Т-Энергетика
тел.: 8(800)30-08-638
info@t-nrg.ru
www.t-nrg.ru

УТВЕРЖДАЮ:
Собрание депутатов Пластовского муниципального округа

_____/_____/

от «____» _____202__ г.

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПЛАСТОВСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОКРУГА НА ПЕРИОД 2026-2035 ГОДЫ

Разработчик:
Индивидуальный предприниматель Н. Г. Сапожников, «Т-Энергетика»

Н.Г. Сапожников

Содержание

Введение ... 3
1. Паспорт программы ... 7
2.1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры ... 9
2.1.1. Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения, муниципального округа, муниципального образования в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации ... 9
2.1.2. Анализ положения муниципального образования в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации ... 11
2.2. Социально-экономическая характеристика муниципального образования, характеристика градостроительной деятельности на территории муниципального образования, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса ... 11
2.2.1. Социально-экономическая характеристика муниципального образования ... 11
2.2.2. Характеристика градостроительной деятельности на территории муниципального образования, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса ... 13
2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта ... 16
2.3.1. Железнодорожный транспорт ... 16
2.3.2. Автомобильный транспорт ... 16
2.3.3. Воздушный транспорт ... 17
2.3.4. Водный транспорт ... 17
2.4. Характеристика сети дорог муниципального образования, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог ... 18
2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в муниципальном образовании, обеспеченность парковками (парковочными местами) ... 33
2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока ... 37
2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения ... 41
2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств ... 42
2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения ... 43
2.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения ... 46
2.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры муниципального образования ... 47
2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования ... 48
2.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры ... 50
3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования ... 54
3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития муниципального образования ... 54
3.2. Прогноз транспортного спроса муниципального образования, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов ... 55
3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта ... 56
3.4. Прогноз развития дорожной сети муниципального образования ... 57
3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения ... 58
3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения ... 59

3.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения 61
4. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта осуществляются с учетом результатов моделирования функционирования транспортной инфраструктуры, оценки вариантов изменения транспортного спроса и установленных целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры, а также сравнения целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры каждого варианта с базовыми показателями, за которые могут быть приняты показатели, характеризующие существующее состояние транспортной инфраструктуры или состояние транспортной инфраструктуры в период реализации программы (без учета реализации предлагаемых в рамках программы мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры) 64
5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры 70
5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта 71
5.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов 71
5.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства 71
5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения 72
5.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб 73
5.6. Мероприятия по развитию сети дорог муниципального образования 74
5.7. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения муниципального образования 75
5.8. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем 78
5.9. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения муниципального образования 81
5.10. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности 82
6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры 84
7. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры 88
8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования 91

Введение

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Пластовского муниципального округа утверждается органами его местного самоуправления на основании утвержденного в порядке, установленном Градостроительным Кодексом Российской Федерации, генерального плана муниципального образования.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования разработана в соответствии с требованиями законодательных документов:

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 №190-ФЗ;
- Федеральный закон Российской Федерации от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федеральный закон Российской Федерации от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федеральный закон Российской Федерации от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 №1090 «О правилах дорожного движения»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- распоряжение Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 №3363-р. «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года»;
- Приказ Минтранса России от 26.05.2016 №131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Устав Пластовского муниципального округа Челябинской области;
- Единый документ территориального планирования и градостроительного зонирования Пластовского муниципального округа Челябинской области;

Таким образом, Программа является инструментом реализации приоритетных направлений развития муниципального образования на долгосрочную перспективу,

ориентирована на устойчивое развитие муниципального образования и соответствует государственной политике реформирования транспортной системы Российской Федерации.

Используемые понятия и определения:

Автомобильная дорога – объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и, включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью;

Защитные дорожные сооружения – сооружения, к которым относятся элементы озеленения, имеющие защитное значение; заборы; устройства, предназначенные для защиты автомобильных дорог от снежных лавин; шумозащитные и ветрозащитные устройства; подобные сооружения;

Искусственные дорожные сооружения – сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями для такого движения, прогона (зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады, подобные сооружения);

Элементы обустройства автомобильных дорог – сооружения, к которым относятся дорожные знаки, дорожные ограждения, светофоры и другие устройства для регулирования дорожного движения, места отдыха, остановочные пункты, объекты, предназначенные для освещения автомобильных дорог, пешеходные дорожки, пункты весового и габаритного контроля транспортных средств, пункты взимания платы, стоянки (парковки) транспортных средств, сооружения, предназначенные для охраны автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, тротуары, другие предназначенные для обеспечения дорожного движения, в том числе его безопасности, сооружения, за исключением объектов дорожного сервиса;

Дорожная деятельность – деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог;

Реконструкция автомобильной дороги – комплекс работ, при выполнении которых осуществляется изменение параметров автомобильной дороги, ее участков, ведущее к изменению класса и (или) категории автомобильной дороги либо влекущее за собой изменение границы полосы отвода автомобильной дороги;

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

Магистральные дороги скоростного движения – скоростная транспортная связь в крупных городских округах и городских поселениях: выходы на внешние автомобильные

дороги, к аэропортам, крупным зонам массового отдыха и поселениям в системе расселения. Пересечения с магистральными улицами и дорогами в разных уровнях;

Магистральные дороги регулируемого движения – транспортная связь между районами крупных городских округов, городских поселений на отдельных направлениях и участках преимущественно грузового движения, осуществляемого вне жилой застройки, выходы на внешние автомобильные дороги, пересечения с улицами и дорогами в одном уровне;

Магистральные улицы непрерывного движения – транспортная связь между жилыми, производственными зонами и общественными центрами в крупных и больших городских округах и городских поселениях, а также с другими магистральными улицами, городскими и внешними автомобильными дорогами. Обеспечение движения транспорта по основным направлениям в разных уровнях;

Магистральные улицы регулируемого движения – транспортная связь между жилыми, производственными зонами и центром муниципального образования, городского поселения, центрами планировочных районов, выходы на магистральные улицы и дороги и внешние автомобильные дороги;

Транспортно-пешеходные улицы – транспортная и пешеходная связи между жилыми районами, а также между жилыми и производственными зонами, общественными центрами, выходы на другие магистральные улицы и дороги;

Улицы в жилой застройке – транспортная (без пропуска грузового и общественного транспорта) и пешеходная связи на территории жилых районов (микрорайонов), выходы на магистральные улицы и дороги регулируемого движения;

Улицы и дороги в производственных и коммунально-складских зонах – транспортная связь преимущественно легкового и грузового транспорта в пределах зон, выходы на магистральные дороги. Пересечения с улицами и дорогами устанавливаются в одном уровне;

Пешеходные улицы и дороги – пешеходная связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров, местами отдыха и остановочными пунктами общественного транспорта;

Парковые дороги – транспортная связь в пределах территории парков и лесопарков преимущественно для движения легковых автомобилей;

Проезды – подъезд транспортных средств к жилым, общественным зданиям, учреждениям, предприятиям и другим объектам внутри районов, микрорайонов (кварталов);

Велосипедные дорожки – по свободным от других видов транспорта трассам.

1. Паспорт программы

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Пластовского муниципального округа на период 2026-2035 годы
Основания для разработки программы	- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 №190-ФЗ; - Приказ Министерства строительства и развития инфраструктуры Свердловской области от 21 апреля 2021 года № 251-П «Об утверждении перечня индикаторов, применяемых для мониторинга программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов на территории Свердловской области»; - Федеральный закон Российской Федерации от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; - Федеральный закон Российской Федерации от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - Федеральный закон Российской Федерации от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности»; - Распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.07.2014 № 1032-р «Об утверждении новой редакции Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года»; - Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 Пр-№1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; - Приказ Минтранса России от 26.05.2016 №131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; - Устав Пластовского муниципального округа; - Иные нормативные акты Российской Федерации, Челябинской области, Пластовского муниципального округа.
Наименование заказчика Программы, его местонахождение	Администрация Пластовского муниципального округа Юридический адрес: 457020, Челябинская область, Пластовский р-н, г. Пласт, ул. Октябрьская, д. 45
Наименование разработчика Программы, его местонахождение	Индивидуальный предприниматель Н. Г. Сапожников, «Т-Энергетика» Юридический адрес: 620138, Свердловская область, г Екатеринбург, б-р Сергея Есенина, д. 3, оф. 84
Цели и задачи программы	Целью программы является: - развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры муниципального образования, повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения; - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования; - доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности; - развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями населения в передвижении и субъектов экономической деятельности в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования; - развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированной с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании; - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; - создание приоритетных условий для движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; - создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

	- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.
Целевые показатели программы	1. Технико-экономические показатели: 1.1 Обеспечение содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативными требованиями - 100 % 1.2 Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения с усовершенствованным дорожным покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения – 100 % 2. Социально-экономические показатели: 2.1 Обеспеченность населения муниципального образования доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта – 100 % Перечень индикаторов, применяемых для мониторинга программ комплексного развития транспортной инфраструктуры представлен в таблице 95.
Срок и этапы реализации программы	Срок реализации: 2026 – 2035 годы
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов)	Мероприятия программы (инвестиционные проекты) направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по следующим направлениям: а) мероприятия по совершенствованию и развитию сети дорог общего пользования местного значения на территории муниципального образования; б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования и обустройству остановочных пунктов; в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства; г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения; д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб; е) мероприятия по повышению безопасности дорожного движения Пластовского муниципального округа
Объемы и источники финансирования Программы	Объем финансирования Программы на период с 2026 по 2035 год составит 3401425,76 тыс. рублей, в том числе по годам: 2026 – 167977,92 тыс. руб.; 2027 – 183227,92 тыс. руб.; 2028 –199247,08 тыс. руб.; 2029 – 302825,35 тыс. руб.; 2030 – 304600,35 тыс. руб.; 2031-2035 – 1368356,19 тыс. руб. Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств бюджета муниципального образования, областного бюджета. Объем финансирования программы подлежит ежегодному уточнению, исходя из объемов финансирования муниципальных программ.

