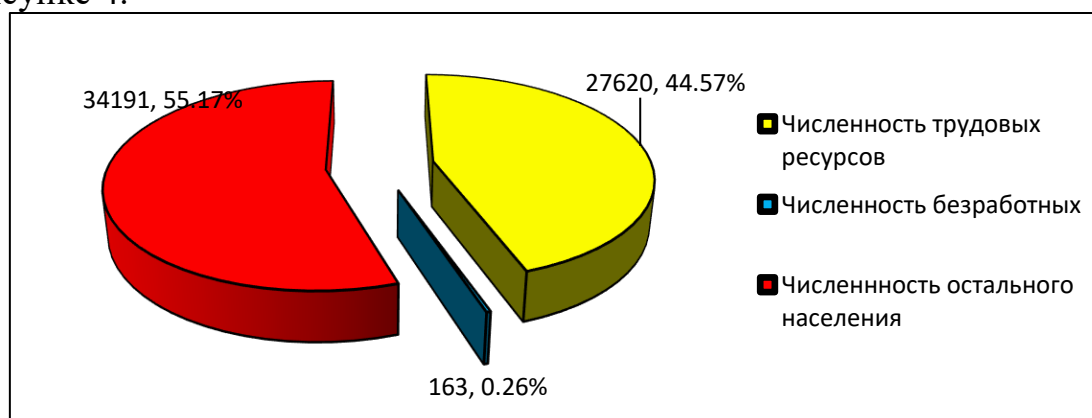


Рисунок 4 – Трудовые ресурсы населения

Среднесписочная численность сотрудников по видам экономической деятельности приведена в таблице 3.

Таблица 3 - Среднесписочная численность работников по видам экономической деятельности

Вид деятельности (ОКВЭД)	Среднесписочная численность, чел.	%
Всего	27620	100
Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство, в том числе	525	1,9
сельское хозяйство, охота и предоставление услуг в этих областях	428	1,55
лесное хозяйство и предоставление услуг в этих областях	97	0,35
Добыча полезных ископаемых	3881	14,05

Продолжение таблицы 3

Обрабатывающие производства	3365	12,18
Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	571	2,07
Строительство	2010	7,28
Оптовая и розничная торговля; ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий	477	1,73
Гостиницы и рестораны	426	1,54
Транспорт и связь	2375	8,6
Финансовая деятельность	304	1,1
Операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг	4282	15,5
Государственное управление и обеспечение военной безопасности; обязательное социальное обеспечение	1067	3,86
Образование	4225	15,3
Здравоохранение и предоставление социальных услуг	2527	9,15
Предоставление прочих коммунальных, социальных и персональных услуг	1060	3,84

В настоящее время Правительствами Российской Федерации и Республики Татарстан уделяется большое внимание развитию малых и средних предприятий, поддержке предпринимательства. Малый бизнес рассматривается как важный инструмент решения проблемы нехватки рабочих мест.

В соответствии с банком вакансий заявляется потребность квалифицированных рабочих кадрах.

Основные проблемы развития рынка труда:

сокращающаяся численность населения;

недостаточное число мест приложения труда с высоким уровнем заработной платы;

в общем объеме доля предприятий, занимающихся производством очень мала;

В Лениногорске сосредоточены промышленные предприятия нефтедобычи, машиностроения, стройиндустрии, транспорта, связи, с/х, легкой и пищевой промышленности. Вся история города тесно связана с возникновением, становлением и развитием нефтедобычи в Татарстане. Ведущее место в экономике района занимают промышленное производство и сельское хозяйство. Оборот предприятий промышленности от общего оборота организаций составляет 36,4 %, сельскохозяйственным комплексом – 12,6 %.

А также на территории Лениногорска осуществляют свою деятельность около 1,5 тыс. индивидуальных предпринимателей и около 500 экономически активных предприятий малого бизнеса. Для представителей бизнеса существует

открытый и свободный доступ к административным ресурсам; возникающие административные барьеры оперативно устраняются. Учитывая, что основными отраслями экономики остаются промышленность, геология, наука при хорошо развитых отраслях, таких как транспорт, связь, строительство, необходимо сосредоточиться на развитии инфокоммуникационной инфраструктуры, не представленной в Лениногорске в настоящее время в достаточном масштабе.

Раздел 1.2.3 Торговля

Самым распространенным видом деятельности в малом предпринимательстве остается торговля и предоставление услуг. Помимо организаций, предоставляющих бытовые услуги населению (парикмахерские услуги, ремонт квартир, техники, автотранспорта и др.), действуют и субъекты малого бизнеса по обслуживанию предприятий (помощь в составлении налоговой отчетности, архитектурно-строительные бюро и др.).

В таблицах 4 и 5 представлена общая численность и площадь учреждений.

Таблица 4 – Количество объектов торговли

Показатели	Ед. измерения	2019
Количество объектов розничной торговли и общественного питания		
магазины	единица	585
павильоны	единица	2
палатки и киоски	единица	26
аптеки и аптечные магазины	единица	25
аптечные киоски и пункты- стр.6.5	единица	3
общедоступные столовые, закусочные	единица	16
столовые, на балансе учебных заведений, организаций, предприятий	единица	35
гипермаркеты	единица	1
супермаркеты	единица	31
специализированные продовольственные магазины	единица	82
специализированные непродовольственные магазины	единица	218
прочие магазины	единица	185
магазины дискаунтеры	единица	1
рестораны, кафе, бары	единица	30
минимаркеты	единица	68
универмаги	единица	0
прочие магазины	единица	185

Таблица 5 – Площади и посадочные места объектов торговли

Показатели	Ед. измерения	2019
Площадь торгового зала объектов розничной торговли		
магазины	метр квадратный	55681
павильоны	метр квадратный	25
аптеки и аптечные магазины	метр квадратный	1176

гипермаркеты	метр квадратный	2968
супермаркеты	метр квадратный	17341
специализированные продовольственные магазины	метр квадратный	3080
специализированные непродовольственные магазины	метр квадратный	13676
прочие магазины	метр квадратный	15906
магазины дискаунтеры	метр квадратный	500
минимаркеты	метр квадратный	2710
универмаги	метр квадратный	0
прочие магазины	метр квадратный	15906
Площадь зала в объектах общественного питания		
общедоступные столовые, закусочные	метр квадратный	760
столовые, находящиеся на балансе учебных заведений, организаций, промышленных предприятий	метр квадратный	6876
рестораны, кафе, бары	метр квадратный	2721
Количество мест в объектах общественного питания		
общедоступные столовые, закусочные	место	340
столовые, находящиеся на балансе учебных заведений, организаций, промышленных предприятий	место	4765
рестораны, кафе, бары	место	1160

К предприятиям бытового обслуживания относятся: бани, прачечные, химчистки, парикмахерские, ателье, салоны красоты, гостиницы и т.п. Для обеспечения режима эксплуатации данных учреждений не требуется значительных прилегающих территорий, и их размещение не связано с какими-либо серьезными санитарными или планировочными ограничениями. Такие учреждения могут размещаться непосредственно в жилых и общественных зданиях или комплексно в домах быта.

В таблице 6 приведены данные по количеству объектов бытового обслуживания.

Таблица 6 – Объекты бытового обслуживания

Показатели	Ед. измерения	2019
Число приемных пунктов бытового обслуживания, принимающих заказы от населения на оказание услуг		
Ремонт и техническое обслуживание бытовой радиоэлектронной аппаратуры, бытовых машин и приборов, ремонт и изготовление металлоизделий	единица	0
Химическая чистка и крашение, услуги прачечных	единица	0
Число приемных пунктов бытового обслуживания, принимающих заказы от населения на оказание услуг		
Ремонт и пошив швейных, меховых и кожаных изделий, головных уборов и изделий текстильной галантереи, ремонт, пошив и вязание трикотажных изделий	единица	1
Изготовление и ремонт мебели	единица	0
Ремонт и строительство жилья и других построек	единица	0
Услуги фотоателье	единица	0

Ритуальные услуги	единица	0
Прочие виды бытовых услуг	единица	0
Число объектов бытового обслуживания населения, оказывающих услуги		
Число объектов бытового обслуживания населения, оказывающих услуги	единица	198
Ремонт и техническое обслуживание бытовой радиоэлектронной аппаратуры, бытовых машин и приборов, ремонт и изготовление металлоизделий	единица	13
Техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, машин и оборудования	единица	49
Химическая чистка и крашение, услуги прачечных	единица	1
Услуги бань и душевых	единица	6
Услуги парикмахерских	единица	61

Продолжение таблицы 6

ремонт, окраска и пошив обуви	единица	11
Ремонт и пошив швейных, меховых и кожаных изделий, головных уборов и изделий текстильной галантереи, ремонт, пошив и вязание трикотажных изделий	единица	13
Изготовление и ремонт мебели	единица	1
Ремонт и строительство жилья и других построек	единица	11
Услуги фотоателье	единица	3
Ритуальные услуги	единица	6
Прочие виды бытовых услуг	единица	23

Основные проблемы развития торговли заключаются в недостаточном количестве размещения объектов коммунального обслуживания.

Уровень обеспеченности услугами предприятий бытового обслуживания мала, в настоящее время она составляет порядка 50% от нормативной.

Основные задачи развития торговли:

обновление и модернизация производственных мощностей с целью увеличения конкурентоспособной продукции;

дополнительное размещение объектов обслуживания;

продвижение продукции предприятий за пределы региона, активное развитие внутренних и внешних экономических связей;

повышение инвестиционной привлекательности МО.

Раздел 1.2.4 Жилищный фонд

В границах муниципального образования город Лениногорск Лениногорского муниципального района Республики Татарстан существующий жилищный фонд, по состоянию на 01.01.2019 год составляет 1553 тыс.м².²

На рисунке 5 представлено разделение площади жилищного фонда по типу строений.

² Согласно службе государственной статистики Российской Федерации РОССТАТ

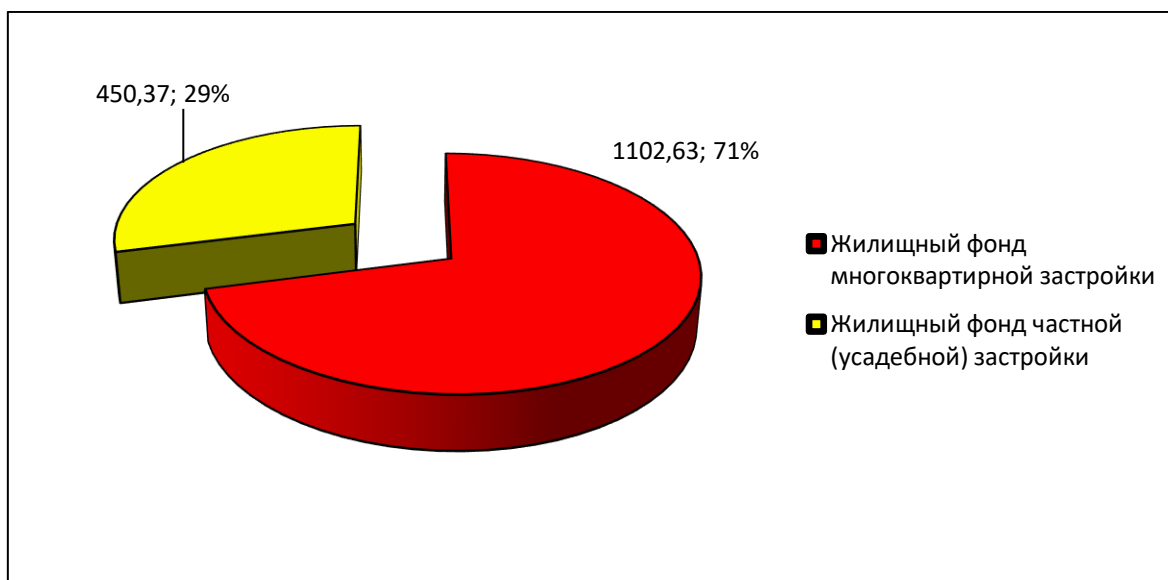


Рисунок 5 – Разделение жилищного фонда

Средняя обеспеченность населения жильем составляет 25 м²/чел и имеет тенденцию к росту по причине отрицательных демографических показателей, и в связи с новым капитальным строительством порядка 15 - 20 тыс.м² в год.

Необходимо отметить, что прибытие жилого фонда в городе осуществлялось лишь за счет нового жилищного строительства.

Важное значение для анализа имеет состояние жилого фонда, т.к. высокий процент износа жилого фонда и инженерных коммуникаций отрицательно сказывается на инвестиционной привлекательности, содержит постоянную опасность возникновения техногенных, санитарно-эпидемических и экологических бедствий.

По состоянию на момент подготовки программы комплексного развития транспортной инфраструктуры ветхий жилой фонд в городе представлен двумя МКД с общей площадью 754 м², что составляет 0,04% от общей площади жилищного фонда.

В целом, уровень благоустройства жилищного фонда г. Лениногорска довольно высок, и находится на среднереспубликанском уровне. Отдельные низкие значения таких показателей, как уровень обеспеченности централизованным горячим водоснабжением, наличие ванны и душа, обуславливаются наличием индивидуального жилья усадебного типа, для которого характерны традиционно низкие показатели уровня обеспеченности данными видами услуг, как по Республике Татарстан, так и в целом по России.

Основные принципы развития жилищного строительства муниципального образования:

- освоение территорий в существующих границах населённого пункта;
- реновация существующих домов с увеличением площади дома;
- осуществление нового жилищного строительства в соответствии с

утвержденной документацией муниципального образования;

Раздел 1.2.5 Здравоохранение

Уровень здоровья населения, особенно молодого поколения, во многом обуславливается уровнем развития системы здравоохранения. Показатели состояния здоровья и качества жизни населения являются индикатором социально-экономического развития в целом.

Целью проводимой политики в сфере здравоохранения является повышение качества и доступности медицинских услуг, обеспечивающее снижение уровня заболеваемости населения и увеличение продолжительности их жизни.

Стратегия развития здравоохранения состоит в предоставлении качественных медицинских услуг и обеспечении их доступности населению района, уменьшении детской и общей заболеваемости, снижении смертности населения трудоспособного возраста от управляемых причин, пропаганде здорового образа жизни.

На текущий момент осуществляется медицинское обслуживание населения больницами с общей вместимостью 328 коек, и поликлиническими учреждениями общей мощностью 1,5 тыс. посещений в смену.

Также на балансе системы здравоохранения находятся 8 автомобилей скорой медицинской помощи.

В городе стремительно развивается высокотехнологическая медицинская помощь. Градостроительство оказывает заметное влияние на формирование системы здравоохранения в части номенклатуры, количества и размещения объектов.

Генеральным планом предусмотрены строительство новых больниц, поликлиники, расширение автопарка машин скорой помощи, ремонта зданий существующих лечебных учреждений.

Также предусматривается восстановление работы раздаточного пункта детской молочной кухни. На перспективу предусматривается расширение сети молочной кухни за счет выделения места на первых этажах вновь строящихся жилых домах.

Раздел 1.2.6 Образование

Система образования является одной из базовых отраслей социального сектора. Целью политики в области развития образования является обеспечение государственных гарантий и прав граждан на доступность муниципальных образовательных услуг.

Повышение качества образовательных услуг, модернизация муниципальной системы образования будут способствовать духовно-

нравственному, физическому развитию учащихся, формированию у них ответственной жизненной позиции.

Систему образования города представляют 55 государственных образовательных учреждений. Функционируют 13 общеобразовательных школ (из них 2 учреждения повышенного статуса), 3 учреждения дополнительного образования (дом детского творчества, художественная и музыкальная школы), вечерняя школа, начальная школа-детский сад, 31 дошкольное образовательное учреждение, детский дом, коррекционная общеобразовательная школа VIII вида, 3 ССУЗа, филиал КНИТУ — КАИ

.Также в образовательной системе города принимают участие библиотечные учреждения общей численностью 3 шт., 7 образовательных центров дополнительного образования.

На момент составления ПКРТИ в образовательных учреждениях города обучаются 10746 человек, среди них 6930 человек обучается по общеобразовательной системе и 3816 человек по дошкольной образовательной системе.

Раздел 1.2.7 Культура

Главной целью сферы культуры города является предоставление жителям возможности получения необходимых культурных благ при обеспечении их доступности и многообразия.

Лениногорск — культурный и научный центр Лениногорского района. В городе сосредоточены научные организации, проектно-конструкторские и проектно-изыскательские бюро, среднетехнические заведения, филиалы высших учебных заведений. В городе функционируют два крупных музея, восемь библиотек, выставочный зал, развлекательный центр.

Музей нефти «Татнефть» — Основан 1 октября 1968 года в помещении клуба вышкомонтажного треста «Татбурнефть». Он является первым музеем нефти на территории СССР. Фонды музея насчитывает свыше 1000 экспонатов. В экспозиции представлен богатый материал об истории разведки и добычи нефти и газа, и о тех, кто поднимал нефтегазовую отрасль.

Краеведческий музей — Музей был открыт как Музей боевой славы 8 мая 1985 года в честь 40-летия Победы в Великой Отечественной войне. В залах и фондах музея находится свыше 11 тысяч экспонатов.

Центральная библиотека им. Г. Тукая — крупнейшая библиотека города и района открылась 16 января 1957. Ежегодно услугами библиотеки пользуются 17 048 человек, которым выдаётся 369 883 книги. Фонд библиотеки составляет более 180 тыс. книг.

Основные проблемы сферы культуры и искусства:

Неравномерность распределения и доступности культурных услуг.

Слабая материально-техническая база и эффективность деятельности муниципальных учреждений культуры.

Неразвитость творческих индустрии и частных инициатив в сфере

культуры.

Дефицит квалифицированных кадров в сфере культуры.

Раздел 1.2.8 Климатический, геологический анализ территории, полезных ископаемых, гидрографии

Город расположен на Восточно-Европейской равнине и представляет собой относительно возвышенную и всхолмлённую местность, так называемое «Бугульминско-Шугуровское двухъярусное возвышенное плато» и приуроченную к водоразделу рек Степной Зай и Лесная Шешма.

Характерной особенностью рельефа является довольно значительная расчленённость его сетью речных долин, оврагов и логов. Вследствие этого здесь преобладают участки, которые опускаются к долинам рек или пологим сглаженным скатам, или крутым террасовым уступам.

Средняя высота города над уровнем моря ~ 251 метров. Рельеф территории города характеризуется абсолютными отметками 165—334 метра. Рельеф города относительно неравномерный, с очень крутым и высоким левым берегом реки Камышла, перепад вертикальных отметок которого достигает 100 метров[. Общий уклон поверхности — на северо-восток.

Геологически территория города состоит из отложений уржумского и казанского ярусов пермской системы, которые перекрыты чехлом четвертичных образований. Основные почвы — выщелоченный чернозём.

Речка Камышла длиной 7,5 км в пределах Лениногорска имеет извилистое русло, крутые берега высотой до двух метров; река покрывается льдом с середины ноября до середины апреля. Среди деревьев — остролистный клён, серебристый и пирамидный тополь, яблоня, берёза, ель, ряб

Город Лениногорск расположен в III умеренно континентальном климатическом районе, характеризуется относительно холодной, морозной зимой и умеренно жарким летом. Средняя годовая температура +3,3 С.

Самый холодный месяц — январь, со средней температурой –15 С, самый тёплый — июль, его средняя температура +24 С. Абсолютный температурный максимум составляет +37 С, а абсолютный температурный минимум –37 С.

Характеристика температур приведена на рисунке 6.

Климат Лениногорска													
Показатель	Янв.	Фев.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сен.	Окт.	Нояб.	Дек.	Год
Абсолютный максимум, °С	3	7	10	28	32	37	34	34	33	22	13	6	37
Средний максимум, °С	-8	-8	-1	9	18	22	24	22	16	7	-2	-7	7,7
Средняя температура, °С	-11,5	-11,5	-5	4,5	12	16,5	18,5	16,5	11	4	-5	-10	3,3
Средний минимум, °С	-15	-15	-9	0	6	11	13	11	6	1	-8	-13	-1
Абсолютный минимум, °С	-37	-35	-24	-18	-9	-1	-4	1	-5	-14	-27	-37	-37
Норма осадков, мм	22	19	13	18	34	52	42	41	31	45	33	20	370

Рисунок 6 – Климатическая характеристика

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

Раздел 1.3.1 Автомобильный транспорт

Автомобильный транспорт является основным на территории города Лениногорск Лениногорского муниципального района Республики Татарстан.

На данный момент согласно службе государственной статистики уровень автомобилизации населения составляет 266,55 автомобиля на 1000 человек. Что составляет порядка 17000 автомобилей.

Разделение транспортного потока по видам транспорта на территории муниципального образования представлен на рисунке 7.