2.1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

2.1.1. Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения, муниципального округа, муниципального образования в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Челябинская область находится на границе Европы и Азии и расположена в основном на восточных склонах Южного Урала. Северо-западная часть области пересекается Уральскими горами. На востоке холмистая местность чередуется с долинами. Всего на территории Челябинской области насчитывается 3170 озер, в том числе 98 - площадью более 5 кв. км. Граничит с Республикой Башкортостан, Свердловской, Оренбургской, Курганской областями и государством Казахстан. Общая протяженность границ области составляет 2750 км. Наибольшая протяженность границ с Республикой Башкортостан (1150 км) и Республикой Казахстан (730 км). Характеристики Челябинской области представлены в таблице 1.

Таблица 1. Характеристики субъекта РФ

Административный центр	г. Челябинск
Дата образования	1736 г.
Площадь	88,5 тыс. км.^{2}
Протяженность с запада на восток	400 км.
Протяженность с севера на юг	500 км.
Численность населения	3543,5 тыс. чел.
Средняя плотность населения	41 чел./км.^{2}
Экономически активное население	2285 тыс. чел.

Возрастная структура населения: к трудоспособному относится 64,4% населения, моложе трудоспособного возраста – 16,9%, старше трудоспособного возраста – 18,7%.

Наибольшая плотность населения на территории городских округов Челябинск, Магнитогорск, Троицк, Чебаркуль, Копейск, Коркино и муниципальных районов Коркинский, Еманжелинский. Наименьшая плотность в Кизильском и Нязепетровском районах.

По состоянию на 01.01.26г. в Челябинской области наделено статусом городского округа, муниципального района, городского и сельского поселения 316 муниципальных образований, в т.ч.:

- муниципальных района – 27 муниципальных образований;
- городского округа – 16 муниципальных образований.

13 территорий отнесены к категории по ГО, 4 ЗАТО (г. Озерск, г. Снежинск, г. Трехгорный, н.п. Локомотивный).

Железнодорожный транспорт

Общая протяженность железных дорог - 1733,2 км, в том числе электрифицировано - 1290 км.

Количество мостов и путепроводов - 1266, из них 15 больших мостов длиной более 100 метров; железнодорожных станций - 130, количество приемоотправочных путей на станциях - 876.

Автомобильный транспорт

Общая протяженность автодорог – 18766 км. Плотность сети автодорог составляет 8,7 км. на 100 кв.км. территории области. Количество мостов - 268 шт., в том числе более 50 м. – 130 шт. Путепроводов до 50 м. – 19 шт., более 50 м. – 20 шт. В отраслях и ведомствах, предприятиях всех форм собственности – более 80 тыс. автомобильной техники, в том числе: автобусов - более 8 тыс., грузовых более 40 тыс., специальных более 12 тыс.; дорожной техники более - 7 тыс., тракторов более - 14 тыс. Личный транспорт: легковые автомобили – более 400 тыс., грузовые автомобили - более 25 тыс., автобусов около 2 тыс.

Автомобильный транспорт области по своим возможностям способен обеспечить выполнение мероприятий РСЧС по предназначению.

Воздушный транспорт

В области имеется 2 аэродрома федерального значения – Челябинский и Магнитогорский.

Аэродромы местных воздушных авиалиний - 12: Кизильское, Бреды, Калининский (Брединский), Октябрьское, Победа (Кизильский), Полоцк (Кизильский), Путь Октября (Кизильский), Снежный (Карталинский), Уйское, Чесма, Чудиново (Октябрьский), Фершемпенуаз (Нагайбакский).

Площадки аэропортов местных авиалиний - грунтовые и могут принимать только легкие самолеты типа АН-2, АН-24, ЯК-52.

В области имеется 34 вертолетные площадки.

В виду отсутствия водных путей в области водный транспорт отсутствует.

В Челябинской области 1480 мостов и отводов путепроводов, пролегающих под авто - и железными дорогами. Грузоподъемность мостов и ширина проезжей части позволяет пропускать любую инженерную и автомобильную технику для ведения аварийно-спасательных и других неотложных работ.

2.1.2. Анализ положения муниципального образования в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Краткая характеристика местоположения муниципального образования представлена в таблице 2.

Таблица 2. Краткая характеристика местоположения муниципального образования

Наименование муниципального образования	Субъект РФ	Границы муниципального образования (север)	Границы муниципального образования (юг)	Границы муниципального образования (восток)	Границы муниципального образования (запад)
-	-	-	-	-	-
Пластовский муниципальный округ	Челябинская область	Чебаркульский муниципальный район	Чесменский муниципальный район	Южноуральский городской округ, Увельский и Троицкий муниципальные районы	Верхнеуральский и Уйский муниципальные районы

Краткая характеристика муниципального образования по площади и плотности населения представлена в таблице 3.

Таблица 3. Характеристика муниципального образования по площади и плотности населения

Наименование муниципального образования	Общая площадь территории муниципального образования	Плотность населения
-	км^2	чел/км^2
Пластовский муниципальный округ	1751,76	13,93

2.2. Социально-экономическая характеристика муниципального образования, характеристика градостроительной деятельности на территории муниципального образования, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса

2.2.1. Социально-экономическая характеристика муниципального образования

Описание социально-экономического состояния муниципального образования – это характеристика уровня социально-культурной и экономической сферы общественной жизни муниципального образования, а также уровня удовлетворения потребностей его населения.

Для оценки социально-экономического состояния используются различные показатели, характеризующие социальные, экономические, ресурсные и иные возможности муниципального управления, хозяйства и производства.

Краткая характеристика муниципального образования по количеству населенных пунктов представлена в таблице 4.

Таблица 4. Краткая характеристика муниципального образования по количеству населенных пунктов

Наименование муниципального образования	Административный центр	Кол-во населенных пунктов в МО
-	-	ед.
Пластовский муниципальный округ	г. Пласт	20

Административно-территориальное деление муниципального образования представлена в таблице 5.

Таблица 5. Административно-территориальное деление муниципального образования

№ п/п	Тип населенного пункта	Категория населенного пункта по уровню численности населения		Перечень населенных пунктов
1	Города, поселки городского типа	Крупнейшие	с населением свыше 1 млн. чел.	-
		Крупные	от 250 тыс. чел. до 1 млн. чел.	-
		Большие	от 100 тыс. до 250 тыс. чел.	-
		Средние	от 50 тыс. до 100 тыс. чел.	-
		Малые	до 50 тыс. чел.	г.Пласт
2	Сельские населенные пункты	Крупные	с населением свыше 3 тыс. чел.	-
		Большие	от 1 тыс. до 3 тыс. чел.	с. Борисовка
				с. Степное
		Средние	от 200 до 1 тыс. чел.	с. Верхняя Санарка
				с. Демарино
				с. Радиомайка
				с. Кочкарь
				с. Верхняя Кабанка
				с. Поляновка
		Малые	менее 200 чел. (в том числе без населения)	п. Андреевский
				п. Воронино
				п. Светлый
				п. Котлик
				с. Кукушка
				с. Михайловка
				с. Новый Кумляк
				с. Старый Кумляк
				с. Чукса
				с. Степнинское

Краткая характеристика муниципального образования по составу и численности населения представлена в таблице 6.

Таблица 6. Характеристика муниципального образования по составу и численности населения

Наименование муниципального образования	Общая численность постоянного населения	Общая численность городского населения	Общая численность сельского населения	Численность трудоспособного населения	Численность старше трудоспособного возраста населения
-	чел	чел	чел	чел	чел
Пластовский муниципальный округ	24155 (на 01.01.2026)	18185 (на 01.01.2026)	5970 (на 01.01.2026)	12515 (на 01.01.2026)	6126 (на 01.01.2026)

Краткая характеристика климата муниципального образования по среднегодовым показателям представлена в таблице 7.

Таблица 7. Характеристика климата муниципального образования

Наименование муниципального образования	Тип климата	Категория строительно-климатического районирования	Относительная влажность	Скорость ветра	Количество атмосферных осадков	Средняя температура января	Средняя температура июля
-	-	-	%	м/с	мм	°С	°С
Пластовский муниципальный округ	резко-континентальный	I В	78	3,5-4,5	350-450	-16,5	+18,0

Основные отрасли экономики муниципального образования представлена в таблице 8.

Таблица 8. Основные отрасли экономики

Наименование муниципального образования	Перечень отраслей
-	-
Пластовский муниципальный округ	Сельское хозяйство
	Горнодобывающая промышленность
	Производство строительных материалов
	Туризм

Перечень основных градообразующих предприятий муниципального образования представлена в таблице 9.

Таблица 9. Перечень основных предприятий муниципального образования

№п/п	Наименование предприятия, объекта	Местонахождение	Примечания
1	ПАО «Южуралзолото Группа Компаний» («ЮГК»)	г. Пласт	Золотодобыча; добыча руды
2	ООО «Пласт-Рифей»	г. Пласт	Производство сухого каолина
3	ООО «Новые технологии»	г. Пласт	Производство прочих основных неорганических химических веществ; производство промышленных газов; производство огнеупорных изделий

Показатели жилищного фонда муниципального образования представлены в таблице .

Таблица 10. Показатели жилищного фонда муниципального образования

№	Наименование показателя	Количество на 2026 год
1	Жилищный фонд (тыс. кв. м), всего в том числе:	736,26
	Многоквартирные дома (тыс. кв. м)	259,25
	Жилые дома (тыс. кв. м)	359,21
	Дома блокированной застройки (тыс. кв. м)	117,80
2	Степень благоустройства жилого фонда (%)	74,00
3	Общая площадь аварийного жилищного фонда (тыс. кв. м)	2,540
4	Средняя обеспеченность населения жильем на конец года (кв. м общей площади на одного жителя)	30,40

2.2.2. Характеристика градостроительной деятельности на территории муниципального образования, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса

Градостроительная деятельность – деятельность по развитию территорий, в том числе городов и иных поселений, осуществляемая в виде территориального планирования, градостроительного зонирования, планировки территории, архитектурно-строительного проектирования, строительства, капитального ремонта, реконструкции, сноса объектов капитального строительства, эксплуатации зданий, сооружений, комплексного развития территорий и их благоустройства.

Перечень основных проектов по градостроительной деятельности на территории муниципального образования, включая деятельность в сфере транспорта, представлен в таблице 11.

Таблица 11. Перечень крупных проектов, в том числе межмуниципальных, планируемых либо возможных к реализации на территории муниципального образования до 2035 года

№ п/п	Наименование проекта	Территория реализации	Сфера реализации	Суть проекта	Целевой вектор
Развитие транспортной инфраструктуры					
1	Строительство Автодороги «Пласт – Полесье – Кособродка» протяженностью 23,67 км., категория автомобильной дороги – IV	г. Пласт	Транспортная логистика	Реализация стратегически выгодного местоположения МО	Реализация проекта в сфере транспортной логистики
2	Строительство Автодороги «Верхняя Санарка – Каменная Санарка» протяженностью 11,43 км., категория автомобильной дороги – IV	с. Верхняя Санарка	Транспортный комплекс	Реализация стратегически выгодного местоположения МО	Реализация проекта в сфере транспортной логистики

Основной сложностью для градостроительного развития территории является размещение округа (включая территорию населенных пунктов) в лесной зоне, наложение земель лесного фонда на земли населенных пунктов; невозможность либо сложность расширения границ населенных пунктов за счет прилегающих территорий, также связанная с близостью земель лесного фонда, земель водного фонда, земель особо охраняемых природных территорий.

Цели пространственного развития территории муниципального образования представлены в таблице 12.

Таблица 12. Цели пространственного развития территории муниципального образования

№	Цели пространственного развития территории
1	развитие рекреационных территорий
2	развитие транспортно-логистической инфраструктуры
3	размещение мусороперерабатывающего комплекса
4	развитие транспортно-логистической инфраструктуры

Задачи пространственного развития территории муниципального образования представлены в таблице 13.

Таблица 13. Задачи пространственного развития территории муниципального образования

№	Задачи пространственного развития территории
1	территория эффективно развивающегося сельскохозяйственного производства
2	связующее звено в составе г. Пласт с развитой придорожной инфраструктурой
3	логистический комплекс в составе транспортно-логистической схемы Челябинской области

Оценка транспортного спроса включает в себя анализ потребностей населения в передвижении и подвижности. Основные транспортные планировочные оси представлены в таблице 14.

Таблица 14. Основные транспортные планировочные оси

№	Основные транспортные планировочные оси
1	а/д регионального значения «Южноуральск - Магнитогорск»
2	а/д регионального значения «Пласт – Демарино – Старый Кумляк»

Вдоль вышеуказанных осей и происходит основное развитие как населенных пунктов округа, так и производственных территорий, расположенных на рассматриваемой территории.

Исходя из существующего положения муниципалитета в пространственной организации Челябинской области, а также на основании Генерального плана муниципального образования можно сделать вывод, что в настоящее время на территории средне-высокий уровень спроса на транспортные услуги. Связано это с факторами, представленными в таблице 15.

Таблица 15. Основные факторы, влияющие на уровень транспортного спроса

№	Основные факторы
1	Близость крупного населенного пункта
2	Удобство транспортной доступности (размещение большинства населенных пунктов округа вдоль автомобильных дорог регионального значения - «Южноуральск - Магнитогорск»
3	Удобство транспортной доступности (размещение большинства населенных пунктов округа вдоль автомобильных дорог регионального значения - «Пласт – Демарино – Старый Кумляк»
4	Хорошая сохранность территории в экологическом отношении (размещение на территории округа большого количества земель Государственного лесного фонда, иных зон естественного ландшафта, продуваемость благоприятными ветрами, достаточно благоприятная радиационная обстановка)

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

2.3.1. Железнодорожный транспорт

Железнодорожный транспорт – вид наземного транспорта, на котором перевозка грузов и пассажиров осуществляется колёсными транспортными средствами по рельсовым путям.

Объекты Железнодорожный транспорта на территории округа отсутствуют. Ближайшими объектами железнодорожного транспорта представлены в таблице 16.

Таблица 16. Ближайшие объекты железнодорожного транспорта

№	Ближайшие объекты железнодорожного транспорта	Местонахождение
1	ст. Увельская	Челябинская обл., Увельский р-н, п. Увельский

2.3.2. Автомобильный транспорт

Автодороги общего пользования федерального значения в границах муниципального образования представлены в таблице 17.

Таблица 17. Перечень автодорог федерального значения

№ п/п	Наименование автодороги федерального значения	Техническая категория
1	Отсутствует	-

По территории муниципального образования проходят автомобильные дороги регионального и местного значения, которые обслуживают как транзитные по отношению к территории округа потоки, так и потоки транспорта внутри муниципального образования, обеспечивают транспортные связи населенных пунктов между собой, с центром расселения, с сопредельными территориями.

Автодороги общего пользования регионального значения в границах муниципального образования представлены в таблице 18.

Таблица 18. Перечень автодорог регионального значения

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование
1	74 ОП РЗ 75К-004	Южноуральск - Магнитогорск
2	74 ОП РЗ 75К-194	Пласт - Демарино - Старый Кумляк
3	74 ОП РЗ 75К-195	Верхняя Кабанка – автодорога Южноуральск - Магнитогорск
4	74 ОП РЗ 75К-196	Верхняя Санарка - Светлый
5	74 ОП РЗ 75К-197	Кочкарь – Варламово Чебаркульского муниципального района
6	74 ОП РЗ 75К-342	Котлик - автодорога Пласт - Демарино - Старый Кумляк
7	74 ОП РЗ 75К-370	Кукушка - автодорога Пласт - Демарино - Старый Кумляк
8	74 ОП РЗ 75К-371	Старый Кумляк – Новый Кумляк
9	74 ОП РЗ 75К-415	Михайловка - автодорога Пласт -Демарино - Старый Кумляк
10	74 ОП РЗ 75К-421	Зерновой – Новый Кумляк
11	74 ОП РЗ 75К-526	Пласт - Воронино - Светлое, в том числе подъезд к селу Воронино 1,264 км.
12	74 ОП РЗ 75К-576	Восточный подъезд к городу Пласт от автодороги Южноуральск -Магнитогорск
13	74 ОП РЗ 75К-024	Нижнеусцелемово - Кидыш - Степное Пластовского муниципального округа
14	74 ОП РЗ 75К-223	Троицк - Степное Пластовского муниципального округа
15	74 ОП РЗ 75К-358	Черноборский - Степнинское - Степное Пластовского муниципального округа

Дороги местного значения обеспечивают связь между населенными пунктами внутри муниципального образования и выход на дороги регионального значения.

Одной из причин, влияющих на социально-экономическое благополучие муниципального образования, является неудовлетворительное состояние и недостаточный

уровень ремонта и модернизации существующей сети автомобильных дорог общего пользования местного значения. Значительная часть автомобильных дорог общего пользования местного значения имеет высокую степень износа. В границах муниципального образования присутствует большое количество грунтовых дорог, которые на открытых местах доступны для колесных машин в сухое время года, в сезон дождей и распутицы движение по ним возможно для автотранспорта повышенной проходимости. В лесистой местности большинство грунтовых дорог проходимы только гусеничной техникой.

Автобусы, находящиеся в эксплуатации на муниципальных маршрутах, представлены в таблице 19.

Таблица 19. Автобусы, находящиеся в эксплуатации на муниципальных маршрутах

Марка транспортного средства	Модель транспортного средства	Класс транспортного средства	Год выпуска	Идентификационный номер/заводской номер	Государственный регистрационный номер/бортовой номер	Тип энергоносителя
ПАЗ	ПАЗ VECTOR NEXT 320455-14	СК	2023	X1M3204LMPS003003	Н687ВУ774	КПГ
ПАЗ	ПАЗ VECTOR NEXT 320455-14	СК	2024	X1M3204LMPS003015	Н630ВУ774	КПГ
ПАЗ	ПАЗ VECTOR NEXT 320455-14	СК	2023	X1M3204LMPS002991	Н662ВУ774	КПГ
ПАЗ	ПАЗ VECTOR NEXT 320455-14	СК	2024	X1M3204LMPS003027	Н655ВУ774	КПГ
ГАЗ	ГАЗ GAZELLE CITY A68R52	МК	2024	X96A68R52R0026605	Н713ВУ774	дизель
ГАЗ	ГАЗ GAZELLE CITY A68R52	МК	2024	X96A68R52P0026470	Н724ВУ774	дизель
ГАЗ	ГАЗ GAZELLE CITY A68R53	МК	2024	X96A68R52R0026609	Н804ВУ774	дизель
ГАЗ	ГАЗ GAZELLE CITY A68R54	МК	2024	X96A68R52R0026592	Н823ВУ774	дизель
ПАЗ	ПАЗ 4234-04	СК	2021	X1M4234N0M0000119	н/д	дизель

2.3.3. Воздушный транспорт

Объекты авиационного сообщения на территории муниципального образования представлены в таблице 20. Ближайший к Пластовскому муниципальному округу аэропорт — Международный аэропорт Челябинск Баландино им. И. В. Курчатова. Расстояние от административного центра округа (города Пласт) до аэропорта составляет около 113 км.

Таблица 20. Ближайшие объекты воздушного транспорта

№	Ближайшие объекты воздушного транспорта	Местонахождение
1	Вертолетная площадка	г. Пласт, территория ЦРБ
2	Вертолетная площадка	п. Светлый, территория Светлинской ЗИФ

2.3.4. Водный транспорт

Объекты водного транспорта на территории округа отсутствуют. Ближайшими объектами водного транспорта представлены в таблице 21.

Таблица 21. Ближайшие объекты водного транспорта

№	Ближайшие объекты водного транспорта	Местонахождение
1	Речной вокзал	г. Челябинск

2.4. Характеристика сети дорог муниципального образования, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Важнейшей составной частью транспортной системы муниципального образования являются автомобильные дороги. Они связывают территорию муниципального образования с соседними территориями и во многом определяют возможности развития муниципального образования, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров.

От уровня транспортно-эксплуатационного состояния, ремонта и модернизации автомобильных дорог местного значения, обеспечивающих связь между населенными пунктами, во многом зависит повышения качества жизни населения.

Автодорожная сеть на территории округа представлена дорогами общего пользования федерального, регионального и местного значения.

В соответствии с классификацией автомобильных дорог в Российской Федерации представлены следующие перечни автомобильных дорог, проходящих по территории Пластовского муниципального округа:

- перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории муниципального образования (Таблица 22);
- перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения, проходящих по территории муниципального образования (Таблица 23);
- перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования (Таблица 24).

Сведения об искусственных сооружениях на территории муниципального образования, представлены в таблице 25.