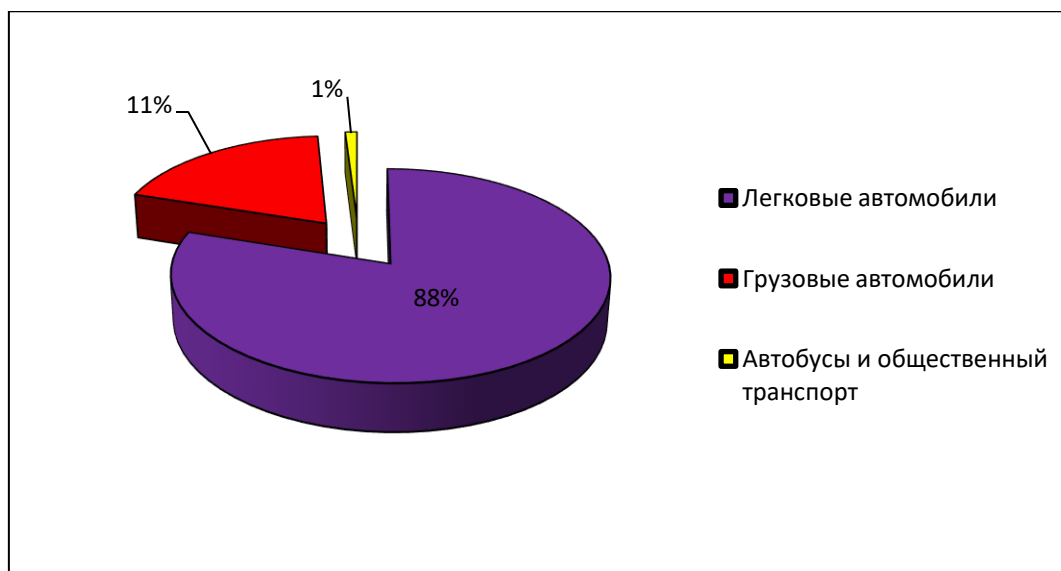


Рисунок 7 - Разделение транспортных средств в общем потоке по видам

Раздел 1.3.2 Железнодорожный транспорт

На момент составления программы комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории города Лениногорск железнодорожное сообщение осуществляется по Куйбышевской железной дороге линии Агрыз — Круглое Поле — Акбаш, железнодорожная станция «Письмянка».

На долю железнодорожного транспорта приходятся внутренние (дальние), межрегиональные и международные перевозки.

Пассажирский вокзал и небольшой грузовой двор находятся севернее

станционного парка со стороны основной застройки города, что удобно для населения, так как подъезд автотранспорта и подход пешеходов к этим устройствам не связаны с пересечением железнодорожных путей.

Железнодорожный вокзал на станции построен в 1956 году, пропускная способность вокзала — две тысячи пассажиров пригородного и дальнего сообщения ежемесячно. По данным АО «РЖД» количество перевозимых человек с использованием железнодорожного транспорта по данным за 2014 – 2019 г. составляет от 150000 до 180000 человек в год.

Раздел 1.3.3 Водный транспорт

На момент составления программы комплексного развития транспортной инфраструктуры пассажирское и грузовое сообщение на территории города Лениногорск Лениногорского муниципального района Республики Татарстан с использованием водного транспорта не осуществляется.

Ближайшие речные порты транспортного и грузового водного сообщения находятся:

- г. Самара (расстояние до порта составляет 279 км.);
- г. Камбарка (расстояние до порта составляет 294 км.);
- г. Тольятти (расстояние до порта составляет 320 км.).

Раздел 1.3.4 Воздушный транспорт

На момент разработки программы комплексного развития транспортной инфраструктуры обслуживание населения воздушным транспортом осуществляется через аэропорт «Бугульма», расположенный в 38 км от Лениногорска.

Аэропорт находится на расстоянии 8 км к северу от города Бугульма.

Аэропорт обслуживает также города:

- Альметьевск (42 км);
- Азнакаево (29 км);
- Октябрьский (46 км).

Из аэропорта выполняются регулярные и чартерные рейсы в регионы европейской части России и западной Сибири.

Аэропорт владеет современной инфраструктурой, включающей в себя новый аэровокзал с пропускной способностью свыше 50 человек в час.

По итогам 2016 – 2019 г. пассажиропоток составил от 45 до 52 тыс. пассажиров.

Раздел 1.4 Характеристика сети дорог города Лениногорск Лениногорского муниципального района Республики Татарстан, параметры движения, экологическая нагрузка на окружающую среду, оценка качества содержания дорог

Раздел 1.4.1 Характеристика сети дорог

Транспортная инфраструктура – система коммуникаций и объектов, внешнего пассажирского и грузового транспорта, включающая улично-дорожную сеть, линии и сооружения внеуличного транспорта, объекты обслуживания пассажиров, объекты постоянного и временного хранения и технического обслуживания транспортных средств. Уровень развития транспортной сферы в сильной степени определяется общим состоянием экономики отдельных территориальных образований, инвестиционной и социальной политикой государственных структур и другими факторами.

Автомобильные дороги являются важнейшей составляющей частью транспортной инфраструктуры.

Они обеспечивают всю жизнедеятельность округа, и определяют пути развития.

Транспортная инфраструктура города Лениногорск представлена автомобильными дорогами регионального, районного, местного значения, а также полевыми и лесными дорогами.

Основными автодорогами, обеспечивающими внешние транспортные связи города, являются:

Автодорога Лениногорск – Бугульма, подходит к городу с востока и вливается в улицу Бугульминская.

Автодорога Лениногорск – Альметьевск, подходит к городу с северозапада, в границах города проходит по ул. Чайковского.

Автодорога Лениногорск – Азнакаево, подходит к городу с севера и вливается в улицу Октябрьская.

Автодорога Лениногорск – Черемшан, подходит с северо-запада.

Сеть местных автодорог к сельским населенным пунктам Лениногорского муниципального района представлена подъездами от вышеперечисленных дорог.

По внешним автомобильным дорогам проходит сеть автобусных маршрутов (междугородных и пригородных), связывающих г. Лениногорск с Казанью, Набережными Челнами, Нижнекамском, Альметьевском, Елабугой, Бугульмой, Чистополем, Заинском и другими городами Республики Татарстан и Российской Федерации.

Существенной особенностью функционирования внешней автодорожной сети г. Лениногорска является наличие объездной автомобильной дороги, которая проходит с южной стороны и разгружает улично-дорожную сеть города от транзитного движения транспорта и особенно транзитных грузовых перевозок в составе транспортного потока. А это в свою очередь означает, что функционирование данной магистрали является положительным моментом с

точки зрения экологической ситуации в городе.

УДС носит крестообразную форму в районе жилой застройки, состоящую из взаимно пересекающихся широтного и меридионального направлений. Сформированная сеть магистральных улиц и дорог развита в основном в направлении меридиональных (продольных) транспортных связей.

Транспортная связанность территории города Лениногорск Лениногорского муниципального района Республики Татарстан является хорошей.

Раздел 1.4.2 Характеристика параметров движения

В рамках выполнения КСОДД Города Лениногорск Лениногорского муниципального района Республики Татарстан проводились транспортные обследования территории.

По результатам натурных обследований было выявлено, что средняя скорость передвижения автомобильного транспорта на основных участках и пересечениях улично-дорожной сети города составляет порядка 35-45 км/ч. На остальных участках скорость движения транспортных средств составляет порядка 50-60 км/ч.

Согласно ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог» в ходе обследований, выявлено, что уровень удобства автомобильных дорог города относится к классу А и В. Критических снижений пропускной способности не обнаружено.

Основной ТП составляют легковые автомобили до 88 %, грузовой транспорт в общем потоке доходит до отметки в 11%, а автобусные транспортные средства составляют 1 % от общего потока автотранспортных средств.

Раздел 1.4.3 Характеристика экологической нагрузки на окружающую среду

Уровень негативного воздействия автомобильного транспорта с дизельными и карбюраторными (инжекторными) двигателями на окружающую среду и здоровье населения муниципального образования город Лениногорск Лениногорского муниципального района Республики Татарстан оценивался посредством расчета среднесуточного выброса оксида углерода (СО) и оксида азота (NO₂) транспортными средствами, и посредством замеров, расчеты показали, что все показатели находятся в пределах ПДК, однако были выявлены места с повышенным уровнем загрязняющих веществ в окружающем воздухе, согласно жалобам населения³ в Greenpeace карта зон представлена на рисунке 8.

³ <https://maps.greenpeace.org/airpollution/#11.92/54.58919/52.45062>

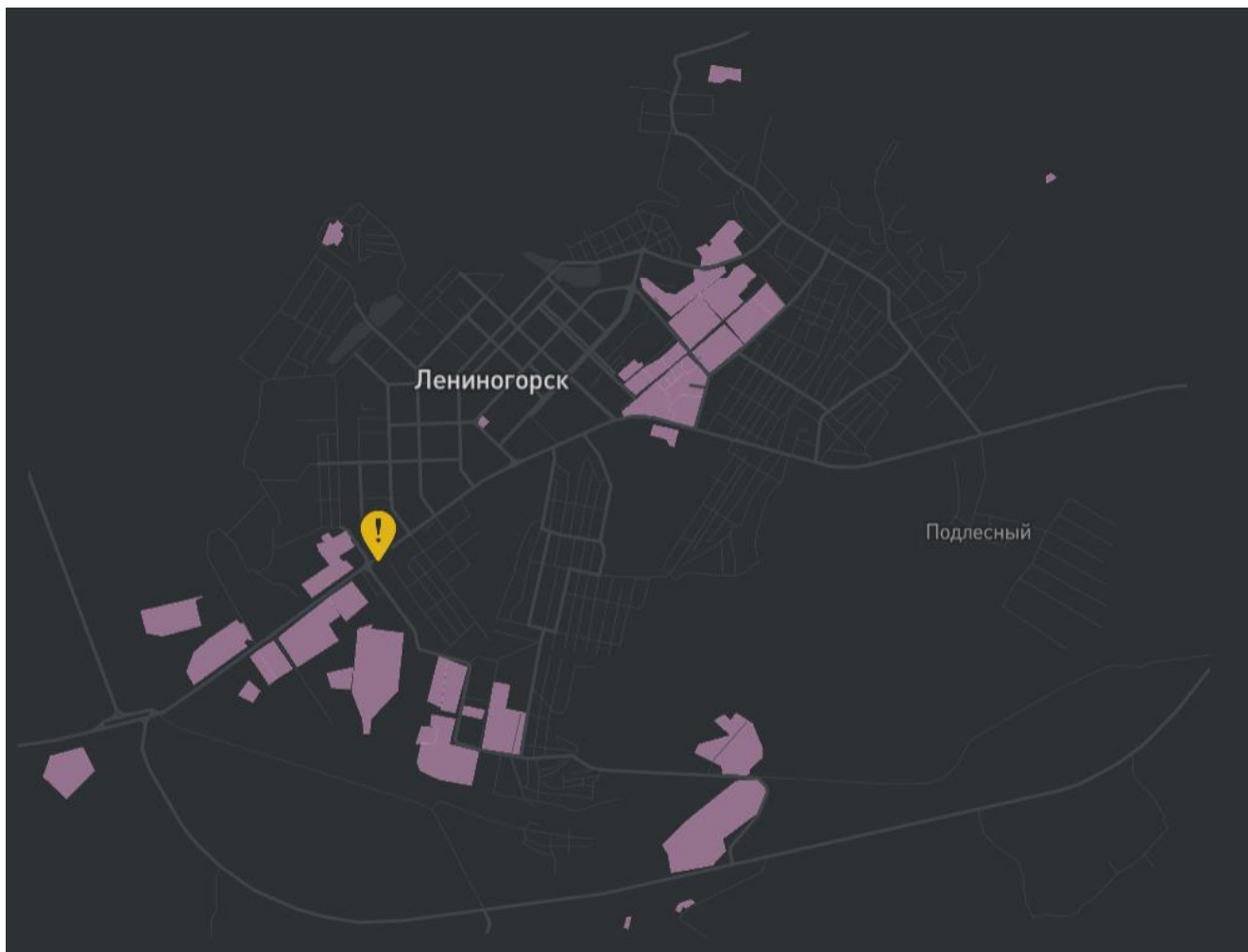


Рисунок 8 – Карта-схема территорий с повышенным уровнем загрязняющих веществ в атмосферном воздухе

Раздел 1.4.4 Характеристика и оценка качества содержания дорог

На территории города общая протяженность автомобильной сети дорог составляет 136,808 км.