Таблица 22. Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории муниципального образования

№ п/п	Наименование автодороги федерального значения	Техническая категория	Ширина проезжей части	Ширина земляного полотна	Покрытие
1	Отсутствует	-	-	-	-

Таблица 23. Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения Челябинской области, проходящих по территории муниципального образования

№ п/п	Наименование автодороги регионального значения	Направления автодороги	Техническая категория	Число полос движения	Протяженность (км)	Ширина проезжей части	Ширина земляного полотна	Покрытие
1	74 ОП РЗ 75К-004	Южноуральск - Магнитогорск	II, IB	2	70,7	7,5	14,5	Асфальтобетонные
2	74 ОП РЗ 75К-194	Пласт - Демарино - Старый Кумляк	IV	2	28,701	6	10	Асфальтобетонные; Из щебня, гравия и песка, обработанных вяжущими
3	74 ОП РЗ 75К-195	Верхняя Кабанка – автодорога Южноуральск - Магнитогорск	IV	2	2,751	6	10	усовершенствованное асфальтовое Асфальтобетонные
4	74 ОП РЗ 75К-196	Верхняя Санарка – Светлый (с. Радиомайка – с. Воронино, этот промежуток дороги	IV	2	16,801	6	10	Из щебня, гравия и песка, обработанных вяжущими

№ п/п	Наименование автодороги регионального значения	Направления автодороги	Техническая категория	Число полос движения	Протяженность (км)	Ширина проезжей части	Ширина земляного полотна	Покрытие
		не входит в муниципальную собственность)						
5	74 ОП РЗ 75К-197	Кочкарь – Варламово Чебаркульского муниципального района	IV	2	11,000	6	10	Асфальтобетонные
6	74 ОП РЗ 75К-342	Котлик - автодорога Пласт - Демарино - Старый Кумляк	IV	2	1,885	6	10	Асфальтобетонные
7	74 ОП РЗ 75К-370	Кукушка - автодорога Пласт - Демарино - Старый Кумляк	IV	2	5,851	6	10	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые
8	74 ОП РЗ 75К-371	Старый Кумляк – Новый Кумляк	IV	2	3,501	6	10	Асфальтобетонные
9	74 ОП РЗ 75К-415	Михайловка - автодорога Пласт - Демарино - Старый Кумляк	IV	2	5,551	6	10	Из щебня, гравия и песка, обработанных вяжущими
10	74 ОП РЗ 75К-421	Зерновой – Новый Кумляк	IV	2	3,000	6	10	Асфальтобетонные; Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые
11	74 ОП РЗ 75К-526	Пласт - Воронино - Светлое, в том числе подъезд к селу Воронино 1,264 километра	IV	2	20,564	6	10	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые
12	74 ОП РЗ 75К-576	Восточный подъезд к городу Пласт от автодороги Южноуральск - Магнитогорск	IV	2	1,961	6	10	Из щебня, гравия и песка, обработанных вяжущими
13	74 ОП РЗ 75К-024	Нижнеусцелемово - Кидыш - Степное Пластовского муниципального округа	III	2	9,581	7	12	Асфальтобетонные
14	74 ОП РЗ 75К-223	Троицк - Степное Пластовского муниципального округа	III	2	6,026	7	12	Асфальтобетонные
15	74 ОП РЗ 75К-358	Черноборский - Степнинское - Степное Пластовского муниципального округа (дорога с. Степное – с. Степнинское)	IV	2	15,966	6	10	Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые
16	н/д	с. Верхняя Санарка – с. Каменная Санарка	Не закоординирована					Из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые

Таблица 24. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования

№	Код дороги в СКДФ	Наименование автомобильной дороги (наименование улиц населенного пункта)	Протяженность	Категория	Вид покрытия
-	-	-	км.		
1	199223	г. Пласт, ул. Ахмадеева	0,593	V	Асфальтобетонное
2	199224	г. Пласт, ул. Багинская	0,352	V	Переходное
3	199228	г. Пласт, ул. Блюхера	1,353	V	Асфальтобетонное
4	199231	г. Пласт, ул. Булдакова	0,962	V	Асфальтобетонное
5	199232	г. Пласт, ул. Вагина	1,073	V	Асфальтобетонное
6	199233	г. Пласт, ул. Васенко	0,906	V	Асфальтобетонное
7	199238	г. Пласт, ул. Воровского	0,989	V	Асфальтобетонное
8	199240	г. Пласт, ул. Галкина	0,590	V	Асфальтобетонное
9	199244	г. Пласт, ул. Глинки	0,294	V	Переходное
10	199245	г. Пласт, ул. Гоголя	0,542	V	Асфальтобетонное
11	199534	г. Пласт, ул. Гончарова	0,401	V	Асфальтобетонное
12	201392	г. Пласт, ул. Губина	3,404	V	Асфальтобетонное
13	201393	г. Пласт, ул. Декабристов	0,533	V	Комбинированное
14	201396	г. Пласт, ул. Диановская	0,81	V	Асфальтобетонное
15	201397	г. Пласт, ул. Динамитная	0,426	V	Асфальтобетонное
16	201399	г. Пласт, ул. Заводская	0,779	V	Асфальтобетонное
17	201405	г. Пласт, ул. Казахская	2,102	V	Комбинированное
18	201406	г. Пласт, ул. Калинина	0,511	V	Переходное
19	201468	г. Пласт, ул. Коминтерна	0,762	V	Асфальтобетонное
20	201471	г. Пласт, ул. Коммуны	0,768	V	Переходное
21	201473	г. Пласт, ул. Кооперативная	0,716	V	Асфальтобетонное
22	201475	г. Пласт, пер. Короленко	0,456	V	Асфальтобетонное
23	201480	г. Пласт, ул. Крупской	0,809	V	Комбинированное
24	201481	г. Пласт, ул. Куйбышева	0,332	V	Асфальтобетонное
25	2014085	г. Пласт, ул. Кирова	2,274	V	Комбинированное
26	201484	г. Пласт, ул. Леваневского	1,144	V	Асфальтобетонное
27	201407	г. Пласт, ул. Карла Маркса	1,373	V	Комбинированное
28	201565	г. Пласт, ул. Мамина Сибиряка	0,965	V	Асфальтобетонное
29	201606	г. Пласт, ул. Менделеева	1,408	V	Асфальтобетонное
30	201608	г. Пласт, ул. Мичурина	0,474	V	Асфальтобетонное
31	201611	г. Пласт, ул. Набережная	2,421	V	Комбинированное

№	Код дороги в СКДФ	Наименование автомобильной дороги (наименование улиц населенного пункта)	Протяженность	Категория	Вид покрытия
-	-	-	км.		
32	201613	г. Пласт, ул. Некрасова	0,358	V	Грунтовое
33	201616	г. Пласт, ул. Новый Быт	0,506	V	Асфальтобетонное
34	201618	г. Пласт, ул. Октябрьская	3,623	V	Асфальтобетонное
35	201623	г. Пласт, ул. Партизан	0,23	V	Асфальтобетонное
36	201627	г. Пласт, ул. Победы	0,236	V	Переходное
37	201689	г. Пласт, ул. Приозерная	1,239	V	Переходное
38	201696	г. Пласт, ул. Пугачева	0,761	V	Комбинированное
39	201761	г. Пласт, ул. Пушкина	0,909	V	Переходное
40	201763	г. Пласт, ул. Работницы	0,988	V	Асфальтобетонное
41	200862	г. Пласт, ул. Степана Разина	0,424	V	Асфальтобетонное
42	201769	г. Пласт, ул. Свердлова	1,599	V	Переходное
43	201771	г. Пласт, ул. Связи	0,491	V	Асфальтобетонное
44	201770	г. Пласт, ул. Свободы	1,107	V	Асфальтобетонное
45	347419117	г. Пласт, ул. Сулеймана Стальского	0,313	V	Асфальтобетонное
46	200870	г. Пласт, ул. Толобухина	0,81	V	Переходное
47	200873	г. Пласт, ул. Тукаева	1,036	V	Асфальтобетонное
48	200876	г. Пласт, ул. Тургенева	1,939	V	Комбинированное
49	200877	г. Пласт, ул. Тухачевского	0,462	V	Переходное
50	200878	г. Пласт, ул. Увельская	1,400	V	Асфальтобетонное
51	200985	г. Пласт, ул. Учебный городок	1,535	V	Асфальтобетонное
52	200986	г. Пласт, ул. Ушакова	1,003	V	Переходное
53	200803	г. Пласт, ул. Фрунзе	0,398	V	Комбинированное
54	200804	г. Пласт, ул. Фурманова	0,462	V	Асфальтобетонное
55	200805	г. Пласт, ул. Цвиллинга	0,555	V	Асфальтобетонное
56	201535	г. Пласт, ул. Лизы Чайкиной	0,441	V	Грунтовое
57	200809	г. Пласт, ул. Чернышевского	1,537	V	Асфальтобетонное
58	200882	г. Пласт, ул. Чехова	0,835	V	Асфальтобетонное
59	200884	г. Пласт, ул. Шевченко	0,265	V	Асфальтобетонное
60	200886	г. Пласт, ул. Школьная	0,964	V	Асфальтобетонное
61	200887	г. Пласт, ул. Щорса	0,303	V	Асфальтобетонное
62	200888	г. Пласт, ул. Энгельса	0,231	V	Асфальтобетонное
63	199222	г. Пласт, пер. Артельный	0,476	V	Комбинированное

№	Код дороги в СКДФ	Наименование автомобильной дороги (наименование улиц населенного пункта)	Протяженность	Категория	Вид покрытия
-	-	-	км.		
64	199239	г. Пласт, пер. Восточный	0,381	V	Асфальтобетонное
65	199535	г. Пласт, пер. Горный	0,295	V	Переходное
66	201391	г. Пласт, пер. Гражданский	0,350	V	Асфальтобетонное
67	201469	г. Пласт, пер. Коминтерна	0,43	V	Переходное
68	201476	г. Пласт, пер. Косой	0,145	V	Переходное
69	201477	г. Пласт, ул. Котовского	0,200	V	Переходное
70	201538	г. Пласт, пер. Майский	0,239	V	Переходное
71	201539	г. Пласт, пер. Малый	0,806	V	Асфальтобетонное
72	201612	г. Пласт, пер. Нарымовский	0,428	V	Переходное
73	201617	г. Пласт, пер. Одинокий	1,671	V	Комбинированное
74	201622	г. Пласт, пер. Парковый	0,290	V	Асфальтобетонное
75	201626	г. Пласт, пер. Пластовский	0,288	V	Асфальтобетонное
76	201693	г. Пласт, пер. Профессиональный	0,799	V	Асфальтобетонное
77	201697	г. Пласт, пер. Путейский	0,498	V	Переходное
78	201765	г. Пласт, пер. Рабочий	0,260	V	Переходное
79	201766	г. Пласт, пер. Рассыпной	0,241	V	Асфальтобетонное
80	200860	г. Пласт, пер. Стадионный	0,500	V	Асфальтобетонное
81	200871	г. Пласт, пер. Троицкий	0,599	V	Переходное
82	200984	г. Пласт, пер. Уфимский	0,406	V	Асфальтобетонное
83	20889	г. Пласт, пер. Южноуральский	0,399	V	Комбинированное
84	200890	г. Пласт, пер. Южный	0,32	V	Асфальтобетонное
85	117754253	г. Пласт, от автодороги Южноуральск - Магнитогорск до улицы Октябрьская, 81	2,936	V	Асфальтобетонное
86	199202	г. Пласт, ул. Авангард	0,435	V	Переходное
87	199242	г. Пласт, ул. Гастелло	0,821	V	Асфальтобетонное
88	201401	г. Пласт, ул. Зеленая	1,296	V	Асфальтобетонное
89	201479	г. Пласт, ул. Красноармейская	0,782	V	Асфальтобетонное
90	201767	г. Пласт, ул. Розы Люксембург	0,599	V	Асфальтобетонное
91	201607	г. Пласт, ул. Мира	1,140	V	Асфальтобетонное
92	201624	г. Пласт, ул. Первомайская	1,05	V	Асфальтобетонное
93	199201	г. Пласт, пер. Абайский	0,26	V	Асфальтобетонное
94	199203	г. Пласт, пер. Аверьяновский	0,287	V	Переходное

№	Код дороги в СКДФ	Наименование автомобильной дороги (наименование улиц населенного пункта)	Протяженность	Категория	Вид покрытия
-	-	-	км.		
95	199227	г. Пласт, пер. Благовещенский	1,072	V	Асфальтобетонное
96	201389	г. Пласт, пер. Городской	0,538	V	Асфальтобетонное
97	201404	г. Пласт, пер. Иловой	0,497	V	Комбинированное
98	201467	г. Пласт, пер. Колхозный	0,211	V	Переходное
99	201472	г. Пласт, пер. Комсомольский	0,546	V	Переходное
100	201478	г. Пласт, пер. Кочкарский	0,399	V	Асфальтобетонное
101	201482	г. Пласт, пер. Лазо	0,193	V	Асфальтобетонное
102	201532	г. Пласт, пер. Ленинградский	0,45	V	Комбинированное
103	201615	г. Пласт, пер. Новотроицкий	0,143	V	Асфальтобетонное
104	201764	г. Пласт, пер. Рабоче-Крестьянский	0,532	V	Асфальтобетонное
105	201772	г. Пласт, пер. Северный	0,801	V	Комбинированное
106	200875	г. Пласт, пер. Тупиковый	1,723	V	Асфальтобетонное
107	200880	г. Пласт, пер. Уральский	0,482	V	Асфальтобетонное
108	201690	г. Пласт, пер. Пролетарский	0,501	V	Комбинированное
109	199204	г. Пласт, ул. Автомобилистов	0,999	V	Асфальтобетонное
110	199225	г. Пласт, ул. Белорецкая	0,475	V	Асфальтобетонное
111	199226	г. Пласт, ул. Березовая	0,516	V	Асфальтобетонное
112	199229	г. Пласт, ул. Больничная	0,38	V	Асфальтобетонное
113	199235	г. Пласт, ул. Веденеева	1,426	V	Комбинированное
114	199243	г. Пласт, ул. Геологов	0,737	V	Комбинированное
115	347419124	г. Пласт, ул. Горького	0,539	V	Асфальтобетонное
116	201395	г. Пласт, ул. Дзержинского	0,288	V	Асфальтобетонное
117	201403	г. Пласт, ул. Золотодобытчиков	0,836	V	Асфальтобетонное
118	201485	г. Пласт, ул. Леина	2,686	V	Асфальтобетонное
119	201604	г. Пласт, ул. Медиков	0,284	V	Асфальтобетонное
120	201605	г. Пласт, ул. Мелиораторов	0,942	V	Комбинированное
121	201609	г. Пласт, ул. Морозовская	0,156	V	Переходное
122	201614	г. Пласт, ул. Новая	0,786	V	Асфальтобетонное
123	201625	г. Пласт, ул. Пионерская	0,283	V	Переходное
124	201695	г. Пласт, ул. Прямая	0,45	V	Переходное
125	200859	г. Пласт, ул. Спартака	4,433	V	Комбинированное
126	200864	г. Пласт, ул. Строителей	1,618	V	Комбинированное

№	Код дороги в СКДФ	Наименование автомобильной дороги (наименование улиц населенного пункта)	Протяженность	Категория	Вид покрытия
-	-	-	км.		
127	200865	г. Пласт, ул. Суворова	1,238	V	Асфальтобетонное
128	200867	г. Пласт, ул. Ташкина	0,52	V	Асфальтобетонное
129	200869	г. Пласт, ул. Титова	0,519	V	Асфальтобетонное
130	200868	г. Пласт, ул. Тимуровская	3,12	V	Асфальтобетонное
131	200874	г. Пласт, ул. Тумбасова	0,726	V	Асфальтобетонное
132	200802	г. Пласт, ул. Фермеров	1,145	V	Комбинированное
133	200881	г. Пласт, ул. Черняховского	1,254	V	Асфальтобетонное
134	200885	г. Пласт, ул. Шишкина	1,07	V	Асфальтобетонное
135	199236	г. Пласт, пер. Вознесенский	0,281	V	Переходное
136	201566	г. Пласт, пер. Машинный	0,654	V	Асфальтобетонное
137	201688	г. Пласт, пер. Приисковый	0,918	V	Асфальтобетонное
138	200863	г. Пласт, пер. Степной	1,119	V	Комбинированное
139	200866	г. Пласт, пер. Судейский	0,201	V	Переходное
140	201533	г. Пласт, ул. Лермонтова	0,400	V	Асфальтобетонное
141	200806	г. Пласт, ул. Чайковского	1,000	V	Асфальтобетонное
142	201394	г. Пласт, ул. Демьяна Бедного	0,27	V	Асфальтобетонное
143	199230	г. Пласт, ул. Боровая	1,167	V	Переходное
144	199234	г. Пласт, ул. Ватутина	0,291	V	Асфальтобетонное
145	199237	г. Пласт, ул. Володарского	0,345	V	Грунтовое
146	199199	г. Пласт, ул. 8 Марта	0,62	V	Переходное
147	201687	г. Пласт, ул. Правды	1,169	V	Комбинированное
148	199200	г. Пласт, ул. 9 Января	1,393	V	Асфальтобетонное
149	201398	г. Пласт, ул. Жданова	0,159	V	Асфальтобетонное
150	201470	г. Пласт, ул. Коммунальная	0,477	V	Асфальтобетонное
151	201402	г. Пласт, ул. Зои Космодемьянской	1,869	V	Асфальтобетонное
152	201483	г. Пласт, ул. Лазо	0,907	V	Асфальтобетонное
153	201610	г. Пласт, ул. Мостовая	0,34	V	Переходное
154	201619	г. Пласт, ул. Орджоникидзе	1,329	V	Асфальтобетонное
155	201621	г. Пласт, ул. Островского	0,463	V	Асфальтобетонное
156	201685	г. Пласт, ул. Потемкина	0,355	V	Переходное
157	201686	г. Пласт, ул. Почтовая	0,276	V	Комбинированное
158	201691	г. Пласт, ул. Просвещения	0,755	V	Комбинированное

№	Код дороги в СКДФ	Наименование автомобильной дороги (наименование улиц населенного пункта)	Протяженность	Категория	Вид покрытия
-	-	-	км.		
159	201694	г. Пласт, ул. Прудовая	0,992	V	Асфальтобетонное
160	347419130	г. Пласт, ул. Рабочий городок	1,488	V	Переходное
161	201768	г. Пласт, ул. Садовая	1,416	V	Комбинированное
162	200872	г. Пласт, ул. Труда	0,628	V	Комбинированное
163	201409	г. Пласт, ул. Клары Цеткин	0,694	V	Асфальтобетонное
164	200807	г. Пласт, ул. Чапаева	1,911	V	Комбинированное
165	199241	г. Пласт, пер. Гаражный	0,689	V	Комбинированное
166	201390	г. Пласт, пер. Гостинный	0,338	V	Комбинированное
167	201400	г. Пласт, пер. западный	0,5	V	Асфальтобетонное
168	201474	г. Пласт, пер. Корейский	0,265	V	Асфальтобетонное
169	201534	г. Пласт, пер. Лесной	0,525	V	Комбинированное
170	201773	г. Пласт, пер. Сибирский	0,239	V	Комбинированное
171	200858	г. Пласт, пер. Совхозный	0,731	V	Переходное
172	200879	г. Пласт, пер. Узкий	0,204	V	Комбинированное
173	200801	г. Пласт, пер. Фабричный	0,354	V	Комбинированное
174	200808	г. Пласт, пер. Челябинский	0,297	V	Асфальтобетонное
175	347419136	г. Пласт, пл. Черняховского	0,387	V	Асфальтобетонное
176	347419142	г. Пласт, от автодороги Южноуральск - Магнитогорск до Городской плотины (гидротехническое)	1,114	V	Переходное
177	347419148	г. Пласт, от автодороги Южноуральск - Магнитогорск до ул. Октябрьская, 81 на СНТ Горняк-2 СК (сады Горняк-2)	1,351	V	Переходное
178	347419154	г. Пласт, ул. Строителей (территория медгородка)	0,956	V	Комбинированное
179	202248	с. Борисовка, ул. Молодежная	0,825	V	Асфальтобетонное
180	202256	с. Борисовка, ул. Советская	1,203	V	Асфальтобетонное
181	202258	с. Борисовка, ул. Строителей	0,692	V	Асфальтобетонное
182	347419160	с. Борисовка, ул. Школьная	1,447	V	Асфальтобетонное
183	202245	с. Борисовка, ул. Заречная	0,998	V	Асфальтобетонное
184	202260	с. Борисовка, ул. Цветочная	0,206	V	Асфальтобетонное
185	202247	с. Борисовка, ул. Мира	0,257	V	Асфальтобетонное
186	202252	с. Борисовка, ул. Победы	1,023	V	Переходное
187	202243	с. Борисовка, ул. 8 Марта	0,754	V	Асфальтобетонное
188	202261	с. Борисовка, ул. Центральная	1,465	V	Асфальтобетонное
189	202259	с. Борисовка, пер. Уральский	0,478	V	Переходное