Из них 80 % (109,799 км.) это автомобильные дороги с асфальтобетонным покрытием, 12% (16,649 км.) с щебеночно-гравийным, 7% (9,188 км.) с грунтовым покрытием 1 % (1,172 км.) – дороги с покрытием ж/б плит.

Дороги с твердым покрытием имеют преобладающее количество. Дороги с твердым покрытием имеют нормальную степень износа. Ежегодно производится плановый, и в рамках специальных проектов, ремонт и обслуживание дорожной сети. Таким образом можно сделать вывод о достаточном качестве содержания автомобильных дорог на территории города.

Раздел 1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, количество парковочного пространства

На данный момент согласно службе государственной статистики количество уровень автомобилизации составляет 266,55 автомобилей на 1000 жителей.

Ежегодно происходит увеличение автомобилизации, увеличение этого показателя происходит за счет увеличения количества автотранспорта, находящегося в собственности граждан.

На момент составления ПКРТИ для хранения индивидуального транспорта на территории муниципального образования Город Лениногорск Лениногорского муниципального района Республики Татарстан имеются:

наземные стоянки индивидуального транспорта;

гаражи индивидуального транспорта.

придомовые территории для хранения транспорта.

В районе с индивидуальной жилой застройкой хранение автотранспорта населения муниципального образования осуществляется на приусадебных участках.

Существующие места парковочного пространства в районах многоквартирной застройки составляют 7335 мест для хранения транспортных средств, в том числе 3462 мест на придомовой территории многоквартирной застройки, 617 мест – уличные стоянки, 339 мест – на специализированных стоянках и 3017 мест – гаражи.

На текущий момент обеспеченность парковочным пространством оценивается в 43% от числа автомобилей.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта 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», составляет 90 % от числа автомобилей. Наблюдается дефицит парковочного пространства.

Основными недостатками развития парковочного пространства являются: увеличение транспортной подвижности населения с использованием личного автомобильного транспорта и как следствие нехватка парковочного пространства;

низкие темпы нового строительства автостоянок, автопарковок;

проектирование и строительство жилой и офисной застройки, торгово-развлекательных комплексов с недостаточным количеством мест для стоянки автомобилей;

Несоответствие спроса на места стоянки, остановки и их фактического наличия вызывает целый ряд негативных явлений:

снижение пропускной способности автомобильных дорог и объектов улично - дорожной сети;

увеличение аварийности на автомобильных дорогах;
 снижение скоростей движения транспортных средств; - увеличение времени нахождения в пути грузов и пассажиров;
 рост затрат на эксплуатацию автомобильного транспорта ввиду перепробега с целью поиска парковочного пространства;
 усиление негативного воздействия на окружающую среду;

Раздел 1.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования

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

Пассажирские перевозки по территории города осуществляются специальным маршрутным и личным автотранспортом.

В целом объём пассажирских перевозок складывается из трудовых, культурно-бытовых и рекреационных поездок жителей.

Перевозки пассажиров автомобильным транспортом в Лениногорском муниципальном районе осуществляются по 4 городским муниципальным автобусным маршрутам: «Железнодорожный вокзал – Туберкулезный диспансер», «Совхоз – Ромашкино», «Пос. Молодежный – БАМ», «Железнодорожный вокзал – Лыжная»,

Перевозки по муниципальным и межмуниципальным маршрутам осуществляет один перевозчик – Общество с ограниченной ответственностью «Спутник» (ООО «Спутник»), 423255, Республика Татарстан, Лениногорский район, город Лениногорск, улица Бугульминская, д.23а.

Пассажирские перевозки осуществляются согласно утверждённому реестру межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории Республики Татарстан.

По городу осуществляется маршрутная сеть пассажирского транспорта общей протяженностью 12,12 км.

Маршрутная транспортная сеть характеризуется плотностью (δ), т.е. насыщенностью территории района линиями МПТ.

Плотность маршрутной сети в муниципальном образовании определяется по формуле:

$$\delta = \frac{\sum L_c}{F} \text{ км/км}^2$$

где F – площадь муниципального образования, км^2 ; $\sum L_c$ - Общая

протяженность маршрутной сети муниципального образования.

$$\delta = \frac{\sum L_c}{F} = \frac{(12,12)}{24,65} = 0,49 \text{ км/км}^2$$

Чем выше плотность маршрутной сети, тем меньше затраты времени пассажиров.

Для хорошо развитой транспортной сети городов $\delta \geq 2 \text{ км/км}^2$, а для слаборазвитой сети $\delta = 1 - 2 \text{ км/км}^2$, для плохо развитой $\delta \leq 1 \text{ км/км}^2$

Существующая плотность сети общественного пассажирского транспорта может быть охарактеризована как слабо развитая.

В городе Лениногорске имеется одна автостанция, расположенная по адресу: ул. Вахитова, 10 стр.1. Пассажиропоток составляет 450 человек в день.

Общий пассажиропоток по всем маршрутам по данным за 2018 г. составляет 95313 человек.

Автостанция, здание которой ООО «Спутник» арендует является начальным и конечным пунктом автобусов, осуществляющих межмуниципальные и межрегиональные пассажирские перевозки, внесена в Реестр остановочных пунктов Министерством транспорта РФ.

Это связано с большой плотностью маршрутной сети по магистральным улицам и недостаточной развитостью в других районах города.

По результатам анализа технической оснащенности автобусных средств выявлено, что не все маршрутные средства обеспечены системами ГЛОНАСС-GPS и средствами видеофиксации.

Раздел 1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Важной составляющей развития современных городов и районов, является интеграция в неё велосипедной инфраструктуры.

Велосипедный транспорт используют на территории центра города и в районе лесопарковой зоны, а также в местах размещения спортивных объектов.

В основном велосипедный транспорт используется в оздоровительных целях, и реже в качестве основного источника передвижения.

Транспортная инфраструктура, представленная велосипедными дорожками, знаками, велосипедным транспортом, отсутствует. Для велосипедного движения используются центральные дороги поселений, и обочины дорог. Велосипедное движение осуществляется в неорганизованном порядке.

На рисунке 9 приведена карта активности велосипедного движения.



Рисунок 9 – Карта-схема велоактивности

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

В оборудованных местах тип покрытия тротуаров – преимущественно асфальтобетон.

Покрытие обособленных пешеходных дорожек – тротуарная плитка.

Часть пешеходных переходов на территории города являются нерегулируемыми. На маршрутах движения пешеходов к ДОУ и ГОУ пешеходные переходы оборудованы в соответствии с требованием нормативной документации (Приказы Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 01.01.01 г. – 2222-ст).

По результатам натурных обследований пешеходная сеть может быть охарактеризовано положительно, пешеходные маршруты не являются загруженными. Таким образом, в МО сеть пешеходных дорожек и тротуаров имеет высокий резерв пропускной способности.

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

Сложившаяся организация дорожного движения направлена на ограничение проезда грузового транспорта в центральной части города.

По городу передвигаются грузовые транспортные средства, обслуживающие торговую сеть и предприятия, с максимальной разрешенной массой до 3,5 т.

Перевозки опасных грузов, а также тяжеловесных, а также крупногабаритных грузов на территории города Лениногорск осуществляются на основании выданных специальных разрешений в соответствии с административными регламентами.

Большая часть грузового потока, присутствующая на автомобильных дорогах района состоит из малых и средних грузовых ТС. Основными объектами притяжения грузового транспорта являются промышленные предприятия. Наибольшая концентрация грузовых ТС отмечается в районном центре – городе Лениногорске, где располагается основная часть объектов промышленности.

Исходя из данных, полученных из КСОДД, можно сделать вывод о том, что большой грузовой транспорт проходит по магистральным улицам города Лениногорска, средний – присутствует на УДС города, но в незначительном объеме. Доля малого грузового транспорта на улицах велика, но он необходим для благоприятного развития торговли и промышленности города.

На большей части дорожной сети Лениногорского района интенсивность грузового потока незначительна. Наиболее интенсивный поток грузовых ТС отмечается на автомобильных дорогах регионального значения Лениногорск – Бугульма и Лениногорск – Карабаш, но не превышает 130 прив. ед. в час.

На территории города осуществляют свою деятельность две компании по уборке территории города:

- ООО «Мехуборка – Юго – Восток»
- АО «БлагСтройДорХоз»

ООО «Мехуборка – Юго – Восток» осуществляет очистку территории города от твердых коммунальных отходов, а АО «БлагСтройДорХоз» осуществляет уборку дорог и улиц местного значения.

По состоянию на момент разработки ПКРТИ общая численность автомобилей коммунальных служб, обслуживающих дороги города Лениногорска составляет 18 единиц.

Данная техника эксплуатируется в летний и зимний период.

Существующей мощности техники достаточно для удовлетворительного обеспечения уборки дорог местного значения.

Однако с учетом роста УДС предлагается приобретение дополнительных снегоуборочных и поливомоечных машин, или заключение договоров с владельцами таких спецсредств на выполнение данных видов работ.

Раздел 1.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения

По данным УГИБДД России по Республике Татарстан⁴ за период в 2015 – 2019 год на территории города Лениногорск официально было зарегистрировано 165 ДТП, с участием пешеходов, велосипедистов, автомобилей и иных участников движения, в которых погибло 6 человек и 184 получили ранения различной степени тяжести. Общая статистика ДТП представлена на рисунке 10.

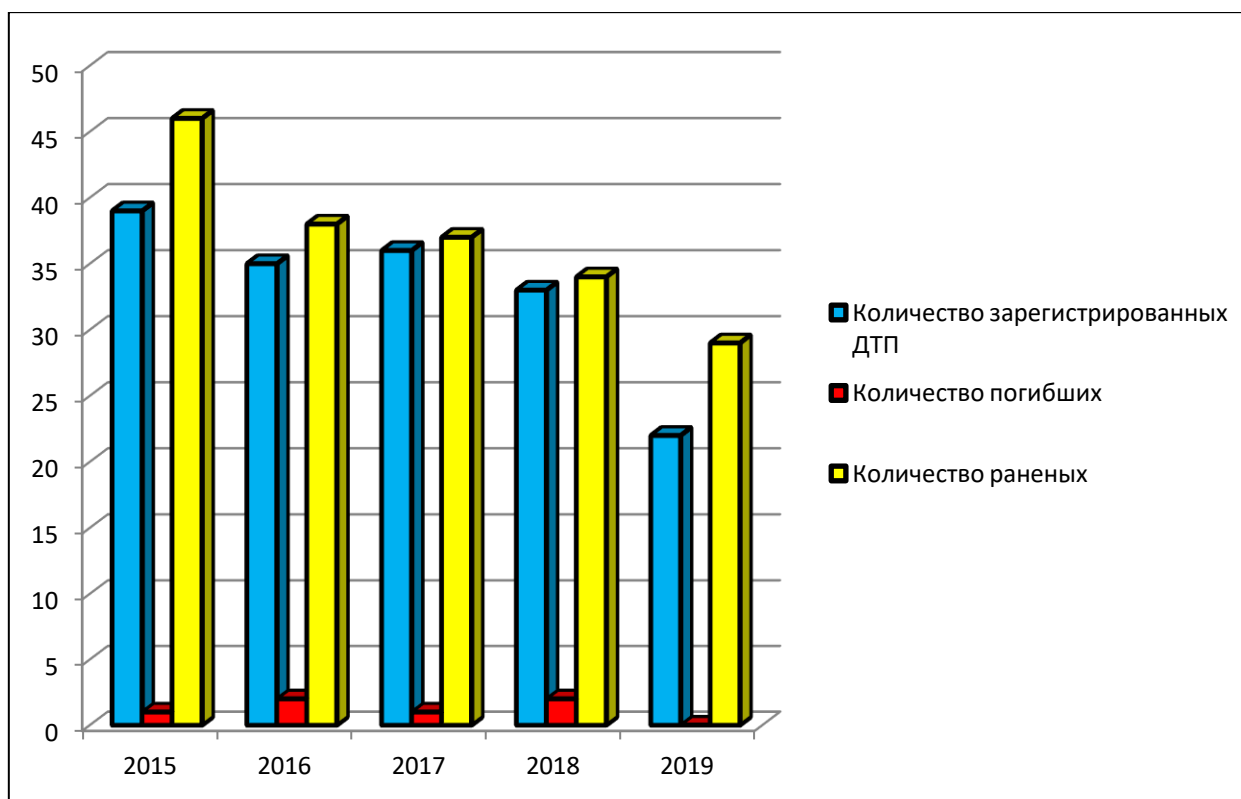


Рисунок 10 - Общая статистика ДТП

Согласно статистике, которая приведена ниже в таблице 8, наиболее частыми видами дорожно-транспортных происшествий в городе Лениногорск являются «Столкновение» и «Наезд на пешехода».

Практически в 100 % случаев было отмечено нарушение ПДД

⁴ <http://stat.gibdd.ru/>

участниками дорожно-транспортных происшествий, в 15 % случаев водитель ТС находился в состоянии алкогольного опьянения, в 51 % случаев были зафиксированы неудовлетворительные условия содержания и обустройства улично-дорожной сети.

Самыми аварийными днями стали среда и пятница. Самыми аварийными часами стал период с 6 до 12 часов.

Таблица 8 - Статистика видов ДТП

Вид ДТП	Количество
2015 г.	
Столкновение	16
Наезд на пешехода	19
Опрокидывание	1
Наезд на велосипедиста	1
Наезд на препятствие	2
2016 г.	
Столкновение	12
Наезд на пешехода	18
Наезд на препятствие	2
Наезд на велосипедиста	2
Съезд с дороги	1
2017 г.	
Наезд на пешехода	22
Столкновение	7
Опрокидывание	1
Наезд на препятствие	4
Наезд на велосипедиста	1
Иной вид ДТП	1
2018 г.	
Столкновение	9
Наезд на пешехода	16
Опрокидывание	1
Наезд на препятствие	1
Наезд на велосипедиста	4
Съезд с дороги	1
Падение пассажира	1
2019 г.	
Столкновение	10
Наезд на пешехода	11
Наезд на препятствие	1

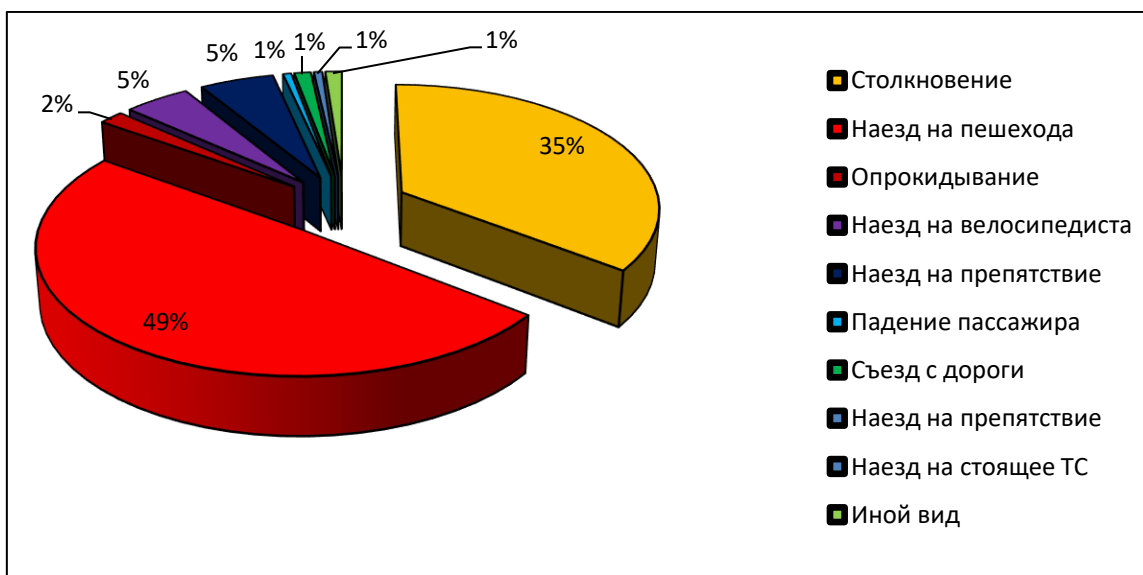


Рисунок 11 – Процентное соотношение ДТП по видам

Основными причинами дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах муниципального образования город Лениногорск являются:

недостатки транспортно-эксплуатационного состояния проезжей части;
несоблюдение правил дорожного движения со стороны участников дорожного движения;

отсутствие или плохая видимость горизонтальной разметки на улично-дорожной сети.

Для профилактики ДТП необходимы первоочередные мероприятия:

усиление контроля и надзора за дорожным движением со стороны ДПС.

нанесение в летний период времени горизонтальной разметки, с применением современных лакокрасочных и световозвращающих материалов.

проведение информационно-разъяснительной работы о необходимости соблюдения Правил дорожного движения через средства массовой информации.

Раздел 1.10 Характеристика условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры

Согласно генеральному плану, КСОДД, стратегии социально-экономического развития, и иным документам планирования, предполагается поддержание и дальнейшее развитие сложившейся структуры улично-дорожной сети, и в целом транспортной инфраструктуры.

Предполагается ряд мероприятий по улучшению состояния безопасности, дорожного движения, уровня развития сети дорог, условий пешеходного движения, экологической нагрузки на здоровье населения и другие.

Раздел 1.11 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры

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

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.01.2016);

3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2016) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2016);

5. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.08.2015);

6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения»;

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

8. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;

12. Генеральный план и правила землепользования и застройки, а также проекта планировки и межевания.

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

Раздел 1.12 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансирование мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры может осуществляться за счет средств бюджета города, бюджета района и республиканского бюджета, а также внебюджетных источников финансирования.

Источниками формирования бюджета могут являться:

акцизы на дизельное топливо, которые подлежат распределению между всеми бюджетами субъектов Российской Федерации, а также местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;

акцизы на моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных

(инжекторных) двигателей всех автотранспортных средств, которые подлежат распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации, а также местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;

акцизы на автомобильный бензин, которые подлежат распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации, а также местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;

акцизы на прямогонный бензин, которые подлежат распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации, а также местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;

внесение платы в счет возмещения вреда, причиняемого объектам дорожного хозяйства, а также автотранспортными средствами, осуществляющими свои автомобильные перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов по территории МО;

штрафы за нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов;

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

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

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

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

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

иные поступления в бюджет, установленные законодательством в части финансового обеспечения дорожной деятельности, а также иные источники,

связанные с обеспечением дорожной деятельности.

Раздел 2 Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории города Лениногорск Лениногорского муниципального района Республики Татарстан

Раздел 2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

Раздел 1.2.1 Прогноз численности населения

Прогноз численности населения до 2035 года в генеральном плане г. Лениногорска выполнен методом передвижки возрастов с учётом механического прироста. Очевидно, что значения коэффициентов рождаемости и смертности для любого населённого пункта зависят от возрастной структуры его населения. Поэтому при прогнозировании как смертности, так и рождаемости использовались возрастные коэффициенты (соответственно число умерших на 1000 человек каждой возрастной группы и число родившихся у матерей определённого возраста на 1000 женщин этой возрастной группы). На основе анализа значений этих показателей за ряд лет по республике в целом и её городскому населению были построены ряды их предполагаемых значений - для каждого года расчётного периода по всем возрастным группам. Принимая во внимание, что в настоящее время правительством Российской Федерации и Республики Татарстан ведётся активная демографическая политика с целью повышения рождаемости, осуществляются целевые программы, направленные на улучшение условий жизни населения, в основу прогноза положена оптимистическая гипотеза постепенного снижения коэффициентов смертности и увеличения коэффициентов рождаемости до оптимальных значений

Предполагаемый уровень смертности будет плавно снижаться, достигнет минимума (9,85 ‰) в 2029 г. и затем вновь начинает повышаться (вследствие увеличения доли старших возрастов).

Миграционное сальдо будет находиться в отрицательном значении на весь период реализации программы.

Итого на расчётный срок предполагаемая численность населения составит порядка 63 тыс. человек.

Уровень населения младше трудоспособного возраста составит 19%, трудоспособного 51% и старше трудоспособного возраста 30%.

Раздел 1.2.2 Прогноз численности трудовых ресурсов

С учетом мероприятий по улучшения социально-экономического развития Республики Татарстан в целом, и города Лениногорск, прогнозируется увеличение числа рабочих мест для населения за счет:

строительства новых магазинов в новых жилых районах, как элемент повседневного обслуживания по мере развития существующих и освоения новых территорий.