№	Код дороги в СКДФ	Наименование автомобильной дороги (наименование улиц населенного пункта)	Протяженность	Категория	Вид покрытия
-	-	-	км.		
190	202249	с. Борисовка, пер. Мостовой	0,592	V	Асфальтобетонное
191	202395	с. Борисовка, пер. Южный	0,208	V	Асфальтобетонное
192	202253	с. Борисовка, пер. Российский	0,395	V	Асфальтобетонное
193	202244	с. Борисовка, пер. Береговой	0,536	V	Переходное
194	202257	с. Борисовка, пер. Совхозный	0,44	V	Асфальтобетонное
195	202251	с. Борисовка, пер. Первомая	0,544	V	Переходное
196	202250	с. Борисовка, пер. Озерный	0,569	V	Переходное
197	202255	с. Борисовка, пер. Славянский	0,368	V	Переходное
198	202254	с. Борисовка, пер. Северный	0,274	V	Переходное
199	202246	с. Борисовка, пер. Лесной	0,351	V	Асфальтобетонное
200	117754258	с. Борисовка, ул. Безымянная	0,43	V	Грунтовое
201	117754259	с. Борисовка, от ул. Победы до трассы	0,702	V	Грунтовое
202	117754260	с. Борисовка, дорога до фермы	0,888	V	Грунтовое
203	117754261	с. Борисовка, дорога до п. Андреевский	6,511	V	Грунтовое
204	347419167	с. Борисовка, от ул. Центральная до детского сада	0,043	V	Асфальтобетонное
205	202417	с. Верхняя Санарка, ул. Садовая	0,847	V	Асфальтобетонное
206	202424	с. Верхняя Санарка, ул. Школьная	1,1	V	Переходное
207	202419	с. Верхняя Санарка, ул. Санарская	0,832	V	Асфальтобетонное
208	202413	с. Верхняя Санарка, ул. Ленина	1,478	V	Асфальтобетонное
209	202279	с. Верхняя Санарка, ул. Береговая	0,213	V	Грунтовое
210	202423	с. Верхняя Санарка, ул. Шишкина	1,06	V	Переходное
211	202283	с. Верхняя Санарка, ул. Гагарина	1,13	V	Асфальтобетонное
212	202408	с. Верхняя Санарка, ул. Калинина	0,755	V	Переходное
213	202409	с. Верхняя Санарка, ул. Кирова	0,359	V	Асфальтобетонное
214	202282	с. Верхняя Санарка, ул. Боровая	0,517	V	Грунтовое
215	202284	с. Верхняя Санарка, ул. Заводская	0,387	V	Грунтовое
216	202412	с. Верхняя Санарка, пер. Кривой	0,269	V	Грунтовое
217	202415	с. Верхняя Санарка, пер. Овражный	0,135	V	Грунтовое
218	202280	с. Верхняя Санарка, пер. Береговой	0,366	V	Грунтовое
219	202407	с. Верхняя Санарка, пер. Заречный	0,343	V	Грунтовое
220	202414	с. Верхняя Санарка, пер. Малый	0,05	V	Грунтовое
221	202422	с. Верхняя Санарка, пер. Узкий	0,262	V	Переходное

№	Код дороги в СКДФ	Наименование автомобильной дороги (наименование улиц населенного пункта)	Протяженность	Категория	Вид покрытия
-	-	-	км.		
222	202418	с. Верхняя Санарка, пер. Садовый	0,252	V	Переходное
223	117754277	с. Верхняя Санарка, пер. Больничный	0,237	V	Грунтовое
224	202416	с. Верхняя Санарка, пер. Озерный	0,112	V	Грунтовое
225	202398	с. Верхняя Санарка, пер. Белорусский	1,002	V	Асфальтобетонное
226	202420	с. Верхняя Санарка, пер. Санарский	0,347	V	Асфальтобетонное
227	202411	с. Верхняя Санарка, пер. Кооперативный	0,482	V	Асфальтобетонное
228	202410	с. Верхняя Санарка, пер. Колхозный	0,239	V	Грунтовое
229	117754282	с. Верхняя Санарка, пер. Безымянный	0,129	V	Грунтовое
230	117754283	с. Верхняя Санарка, от улицы Ленина до ул. Шишкина	0,082	V	Грунтовое
231	117754284	с. Верхняя Санарка, от улицы Ленина до ул. Калинина	0,273	V	Грунтовое
232	117754285	с. Верхняя Санарка, от улицы Ленина до ул. Кирова	0,32	V	Грунтовое
233	117754286	с. Верхняя Санарка, от улицы Заводской до улицы Калинина	0,44	V	Грунтовое
234	117754287	с. Верхняя Санарка, от улицы Гагарина до улицы Кирова	0,166	V	Грунтовое
235	117754288	с. Верхняя Санарка, от ул. Заводской до ул. Кирова	0,505	V	Грунтовое
236	117754289	с. Верхняя Санарка, от ул. Ленина до кладбища	0,402	V	Грунтовое
237	347419173	с. Верхняя Санарка, от ул. Санарская до ул. Школьная	0,113	V	Грунтовое
238	347419179	с. Верхняя Санарка, от ул. Школьная до ул. Санарская	0,115	V	Грунтовое
239	347419185	с. Верхняя Санарка, от ул. Заводской до ул. Боровая	0,071	V	Переходное
240	202449	с. Радиомайка, ул. Мира	1,805	V	Асфальтобетонное
241	202445	с. Радиомайка, ул. 8 Марта	1,162	V	Комбинированное
242	202450	с. Радиомайка, ул. Придорожная	0,572	V	Асфальтобетонное
243	202446	с. Радиомайка, ул. Березовая	1,037	V	Грунтовое
244	202447	с. Радиомайка, ул. Боровая	0,272	V	Грунтовое
245	202448	с. Радиомайка, ул. Лесная	0,517	V	Асфальтобетонное
246	347419192	с. Радиомайка, от ул. Мира до кладбища	0,14	V	Переходное
247	424918469	с. Радиомайка, ул. Боровая. 2	0,278	V	Переходное
248	424918582	с. Радиомайка, от автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения Челябинской области «Верхняя Санарка-Светлый» до ул. 8 Марта	0,153	V	Переходное
249	201347	п. Светлый, ул. Окрайная	0,325	V	Грунтовое
250	202598	п. Светлый, ул. Зеленая	0,391	V	Грунтовое
251	202603	п. Светлый, ул. Цветочная	0,85	V	Грунтовое
252	202452	п. Светлый, ул. Заречная	0,856	V	Грунтовое

№	Код дороги в СКДФ	Наименование автомобильной дороги (наименование улиц населенного пункта)	Протяженность	Категория	Вид покрытия
-	-	-	км.		
253	202441	с. Воронино, ул. Победы	0,383	V	Переходное
254	202440	с. Воронино, ул. Новая	0,654	V	Грунтовое
255	202444	с. Воронино, ул. Уралочка	0,178	V	Грунтовое
256	202442	с. Воронино, пер. Садовый	0,177	V	Переходное
257	202425	с. Воронино, пер. Береговой	0,16	V	Грунтовое
258	202443	с. Воронино, пер. Степной	0,235	V	Переходное
259	202439	с. Воронино, пер. Лесной	0,032	V	Грунтовое
260	202821	с. Степное, ул. 50 лет Октября	1,615	V	Асфальтобетонное
261	202822	с. Степное, ул. Береговая	0,662	V	Грунтовое
262	202824	с. Степное, ул. Гагарина	2,02	V	Комбинированное
263	202825	с. Степное, ул. Дачная	0,962	V	Переходное
264	202826	с. Степное, ул. Комсомольская	1,855	V	Переходное
265	202827	с. Степное, ул. Набережная	1,686	V	Комбинированное
266	202823	с. Степное, пер. Восточный	0,315	V	Переходное
267	202828	с. Степное, пер. Новостройки	0,593	V	Переходное
268	202829	с. Степное, пер. Первомайский	0,55	V	Переходное
269	202995	с. Степное, ул. Победы	1,059	V	Переходное
270	202996	с. Степное, ул. Советская	1,357	V	Переходное
271	202997	с. Степное, ул. Центральная	1,83	V	Асфальтобетонное
272	202998	с. Степное, ул. Энергетиков	0,409	V	Грунтовое
273	347419198	с. Степное, переулки между улицами	10,746	V	Комбинированное
274	117754256	с. Степнинское, ул. МКР 1	0,298	V	Переходное
275	117754257	с. Степнинское, ул. МКР 2	0,291	V	Переходное
276	202851	с. Степнинское, ул. Центральная	1,744	V	Асфальтобетонное
277	347419204	с. Степнинское, переулки между улицами	1,22	V	Комбинированное
278	202814	с. Поляновка, ул. Библиотечная	0,933	V	Асфальтобетонное
279	202817	с. Поляновка, ул. Центральная	1,822	V	Асфальтобетонное
280	202815	с. Поляновка, ул. Захаровская	0,925	V	Переходное
281	202816	с. Поляновка, ул. Молодежная	0,176	V	Переходное
282	202819	с. Чукса, ул. Новоселов	1,325	V	Асфальтобетонное
283	202820	с. Чукса, ул. Центральная	1,863	V	Комбинированное
284	202798	с. Верхняя Кабанка, ул. Библиотечная	0,311	V	Асфальтобетонное