развития агропромышленного комплекса.

развития малого и среднего предпринимательства.

интенсификации развития промышленного потенциала, связанного с внедрением в производство высоких технологий, обеспечивающих конкурентоспособность продукции на федеральном и международном рынках.

ресурсосберегающей политике использования природного потенциала, не вовлеченного в настоящее время в промышленное освоение, за счет полной выработки полезных ископаемых на разрабатываемых месторождениях путем внедрения новых технологий глубокой добычи.

организации зон инновационной деятельности на базе имеющегося научного и квалификационного потенциалов путем дальнейшего развития существующих и создания новых научных центров по фундаментальным и прикладным исследованиям.

развития и интенсификации пригородного сельского хозяйства за счет внедрения инновационных агротехнологий для наращивания объемов сельхозпродукции высокого качества.

При осуществлении данных мероприятий численность безработицы может сократиться с 0,26% до 0, а численность трудовых ресурсов подняться на 2-3% и достичь 47-48 процентов от общей численности населения.

Раздел 1.2.3 Прогноз экономических показателей

На долгосрочный период предполагается укрепление существующих экономических фондов, а также их активное развитие, что положительно скажется на экономических показателях района и города в частности.

Как следствие будет происходить увеличение доходности предприятий, ВВП, размера заработных плат.

Раздел 1.2.4 Прогноз жилищного фонда

На момент разработки ПКРТИ средняя обеспеченность населения жильем составляет 25 м²/чел и будет иметь тенденцию к росту по причине отрицательных демографических показателей, и в связи с новым капитальным строительством порядка 15 - 20 тыс.м² в год.

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

Прогноз предполагает незначительное увеличение уровня автомобилизации населения, в следствии улучшения качества жизни населения, и укрепления экономической ситуации. На момент разработки ПКРТИ уровень автомобилизации составляет 266,55 автомобилей на 1000 населения, с общей численность автотранспорта порядка 17 000 автомобилей. На прогнозный период предполагается увеличение уровня автомобилизации до 289 автомобилей на 1000 жителей, и общая численность в 18000 автомобилей. Однако в связи с этими изменениями, существенного изменения транспортного спроса по видам транспорта, характера передвижений, перевозок грузов не предвидится.

Раздел 2.3 Прогноз развития дорожной сети

Основным направлением развития дорожной сети на расчетный период будет являться сохранение и постепенное увеличение существующей сети дорог. Увеличение дорожной сети будет происходить по мере развития территории города, за счет необходимости строительства дорог вокруг нового жилищного строительства. В ходе реализации программы планируется увеличение численности дорог с твердым покрытием с 80 до 100%, улучшение качества покрытия за счет своевременного ремонта дорожного полотна, увеличение протяженности тротуаров, соответствующих нормативным требованиям.

Раздел 2.4 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

С учетом динамики увеличения количества автотранспорта на территории города, прогнозируется увеличение количества ТС на 0,5-1 % ежегодно, и к концу реализации ПКРТИ количество ТС может достигать до 18 тыс. единиц.

На момент составления программы комплексного развития транспортной инфраструктуры выявлено, что критических участков снижения интенсивности, скорости движения не наблюдается, существует резерв пропускной способности автомобильных и пешеходных дорог.

Это означает, что существенных изменений параметров движения не предвидится.

Раздел 2.5 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Для снижения уровня аварийности на дорожной сети города, снижение числа погибших и тяжело раненых в результате ДТП необходимо:

качественное содержание автомобильных дорог в границах МО с обустройством пешеходных зон и велотранспортной инфраструктуры;
 усиление контроля за соблюдением ПДД со стороны сотрудников ГАИ;
 При осуществлении мероприятий прогнозируется существенное увеличение показателей безопасности дорожного движения.

Раздел 2.6 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения

Учитывая возможный рост общего числа автомобилей на территории муниципального образования, также прогнозируется увеличение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.

Для уменьшения вредного воздействия транспортной инфраструктуры необходимо проведение ряда мероприятий:

озеленение территории;

своевременная уборка улиц от грязи и пыли;

контроль за техническим состоянием автотранспортных средств общего пользования;

ужесточение контроля за соблюдением автолюбителей экологических требований выхлопа автотранспортных средств.

При выполнении ряда мероприятий, направленных на улучшение экологической обстановки города, увеличение количества транспортных средств не окажет серьезного влияния на жизнь и здоровье населения.

При условии надлежащего контроля за выбросами вредных веществ от предприятий, своевременной уборке территории города коммунальными службами произойдет стабилизация и улучшение экологической обстановки.

В таблице 9 представлены показатели прогноза воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду.

Таблица 9 – Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду

Наименование участка	Показатель			
	СО		NO ₂	
	Факт, мг/м ³	Норматив, мг/м ³	Факт, мг/м ³	Норматив, мг/м ³
В среднем по УДС (текущий год)	≈1,2	3	≈0,02	0,06
2020-2025	≈1,74	3	≈0,03	0,06
2025-2030	≈ 2,5	3	≈0,04	0,06

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

В рамках реализации программы комплексного развития предлагаются два варианта развития.

Вариант I (базовый).

Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, выбор мероприятий к реализации.

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

При таком варианте развития предполагается, сохранение действующей транспортной инфраструктуры без ее преобразований.

Вариант II (Целевой).

На территории города предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста.

Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций, строительство дорог и парковок, а также установка дорожных знаков и нанесение разметки.

Для реализации предлагается целевой вариант развития.

При таком варианте развития предполагается сохранение и развитие транспортной инфраструктуры за счет средств местного, областного бюджетов, а также за счет внебюджетных источников финансирования.

В таблице 10 приведены укрупненные показатели развития транспортной инфраструктуры.

Таблица 10 – Укрупненные показатели развития транспортной инфраструктуры.

№ п/п	Наименование показателя	Ед. изм	Целевое значение
1	Протяженность улично-дорожной сети		
	Вариант I	км	+0
	Вариант II	км	+15
2	Доля дорог с твердым покрытием		
	Вариант I	%	80
	Вариант II	%	100
3	Протяженность пешеходных дорожек		
	Вариант I	км	+0
	Вариант II	км	+37,29
4	Протяженность велосипедных дорожек		
	Вариант I	км	+0
	Вариант II	км	+37,29
5	Показатели безопасности дорожного движения (уменьшение аварийности)		
	Вариант I	шт	-0
	Вариант II	шт	-25
6	Средняя скорость транспортных потоков		
	Вариант I	км/ч	48
	Вариант II	км/ч	53
7	Количество парковочного пространства		
	Вариант I	шт	+0
	Вариант II	шт	+895

Раздел 4 Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

Раздел 4.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

С учетом текущего социально-экономического развития, текущих показателей развития транспортной инфраструктуры мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры муниципального образования по видам

транспорта на территории города Лениногорск Лениногорского муниципального района Республики Татарстан не требуется.

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

Для стимуляции населения к использованию транспорта общего пользования необходимо производить поэтапную плановую замену автобусов на современные, комфортабельные модели, общее количество транспорта не планируется к изменению. Также необходимо приведение остановочных пунктов в нормативное состояние.

Перечень остановочных пунктов, предлагаемых к приведению в нормативное состояние представлен в таблице 11.

Таблица 11 – Перечень мероприятий по приведению остановочных пунктов в нормативное состояние в городе Лениногорске

№ п/п	Мероприятие	Остановка ОТ	Количество
1	Строительство остановочной площадки	п. Сельхозтехника, маг. Султан, Магазин Султан	3
2	Строительство посадочной площадки	п. Сельхозтехника, маг. Султан, Бам, Телецентр, Магазин Султан	5
3	Устройство линий наружного электроосвещения	ул. Асфальтная, маг. Султан, Автошкола, Бам, Магазин Султан	5

4	Организация пешеходного перехода, совмещенного с остановочным пунктом	Ж/д вокзал, Агропак, УТТ, ДОСААФ, Ортекс, Техснаб, УБР, РРНУ, ПЧ№66, Церковь, Старый город, Октябрьская, Туб. Диспансер, Совхоз, маг. Мегастрой, ул. Асфальтная, маг. Султан, Автошкола, Ветлечебница, Горячий хлеб, Пожарная часть бб, Бам, Поселок Молодежный, Магазин Султан, ПЧ №66, РНУ, 1 поселок, Почта ул. Хмельницкого, Сады ул. Хмельницкого, ул. Репина, маг. «Ольга», Школа №13, ул. С. Разина	33
<p style="text-align: center;">Примечания:</p> <p>1. Параметры посадочных и остановочных площадок принимаются согласно Республиканским нормативам градостроительного проектирования Республики Татарстан и ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования».</p> <p>2. При проектировании линий электроосвещения необходимо обеспечить нормы освещенности согласно ГОСТ 33176-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Горизонтальная освещенность от искусственного освещения. Технические требования».</p>			

Создание транспортно-пересадочных узлов не планируется.

Раздел 4.3 Мероприятия для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

Формирование единого парковочного пространства позволяет предотвратить процессы образования заторовых ситуаций, исключить несанкционированную хаотичную стоянку транспортных средств, вопреки действию запрещающих знаков, а также повысить уровень безопасности дорожного движения и снизить социальную напряженность населения.

По результатам анализа параметров размещения мест стоянки и остановки транспортных средств, проведенного в рамках КСОДД выявлен недостаток парковочных мест как для постоянного, так и для временного хранения ТС.

Дефицит машино-мест для постоянного хранения ТС составил 10273 единиц по г. Лениногорск.

Дефицит парковочных мест для временного хранения выявлен у 10 объектов притяжения транспорта и составил – 895 машино-мест.

В таблице 12 приведены объекты притяжения, у которых необходимо организовать дополнительные машино-места.

Таблица 12 – Объекты притяжения, у которых необходимо организовать дополнительные парковочные места

№ п/п	Наименование объекта	Местоположение	Необходимое количество машино-мест
Объекты образования			
1	Лениногорский филиал КАИ	г. Лениногорск, ул. Ленина, 22	19
2	Нефтяной техникум	г. Лениногорск, пр. 50 лет Победы, 26	60
3	Лениногорский музыкально-художественный педагогический колледж	г. Лениногорск, ул. Кутузова, 14	18
Объекты культуры, спорта и досуга			
4	Дворец культуры	г. Лениногорск, ул. Тукая	151
5	Ледовый дворец	г. Лениногорск, ул. Менделеева, 1	310
6	Кинотеатр «Космос»	г. Лениногорск, ул. Крупской, 15	108
7	ГУЗ «Лениногорская центральная больница»	г. Лениногорск, ул. Садриева, 20	39
Объекты торговли			
8	Городской рынок	г. Лениногорск, ул. Ленинградская, 42а	70
9	ТК «Семь+Я»	г. Лениногорск, Шашина улица, 26	51
10	ТД «ТРИУМФ»	г. Лениногорск, ул. Ленинградская, 25	69
Всего:			895

Раздел 4.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Для развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения необходимо предусмотреть строительство пешеходных зон, велодорожек.