№	Код дороги в СКДФ	Наименование автомобильной дороги (наименование улиц населенного пункта)	Протяженность	Категория	Вид покрытия
-	-	-	км.		
285	202807	с. Верхняя Кабанка, ул. Центральная	2,342	V	Асфальтобетонное
286	202800	с. Верхняя Кабанка, ул. Заречная	1,141	V	Переходное
287	202801	с. Верхняя Кабанка, ул. Молодежная	1,022	V	Асфальтобетонное
288	202802	с. Верхняя Кабанка, ул. Набережная	0,394	V	Переходное
289	202805	с. Верхняя Кабанка, ул. Труда	0,83	V	Комбинированное
290	202806	с. Верхняя Кабанка, ул. Тупиковая	0,312	V	Переходное
291	202804	с. Верхняя Кабанка, ул. Садовая	0,793	V	Асфальтобетонное
292	202799	с. Верхняя Кабанка, ул. Ветеранов	0,429	V	Переходное
293	202803	с. Верхняя Кабанка, ул. Рабочая	0,197	V	Асфальтобетонное
294	202813	с. Верхняя Кабанка, ул. Школьная	0,381	V	Асфальтобетонное
295	202796	с. Кочкарь, ул. Совесткая	2,559	V	Асфальтобетонное
296	202643	с. Кочкарь, ул. Библиотечная	0,807	V	Комбинированное
297	202645	с. Кочкарь, ул. Заводская	1,699	V	Комбинированное
298	202649	с. Кочкарь, ул. Пролетарская	0,632	V	Асфальтобетонное
299	202644	с. Кочкарь, ул. Гоголя	1,746	V	Асфальтобетонное
300	202648	с. Кочкарь, ул. Набережная	0,325	V	Переходное
301	202795	с. Кочкарь, ул. Связи	0,662	V	Асфальтобетонное
302	202646	с. Кочкарь, ул. Заречная	1,34	V	Переходное
303	202625	с. Демарино, ул. Центральная	1,666	V	Асфальтобетонное
304	202611	с. Демарино, ул. Боровая	0,729	V	Асфальтобетонное
305	202618	с. Демарино, ул. Лесная	0,692	V	Асфальтобетонное
306	199715	с. Демарино, ул. Набережная	0,259	V	Асфальтобетонное
307	202606	с. Демарино, ул. Блюхера	0,625	V	Асфальтобетонное
308	202612	с. Демарино, пер. Боровой	0,191	V	Переходное
309	202613	с. Демарино, ул. Калинина	0,567	V	Переходное
310	202614	с. Демарино, пер. Ключевой	0,085	V	Переходное
311	202615	с. Демарино, ул. Красных Партизан	0,98	V	Асфальтобетонное
312	202619	с. Демарино, ул. Набережная	0,432	V	Грунтовое
313	202620	с. Демарино, пер. Октябрьский	0,369	V	Переходное
314	202623	с. Демарино, ул. Степана Разина	0,413	V	Грунтовое
315	202621	с. Демарино, ул. Садовая	0,266	V	Асфальтобетонное
316	202624	с. Демарино, пер. Уральский	0,372	V	Комбинированное

№	Код дороги в СКДФ	Наименование автомобильной дороги (наименование улиц населенного пункта)	Протяженность	Категория	Вид покрытия
-	-	-	км.		
317	202622	с. Демарино, пер. Советский	0,17	V	Асфальтобетонное
318	347419210	Детскому лагерю «Лесная сказка» от дороги Пласт-Демарино - Старый Кумляк (идентификационный номер 74 ОП РЗ 75К-194)	0,414	V	Асфальтобетонное
319	202631	с. Михайловка, ул. Набережная	2,494	V	Асфальтобетонное
320	196598	с. Котлик, ул. Окружная	2,134	V	Асфальтобетонное
321	202641	с. Старый Кумляк, ул. Механизаторов	0,79	V	Грунтовое
322	202642	с. Старый Кумляк, ул. Центральная	1,682	V	Комбинированное
323	202640	с. Новый Кумляк, ул. Речная	1,909	V	Комбинированное
324	202789	с. Новый Кумляк, ул. Нагорная	1,39	V	Комбинированное
325	202628	с. Кукушка, ул. Заречная	1,127	V	Грунтовое
326	202629	с. Кукушка, ул. Набережная	0,658	V	Грунтовое
327	202630	с. Кукушка, ул. Холмистая	0,565	V	Комбинированное
		Итого	267,383		

Таблица 25. Наличие и протяженность искусственных сооружений на автомобильных дорогах общего пользования местного значения

№	Описание	Адрес	Ширина проезжей части м	Длина м	Вид покрытия
1	Мост	Челябинская область, Пластовский муниципальный округ, с. Верхняя Санарка	12	53	Асфальтобетонное

Краткая сводная характеристика протяженности дорог местного назначения представлена в таблице 26.

Таблица 26. Краткая сводная характеристика протяженности дорог местного назначения

Категорийность	Протяженность, км.
2 категория	0,00
3 категория	0,00
3/4 категория	0,00
4 категория	0,00
5 категория	267,38
Итого:	267,38

В связи с сельскохозяйственной специализацией муниципального образования, на территории в значительной степени преобладают дороги с асфальтированным покрытием. Ширина данных дорог составляет 4-6 м, без покрытия, усилены добавками песка и щебня. В неблагоприятные периоды года, распутицу и дожди они труднопроезжаемы и не обеспечивают нормальную организацию сельскохозяйственного производства и своевременную вывозку урожая.

Грунтовые дороги на открытых местах доступны для колесных машин в сухое время года, в сезон дождей и распутицы движение по ним возможно для автотранспорта повышенной проходимости. В лесистой местности большинство грунтовых дорог проходимы только гусеничной техникой.

Все населенные пункты, расположенные на территории муниципального образования, имеют круглогодичную транспортную связь, что должно благоприятно сказываться на развитии населенных пунктов и условиях жизни населения.

В настоящее время одной из причин, влияющих на социально-экономическое благополучие муниципального образования, является неудовлетворительное состояние и недостаточный уровень ремонта и модернизации существующей сети автомобильных дорог общего пользования местного значения. Значительная часть автомобильных дорог общего пользования местного и регионального значения имеет высокую степень износа. Ускоренный износ этих автомобильных дорог был обусловлен высокими темпами роста парка автотранспортных средств, а также недостаточным финансированием для сохранения и развития существующей сети дорог в течение длительного периода.

В создавшейся ситуации необходимо принять неотложные меры по качественному изменению состояния автомобильных дорог общего пользования местного значения, чтобы обеспечить рост экономики округа.

Состояние дорожного хозяйства на территории округа в настоящее время обусловлено рядом проблем:

- часть дорог местного значения не закоординировано;
- не соответствует нормативным требованиям состояние улично-дорожной сети населенных пунктов.

Основной задачей автомобильных дорог является обеспечение транспортного сообщения между населенными пунктами.

В настоящее время транспортно-эксплуатационное состояние сети автомобильных дорог общего пользования местного значения не может считаться удовлетворительным, поскольку большинство данных автодорог не соответствуют требованиям нормативных документов.

Неудовлетворительная прочность дорожных одежд, неудовлетворительные ровность и сцепные свойства дорожных покрытий, неудовлетворительные геометрические параметры автомобильных дорог – основные характеристики, требующие приведения в соответствие с нормами в условиях возрастающей интенсивности движения и увеличения количества автотранспортных средств.

Требуется особое внимание к работам по содержанию автомобильных дорог, включающих в себя своевременное устранение ямочности и других дефектов дорожных покрытий, нанесение дорожной разметки, установку и замену ограждений, устройство освещения и другие работы, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения, удобства эксплуатации автодорог и увеличение срока службы их покрытий.

В сложившихся условиях техническое перевооружение дорожного хозяйства округа является ключевой задачей. Без него нельзя добиться существенного повышения эффективности обслуживания экономики и населения, а также обеспечить в полной мере безопасную эксплуатацию автомобильных дорог, безопасность перевозок и охрану окружающей среды.

Нормативное состояние уличной сети, территорий, дорог общего пользования местного значения – необходимый элемент экономики муниципального образования. Эффективная эксплуатация автомобильных дорог является неотъемлемым условием экономического роста, повышения уровня и улучшения жизни населения.

Дорожная сеть в настоящее время не соответствует социальным и экономическим потребностям населения и не соответствует нормативным требованиям.

Значительная степень износа автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования сложилась из-за недостаточного финансирования ремонтных работ в условиях постоянного увеличения интенсивности дорожного движения и роста парка транспортных средств.

Отсутствие нормативно-правовой документации в разрезе средств весового контроля большегрузных автомобилей влияет на степень износа автомобильных дорог местного и регионального значения.

Показатель протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения в сторону уменьшения является положительной и свидетельствует об улучшении состояния дорог за счет проводимых ремонтов. Показатель протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования, не соответствующих нормативным требованиям представлена в таблице 27.

Таблица 27. Показатель протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования, не соответствующих нормативным требованиям

Наименование	Ед. изм.	2025 г.
Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%	77,50

Формирование улично-дорожной сети на ближайшую и отдаленную перспективу направлено на обеспечение жизнедеятельности муниципального образования как единой системы с учетом следующих требований, представленных в таблице 28.

Таблица 28. Требования формирования улично-дорожной сети

№	Требования формирования улично-дорожной сети
1	обеспечение высококачественного транспортно – эксплуатационного состояния существующей сети дорог, по которым осуществляется автомобильное движение
2	повышение эффективности обслуживания и безопасности населения в системе автомобильного транспорта муниципального образования

2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в муниципальном образовании, обеспеченность парковками (парковочными местами)

Данные о количестве автомобильного транспорта, зарегистрированного на территории Пластовского МО, не были предоставлены. Однако анализ данных Челябинской области показывает, что на момент разработки настоящего документа имеется тенденция к росту числа индивидуальных автомобильных средств у населения области.

Данные показатели говорят об увеличении спроса на легковой транспорт среди жителей городского округа, что обусловлено улучшением материального благосостояния общества и увеличением предложения на вторичном и первичном рынке автотранспортных средств. В связи с увеличением численности автотранспортных средств, увеличивается необходимость оборудования новых парковочных мест.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, продолжительным простоям транспортных средств, повышению уровня аварийности. За последние 10 лет при росте автомобилизации увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования незначительно в соотношении друг к другу, то есть темпы роста автомобилизации значительно опережают темпы роста протяженности сети автомобильных дорог.

Местными нормативами градостроительного проектирования муниципального образования определены нормативы обеспеченности автомобилями на 1000 человек, а также нормативы машино-мест стоянок автомобилей, представленных в таблицах 29- 31.