В таблице 13 представлен перечень мероприятий по строительству тротуаров для размещения ВТИ и пешеходного движения. Ширина одной полосы дорожки составляет 2,2 м.

Таблица 13 – Протяжённость велосипедных дорожек

№ п/п	Улица	Протяженность, км
1	ул. Садриева	2,2
2	ул. Шашина	3,6
3	ул. Крупской	1,6
4	ул. Вахитова	1
5	ул. Кутузова	2,4
6	просп. Ленина	2,2
7	ул. Гагарина	3,2
8	ул. Куйбышева	1,6
9	ул. Тукая	0,8
10	ул. Лыжная	0,6
11	ул. Агадуллина	2,6
12	ул. Чайковского	4,8
13	ул. Дружбы народов	0,72
14	ул. Ленинградская	1,7
Всего:		29,02
Примечание – протяженность велосипедных дорожек при двухстороннем проектировании		

Велопарковки необходимо установить у следующих мест притяжения:

МАОУ «Средняя общеобразовательная школа №2», г. Лениногорск, ул. Морякова, д. 4;

МАОУ «Средняя общеобразовательная школа №5 г. Лениногорск РТ» г. Лениногорск, ул. Морякова, д. 10;

МБОУ «Средняя общеобразовательная школа №6 г. Лениногорска», г. Лениногорск, ул. Ленинградская, д. 40;

МБОУ «Средняя общеобразовательная школа №7 г. Лениногорска»,

г. Лениногорск, ул. Гагарина, д. 12;

МБОУ «Средняя общеобразовательная школа №8 г. Лениногорска» 84 г. Лениногорск, ул. Шашина, д.55;

МБОУ «Лениногорская средняя общеобразовательная школа №10» г. Лениногорск, ул. Крупской, д. 2а;

Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «Гимназия № 11 г. Лениногорска» г. Лениногорск, ул. Кутузова, д. 2;

РНУ Транснефть, г. Лениногорск, ул. Ленинградская, 57;

ГАУЗ «Лениногорская ЦРБ» г. Лениногорск, ул. Садриева, д. 20;

МБУ «Спортивный комплекс – «Юность» г. Лениногорск, ул. Лыжная, д. 25, стр. 1;

МБОУ ДОД «Детско-юношеская спортивная школа №1», г. Лениногорск, пр. Шашина, д.8;

«Лениногорская детская музыкальная школа им. Н.М. Кудашева», г. Лениногорск, ул. Ленинградская, 21а, стр.1;

Магазин пятерочка, г.Лениногорск, ул. Крупской, 13;

Магазин Шифа, г. Лениногорск, ул. Куйбышева, 46;

Центральный рынок , г. Лениногорск, ул. Ленинградская, 41.

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

Для вывода грузовых ТС из зон жилой застройки на расчетный срок Генерального плана города Лениногорска предлагается строительство магистральной дороги регулируемого движения (для преимущественно грузового движения) вдоль промышленной зоны на юго-востоке города, на участке от ул. Бугульминской до объездной автодороги. Ориентировочная протяженность проектируемой дороги составит 3,8 км.

Для улучшения качества обслуживания инфраструктуры грузового транспорта, коммунальных и дорожных служб предлагается увеличение количества снегоуборочных и поливомоечных транспортных средств.

Раздел 4.6 Мероприятия по развитию сети дорог

Для улучшения качества обслуживания населения транспортом в рамках программы необходимо предусмотреть ежегодный плановый ремонт автомобильных дорог. А также необходимо усовершенствование автомобильных дорог с грунтовым покрытием до автомобильных дорог с асфальтобетонным покрытием, дороги выбираются согласно перечню автомобильных дорог МО.

В рамках мероприятий по развитию сети дорог необходимо предусмотреть строительство новых автомобильных дорог в зоне жилой застройки.

Раздел 4.7 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков, по внедрению интеллектуальных систем

В комплекс мероприятий по организации и повышению безопасности дорожного движения необходимо включить:

- Устройство светофоров;
- Установка комплексов фото и видео фиксации нарушений;
- Устройство дорожных знаков ограничения скорости;
- Внедрение АССУД.

На основании результатов замеров интенсивности движения транспортных средств, представленных в Приложении А первого этапа разработанной КСОДД не требуется введение светофорного регулирования транспортных и пешеходных потоков согласно действующим нормативным требованиям.

По результатам обследований проведенных при выполнении КСОДД дополнительное оснащение дорожной сети средствами фото- и видео-фиксации нарушений малоэффективно и экономически нецелесообразно.

На участке ул. Гагарина от пересечения с ул. Куйбышева до пересечения с ул. Тукая отмечены пешеходные и транспортные потоки с высокой интенсивностью (в районе центрального рынка). На данном участке в 2017 г. произошло 2 ДТП вида «наезд на пешехода». В целях повышения БДД на этом участке необходимо ввести ограничение скоростного режима 40 км/ч, непосредственно перед аварийно-опасным участком (дом 31А, 33) – 20 км/ч. Для контроля установленных ограничений перед аварийно-опасным участком разместить искусственные дорожные неровности.

Участок по ул. Шашина от пересечения с ул. Кутузова до пересечения с ул. Тукая является аварийно-опасным. Здесь расположены детские учреждения: детский сад № 18, гимназия № 11, точки притяжения: почтовое отделение, магазин «Пятерочка», исполком Лениногорского района, Краеведческий музей и ряд иных. На рассматриваемом участке находится опасный поворот на пересечении с ул. Заварыкина. Для повышения БДД необходимо ввести ограничение скоростного режима 40 км/ч, оснастить пешеходный переход возле детского учреждения искусственными дорожными неровностями, ограничивающим ограждением и светофором типа Т7.

По результатам обследований проведенных в рамках КСОДД нет необходимости в введении АССУД.

Раздел 4.8 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения

Главный и эффективный путь снижения уровня загрязнения окружающей среды является замена (полная или частичная) бензинового и дизельного топлива другими энергоносителями, не нефтяного происхождения.

К такому виду топлива можно отнести, сжатый природный газ, сжиженные газы нефтяного происхождения, спирты, электрическая энергия.

Известные способы защиты экосистем от воздействия транспортного комплекса сводятся к 4 направлениям:

1. Организационно-правовые мероприятия.

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 зон города с учетом инфраструктуры транспорта и существующего дорожного движения, разработку решений по, сохранению природных ландшафтов, озеленению и благоустройству на территории МО.

3. Конструкторско-технические и экотехнологические мероприятия.

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

4. Эксплуатационные мероприятия.

Осуществляются в процессе эксплуатации автотранспортных средств и направлены на поддержание их состояния на уровне заданных экологических нормативов и стандартов 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.

Раздел 4.9 Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности

В рамках реализации программы требуется введение дополнительного мониторинга и контроля за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения. Для реализации предлагается установка систем ГЛОНАСС и систем видеонаблюдения на транспорте общего пользования.

Раздел 5 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

Финансирование программы намечается осуществлять за счет консолидации средств федерального, районного, муниципального бюджета и внебюджетных источников. Внебюджетные источники - средства муниципальных предприятий и учреждений, заемные средства, средства организаций различных форм собственности, плата за пользование услугами.

Общий объем финансирования по программе с учетом запланированных мероприятий, и приближенная стоимость мероприятий приведена в приложении 1 и составляет: всего – 994 342,80 тыс. руб., по годам:

2020 – 213 758,42 тыс. руб.

2021 – 213 625,42 тыс. руб.

2022 – 90 994,42 тыс. руб.

2023 – 119 734,42 тыс. руб.

2024 – 91 494,42 тыс. руб.

2025-2030 – 265 275,70 тыс. руб.

Финансово-экономическое обоснование программы на 2020 - 2030 годы будет производиться ежегодно, по мере уточнения и утверждения инвестиционных программ и объемов финансирования.

Раздел 6 Оценка эффективности мероприятий программы

Оценка эффективности реализации программы осуществляется заказчиком программы ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации. Источником информации для проведения оценки эффективности являются отчеты исполнителей мероприятий программы о достигнутых результатах, использовании финансовых средств за отчетный период.

Раздел 6.1 Достижение запланированных значений целевых показателей

Степень достижения результатов по каждому показателю за период (I_i) проводится путем сопоставления фактически достигнутого значения целевого показателя за отчетный период ($I_{\text{факт}}$) с его плановым значением ($I_{\text{план}}$):

$$I_i = \frac{I_{\text{факт}}}{I_{\text{план}}}$$

где: I_i – степень достижения планового значения целевого показателя за отчетный период; $I_{\text{факт}}$ – значение показателя, фактически достигнутое на конец отчетного периода; $I_{\text{план}}$ – плановое значение целевого показателя в отчетном периоде. i – порядковый номер целевого показателя.

Если значение I_i превышает 1, а также в случае, если желаемой тенденцией является снижение показателя и полученное значение меньше 1, для расчета среднего значения достижения запланированных целевых показателей данное отношение принимается равным 1.

Среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей программы (I) рассчитывается по формуле:

$$I = \frac{\sum I_i}{N}$$

где: I – среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы за отчетный период; $\sum I_i$ – сумма оценок достижения плановых значений показателей за отчетный период; N – количество целевых показателей программы, подлежащих выполнению в отчетном периоде.

Раздел 6.2 Соответствие объемов фактического финансирования запланированным объемам

Степень соответствия объемов финансирования к запланированным объемам за период (Φ) проводится путем сопоставления фактического объема финансирования за счет всех источников финансирования за отчетный период ($\Phi_{\text{факт}}$) к запланированному объему ($\Phi_{\text{план}}$) по следующей формуле:

$$\Phi_i = \frac{\Phi_{\text{факт}}}{\Phi_{\text{план}}}$$

где: Φ – степень уровня финансирования мероприятий программы за отчетный период; $\Phi_{\text{факт}}$ – фактический объем финансирования мероприятий Программы за отчетный период; $\Phi_{\text{план}}$ – объем финансирования мероприятий, предусмотренный Программой на отчетный период.

Раздел 6.3 Выполнение запланированных мероприятий

Степень выполнения каждого запланированного мероприятия программы за отчетный период (M_j) определяется путем сопоставления фактически полученного результата от реализации мероприятия ($M_{\text{факт}}$) к его запланированному значению ($M_{\text{план}}$) по следующей формуле:

$$M_j = \frac{M_{\text{факт}}}{M_{\text{план}}}$$

где: M_j – показатель степени выполнения мероприятия за отчетный период; $M_{\text{факт}}$ – фактически полученный результат по мероприятию за отчетный период; $M_{\text{план}}$ – предусмотренный Программой ожидаемый результат по мероприятию за отчетный период; j – порядковый номер мероприятия Программы.

Расчет среднего показателя степени выполнения запланированных мероприятий за отчетный период (M) определяется как отношение суммы оценок степени выполнения запланированных мероприятий к их количеству.

$$M = \frac{\sum M_j}{K}$$

где: M – среднее значение степени выполнения запланированных мероприятий программы за отчетный период; $\sum M_j$ – сумма оценок степени выполнения запланированных мероприятий программы за отчетный период; K – количество мероприятий программы, подлежащих выполнению в отчетном периоде.

Раздел 6.4 Показатель эффективности использования финансовых средств

При проведении Оценки определяется показатель эффективности использования финансовых средств (\mathcal{E}), - отношение среднего показателя степени выполнения мероприятий (M) к степени уровня финансирования (Φ).

$$\mathcal{E} = \frac{M}{\Phi}$$

где: Э – эффективность использования средств за период; М – среднее значение выполнения запланированных мероприятий за отчетный период; Ф – степень уровня финансирования мероприятий программы в отчетном периоде.

Раздел 6.5 Показатель эффективности реализации программы

Показатель эффективности реализации - произведение среднего значения достижения запланированных значений показателей (И) и показателя эффективности использования финансовых средств программы (Э).

Показатель эффективности реализации определяется по формуле:

$$П = И * Э$$

где: П – показатель эффективности реализации за период; И – среднее значение достижения запланированных показателей за отчетный период; Э – эффективность использования средств программы в отчетном периоде.

Раздел 6.6 Вывод об эффективности реализации программы

Вывод об эффективности реализации программы формируется на основании значений П. Реализация программы признается:

с высоким уровнем эффективности, если значение П больше либо равно 0,9;

со средним уровнем эффективности, если значение П меньше 0,9, но больше либо равно 0,7.

в остальных случаях реализация Программы признается с низким уровнем эффективности.

Раздел 7. Предложения по совершенствованию обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения

В рамках реализации настоящей программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структура управления, а также характер взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагается оставить в неизменном виде.

Настоящая программа разработана в соответствии с требованиями к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры утверждёнными Постановлением Правительства Российской Федерации №1440 от 25.12.2015 «Об утверждении требований к Программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений».

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные

законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, при наличии генеральных планов поселений, генеральных планов, утвержденных до дня вступления в силу настоящего Федерального закона, не позднее 25 июня 2016 года должны быть разработаны и утверждены программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений.

В целях информационной открытости ПКРТИ подлежит размещению на официальном портале органов местного самоуправления в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Раздел 7.1 Организация контроля за реализацией программы

Система управления программой и контроль за ходом ее выполнения определяется в соответствии с требованиями, определенными действующим законодательством.

Механизм реализации программы базируется на принципах четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей программы.

Координатор программы является ответственным за реализацию программы.

Контроль выполнения программных мероприятий, подготовки бюджетной заявки по финансированию предусмотренных программой мероприятий на каждый год, уточнению затрат по направлениям программы, срокам их реализации, составу исполнителей в соответствии с результатами выполнения программных мероприятий за год, подготовке годового отчета о ходе реализации программы и эффективности использования бюджетных средств возлагаются на администрацию.

Прекращение или изменение настоящей муниципальной программы производится на основании соответствующего постановления администрации.

Раздел 7.2 Механизм обновления программы и внесения изменений

В процессе реализации, мероприятия по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры могут дополняться в зависимости от складывающейся ситуации, изменения внутренних и внешних условий. По ежегодным результатам мониторинга осуществляется своевременная корректировка программы.

Заключение

Комплекс предлагаемых мер предусматривает развитие УДС муниципального образования в совокупности с реализацией запланированных мероприятий целевых программ. В результате будет создан новый транспортный каркас МО, способный полностью обеспечить необходимость населения в перемещениях.

В состав мероприятий вошли такие эффективные мероприятия по ОДД, как:

применение методов управления дорожным движением для минимизации заторовых ситуаций;

организация маршрутов движения грузового автотранспорта в обход жилых и центральных районов МО.

Подготовленный комплекс мероприятий по оптимизации пассажирских перевозок включает: корректировку существующих муниципальных маршрутов, устройство новых остановочных пунктов, обеспечение информирования и видеонаблюдения на маршрутах. В рамках комплекса мероприятий предусмотрена оптимизация парковочного пространства на территории муниципального образования создание новых парковочных мест с учетом прогнозируемого количества населения. Разработан комплекс мероприятий по повышению уровня безопасности дорожного движения, направленный на повышение безопасности как водителей, так и пешеходов.

Реализация мероприятий позволит полностью устранять заторовые места, значение показателя смертности на дорогах в краткосрочной перспективе уменьшится до минимальных размеров. Реализация предложенного комплекса мер обеспечит устойчивое функционирование транспортной системы.

Список использованных источников

1. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
2. Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».
3. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.08.2015).
4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2016).
5. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения».
6. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.01.2016).
7. Генеральный план города Лениногорск.
8. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».
9. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений».
10. Приказ министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 « Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту и содержанию автомобильных дорог».
11. Постановление Правительства РФ от 28 сентября 2009 г. N 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации».
12. Республиканские нормативы градостроительного проектирования Республики Татарстан.
13. Шелков Ю.Д. Указания по организации приоритетного движения транспортных средств общего пользования М.: Транспорт, 1984 – 32 с.
14. Dawn P. Guegan, Peter T. Martin and Wayne D. Cottrell.: Prioritizing Traffic Calming Projects Using the Analytic Hierarchy Process. Murray, Utah 2000.- 26р.
15. Пугачев И.Н., Горев А.Э., Олещенко Е.М. Организация и безопасность движения [Текст]. – Москва, 2009. – 176 с.
16. ГОСТ Р 52289-2004 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств.
17. Руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов. Безопасность пешеходов [Текст]. – М.: Издательство «Всемирная организация здравоохранения», 2013. – 115 с.

Таблица 1 – Оценка объемов финансирования мероприятий ПКРТИ

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации, гг	Источники финансирования	тыс. рублей, в ценах соответствующих лет
1. Мероприятия по развитию сети дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству				
1.1	Строительство дороги районного значения на новой улице от автостанции до ж/д вокзала протяженностью – 1,4 км;	2020	Районный/Местный бюджет	7 000,00
1.2	Строительство дорог местного значения в новом жилом районе «Дружба» протяженностью – 2 км;	2021	Районный/Местный бюджет	7 000,00
1.3	Строительство дорог местного значения в новом жилом районе «Мир» протяженностью – 2 км.	2022	Районный/Местный бюджет	7 000,00
1.4	Строительство ул. Ново-Садовая	2023	Районный/Местный бюджет	7 000,00
1.5	Реконструкция ул. Камала и пр. Шашина	2024	Районный/Местный бюджет	7 000,00
1.6	Новое строительство и ремонт УДС	2025-2030	Районный/Местный бюджет	35 000,00
2. Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения				
2.1	Обустройство УДС недостающими информационными и дорожными знаками	2020	Районный/Местный бюджет	320,00
2.2	Обустройство УДС недостающими информационными и дорожными знаками	2021	Районный/Местный бюджет	320,00

Продолжение таблицы 1

2.3	Обустройство УДС недостающими информационными и дорожными знаками	2022	Районный/Местный бюджет	320,00
2.4	Обустройство УДС недостающими информационными и дорожными знаками	2023	Районный/Местный бюджет	320,00
2.5	Обустройство УДС недостающими информационными и дорожными знаками	2024	Районный/Местный бюджет	320,00
2.6	Обустройство УДС недостающими информационными и дорожными знаками	2025-2030	Районный/Местный бюджет	1 600,00
3. Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения				
3.1	Обустройство остановочных пунктов	2020	Районный/Местный бюджет	4 000,00
3.2	Обустройство остановочных пунктов	2021	Районный/Местный бюджет	4 000,00
3.3	Обустройство остановочных пунктов	2022	Районный/Местный бюджет	4 000,00
3.4	Обустройство остановочных пунктов	2023	Районный/Местный бюджет	4 000,00
3.5	Обустройство остановочных пунктов	2024	Районный/Местный бюджет	4 000,00
3.6	Установка систем ГЛОНАСС и систем видеонаблюдения	2025-2030	Районный/Местный бюджет	1 030,00
4. Мероприятия по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)				
4.1	Строительство нового парковочного пространства постоянного хранения	2020	Районный/Местный бюджет	77 232,42

4.2	Строительство нового парковочного пространства постоянного хранения	2021	Районный/Местный бюджет	77 232,42
4.3	Строительство нового парковочного пространства постоянного хранения	2022	Районный/Местный бюджет	77 232,42
4.4	Строительство нового парковочного пространства постоянного хранения	2023	Районный/Местный бюджет	77 232,42
4.5	Строительство нового парковочного пространства постоянного хранения	2024	Районный/Местный бюджет	77 232,42
4.6	Строительство нового парковочного пространства временного хранения	2025-2030	Районный/Местный бюджет	56 071,70
5. Мероприятия по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных/велосипедных и жилых зон на территории муниципального образования				
5.1	Строительство тротуаров для пешеходного и велодвижения	2020	Районный/Местный бюджет	124 491,00
5.2	Строительство тротуаров для пешеходного и велодвижения	2021	Районный/Местный бюджет	124 491,00
5.3	Организация пешеходного перехода с организацией зоны безопасности по ул. Гагарина	2022	Районный/Местный бюджет	2 400,00
5.4	Обустройство пешеходных переходов вблизи детских учебных заведений	2023	Районный/Местный бюджет	31 140,00
5.5	Формирование жилых зон	2024	Районный/Местный бюджет	2 900,00
5.6	Строительство линий электроосвещения	2025-2030	Районный/Местный бюджет	171 532
6. Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов				
6.1	Выделение на парковках мест для инвалидов с установкой знаков 6.4 «Место стоянки» совместно со знаком дополнительной информации 8.17 «Инвалиды»	2020	Районный/Местный бюджет	175,00

6.2	Обустройство о/п, пешеходных переходов	2021	Районный/Местный бюджет	42,00
6.3	Обустройство о/п, пешеходных переходов	2022	Районный/Местный бюджет	42,00
6.4	Обустройство о/п, пешеходных переходов	2023	Районный/Местный бюджет	42,00
6.5	Обустройство о/п, пешеходных переходов	2024	Районный/Местный бюджет	42,00
6.6	Обустройство о/п, пешеходных переходов	2025-2030	Районный/Местный бюджет	42,00
7. Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах				
7.1	Введение ограничения скоростного режима на участках а/д местного значения	2021	Районный/Местный бюджет	540,00
8. Организация пропуска грузовых транспортных потоков				
8.1	Строительство автомобильной дороги от ул. Бугульминской до объездной автодороги (г. Лениногорск)	2025-2035	Районный/Местный бюджет	В зависимости от проекта