Таблица 29. Нормативы обеспеченности автомобилями на 1000 человек

№ п/п	Виды транспортных средств	Уровни автомобилизации по этапам реализации документов территориального планирования, единиц на 1000 жителей
1	Легковые автомобили, всего	300
	в том числе:	
1.1	ведомственные	3-20
1.2	такси	3-5
2	Грузовые автомобили	30-70
3	Мотоциклы (для населенных пунктов с населением 100 тыс. чел и менее)	15-110

Таблица 30. Расчетный уровень автомобилизации

Показатели	Расчетный уровень на 1000 человек	Расчетное значение
		2026 г.
Численность населения	-	24155
Количество легковых автомобилей	300	7247
Количество мотоциклов и мопедов (скутеров)	100	2416
Количество грузовых автомобилей в зависимости от состава парка	25-40	604

Таблица 31. Нормативы машино-мест стоянок автомобилей

№	Рекреационные территории, объекты отдыха, здания и сооружения	Расчетная единица	Число машино-мест на расчетную единицу
1	Рекреационные территории и объекты отдыха		
1.1	Пляжи и парки в зонах отдыха	100 единовременных посетителей	15
1.2	Лесопарки и заповедники	100 единовременных посетителей	7
1.3	Базы кратковременного отдыха (спортивные, лыжные, рыболовные, охотничьи)	100 единовременных посетителей	10
1.4	Береговые базы маломерного флота	100 единовременных посетителей	10
1.5	Дома отдыха и санатории, санатории-профилактории, базы отдыха предприятий и туристические базы	100 отдыхающих и обслуживающего персонала	3
1.6	Гостиницы (туристические и курортные)	100 отдыхающих и обслуживающего персонала	5
1.7	Предприятия общественного питания, торговли и коммунально-бытового обслуживания в зонах отдыха	100 мест в залах или единовременных посетителей и персонала	7
1.8	Садоводческие товарищества	100 участков	7
2.	Здания и сооружения		
2.1	Учреждения управления, кредитно-финансовые и юридические учреждения:		
2.1.1	Республиканского значения	100 работающих и служащих	10
2.1.2	Местного значения	100 работающих и служащих	8
2.2	Научные и проектные организации, высшие и средние специальные учебные заведения	100 работающих	10
2.3	Промышленные и производственные предприятия	100 работающих в двух смежных сменах	8
2.4	Больницы, лечебные учреждения стационарного типа	100 коек	5
2.5	Поликлиники	100 посещений	5
2.6	Спортивные здания и сооружения с трибунами вместимостью более 500 зрителей	100 мест	5
2.7	Театры, цирки, кинотеатры, концертные залы, музеи, выставки	100 мест или единовременных посетителей	10
2.8	Парки культуры и отдыха	100 единовременных посетителей	5
2.9	Торговые центры, универмаги, магазины, встроенные помещения торгового назначения	100 кв.м. торговой площади	7
2.10	Рынки	100 торговых мест	20
2.11	Рестораны и кафе	100 мест	13
2.12	Гостиницы высшего разряда	100 мест	10
2.13	Прочие гостиницы	100 мест	8
2.14	Вокзалы всех видов транспорта	100 пассажиров дальнего и местного сообщений, прибывающих в час пик	10
2.15	Конечные (периферийные) и зонные станции скоростного пассажирского транспорта	100 пассажиров в час пик	5

Число машиномест в зависимости от типов жилых домов по уровню комфорта при застройке многоквартирными жилыми домами следует принимать не менее значений, приведенных в таблице 32.

Таблица 32. Нормативы машино-мест стоянок и парковок автомобилей для многоквартирной жилой застройки

№	Показатели	Значения показателей в зависимости от типов жилых домов по уровню комфорта							
		Высококомфортный	Повышенной комфортности	Массовый, социальный и специализированный при уровне автомобилизации населенного пункта на расчетный срок индивидуальных легковых автомобилей на 1000 жителей					
				250	300	400	500	600	650
1	Расчетное число машино-мест на квартиру:								
1.1	постоянное хранение	2,50	2,00	0,60	0,80	1,10	1,45	1,80	1,95
1.2	временное хранение	0,50	0,40	0,10	0,16	0,22	0,29	0,36	0,39
2	Удельное обеспечение местами временного хранения, м^2/человека	4.17	3,33	0,83	1,33	1,83	2,42	3,00	3,25
3	Удельное обеспечение местами постоянного хранения, км^2/человека, при способах хранения:								
3.1	в подземных и полуподземных стоянках в городе и сельских населенных пунктах (для въездов-выездов)	1,6	0,8	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
3.2	в надземных стоянках в городе при числе этажей стоянок:								
3.2.1	два	-	6,67	0,83	1,33	1,83	2,42	3,00	3,25
3.2.2	три	-	4,67	0,58	0,93	1,28	1,69	2,10	2,28
3.2.3	четыре	-	4,00	0,50	0,80	1,10	1,45	1,80	1,95
3.2.4	пять	-	3,33	0,42	0,67	0,92	1,21	1,50	1,63
3.3	в надземных и наземных стоянках в сельских населенных пунктах при числе этажей стоянок:								
3.3.1	один	-	-	0,90	1,44	1,98	2,61	3,24	3,51
3.3.2	два	-	44,0	0,60	0,96	1,32	1,74	2,16	2,34
3.3.3	три	-	3,08	0,42	0,67	0,92	1,22	1,51	1,64
3.3.4	четыре	-	2,64	0,36	0,58	0,79	1,04	1,30	1,40
3.3.5	пять	-	2,20	0,30	0,48	0,66	0,87	1,08	1,17
3.4	наземных открытых	-	-	0,75	1,20	1,65	2,18	2,70	2,93

В районах малоэтажной жилой застройки с приусадебными и приквартирными земельными участками стоянки для постоянного и временного хранения автомототранспорта предусматриваются в пределах земельных участков их правообладателей. Число машино-мест на гостевых автостоянках при такой застройке принимается из расчета 15-20% от количества индивидуальных жилых домов и (или) квартир.

Расчетное число машино-мест на стоянках для постоянного и временного хранения иных индивидуальных транспортных средств (мотоциклы, мотороллеры, мотоколяски) определяется с приведением их к одному расчетному виду (легковому автомобилю) с применением следующих коэффициентов:

- мотоциклы и мотороллеры с колясками, мотоколяски - 0,5;
- мотоциклы и мотороллеры без колясок - 0,25.

В пределах жилых территорий и на придомовых территориях следует предусматривать гостевые автостоянки из расчета 80 машино-мест на 1000 жителей, удаленных от подъездов обслуживаемых жилых зданий не более чем на 100 м.

Таблица 33. Расчетный уровень гостевых автостоянок в пределах жилых территорий

Показатели	Расчетный уровень на 1000 человек	Расчетное значение по состоянию на 01.01.2025
		2025 г.
Количество населения	-	24155
Количество машино-мест в местах гостевых автостоянок	80	1932

Не допускается размещение металлических некапитальных гаражей на территории общего пользования, а также на придомовых и дворовых территориях многоквартирных жилых домов населенных пунктов муниципального образования, за исключением металлических некапитальных гаражей для размещения индивидуальных транспортных средств инвалидов.

В городе и поселковых населенных пунктах муниципального образования следует предусматривать, как правило, места для хранения автомобилей в подземных автостоянках из расчета не менее 0,25 машино-места на одну квартиру.

В районах с неблагоприятной гидрогеологической обстановкой, ограничивающей или исключающей возможность устройства подземных стоянок, положение данного пункта обеспечивается путем строительства наземных или наземно-подземных сооружений с последующей обсыпкой грунтом и использованием кровли для спортивных и хозяйственных площадок.

Минимальное количество мест для временного хранения личного транспорта инвалидов на открытых стоянках у жилых домов, объектов социального и коммунально-бытового назначения в пределах участков, предоставленных для их строительства, или на территориях общего пользования, у проходных или на территории предприятий, где работают инвалиды, следует принимать в соответствии с таблицей 34.

Таблица 34. Нормативы машино-мест стоянок и парковок автомобилей для инвалидов

№	Объекты	Минимальное количество машино-мест на открытых стоянках для инвалидов, % от общего числа мест
1	Жилые дома	при общем числе машино-мест до 100 – 4%, но не менее 1 машино-места
		при общем числе машино-мест более 100 – 10%
2	Учреждения культурно-бытового обслуживания населения, места отдыха, спортивные здания и сооружения	при общем числе машино-мест до 100 – 4%, но не менее 1 машино-места
		при общем числе машино-мест более 100 – 10%
3	Предприятия розничной торговли при площади торговых залов, кв.м.:	
3.1	от 400 до 1000	15%
3.2	более 1000	10%
3.3	менее 400	не менее 1 машино-места
4	Предприятия питания при вместимости, мест:	
4.1	до 100	не менее 1 машино-места
4.2	от 100 до 200	15%
4.3	более 200	10%
5	Предприятия бытового обслуживания при количестве рабочих мест:	
5.1	до 40	не менее 1 машино-места
5.2	от 40 до 100	15%
5.3	более 100	10%

№	Объекты	Минимальное количество машино-мест на открытых стоянках для инвалидов, % от общего числа мест
6	Здания и помещения с местами труда для инвалидов	в зависимости от квоты рабочих машино-мест для инвалидов, но не менее 1 машино-места на стоянке вместимостью до 100 машино-мест
7	Учреждения, специализирующиеся на лечении спинальных больных и восстановлении опорно-двигательных функций	20%

На открытых стоянках при учреждениях обслуживания, для транспорта инвалидов следует предусматривать не менее 10% общего числа машино-мест, но не менее одного машино-места.

Размер земельных участков стоянок и автопаркингов для постоянного и временного хранения легковых автомобилей в зависимости от их этажности следует принимать в соответствии с таблицей 35.

Таблица 35. Размер земельных участков стоянок

№	Виды стоянок и автопаркингов	Размер земельных участков, м^2, на одно машино-место
1	Надземные при числе этажей:	
1.1	один	30
1.2	два	20
1.3	три	14
1.4	четыре	12
1.5	пять	10
1.6	более пяти	по заданию на проектирование с учетом проектов повторного применения
2	Наземные открытые	25

Пешеходную доступность стоянок постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей от мест жительства их владельцев следует принимать не более 500 м, а в условиях реконструкции или с неблагоприятной гидрогеологической обстановкой – не более 800 м.

Для жителей домов в жилых зонах с повышенным уровнем комфорта проживания в населенных пунктах муниципального образования пешеходная доступность стоянок постоянного хранения легковых автомобилей от мест жительства должна быть не более 300 м.

Для жителей домов в жилых зонах с высоким уровнем комфорта проживания независимо от численности населения населенного пункта стоянки постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей следует предусматривать непосредственно у мест проживания, в том числе в подземных, полуподземных стоянках многоквартирных жилых домов или в первых этажах таких домов.

Стоянки для постоянного хранения легковых автомобилей и мототранспортных средств, принадлежащих инвалидам, следует предусматривать в радиусе пешеходной доступности не более 100 м от входов в жилые дома.

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

Пассажирский транспорт относится к числу важнейших отраслей жизнеобеспечения муниципального образования, от функционирования которой зависит качество жизни

населения, эффективность работы отраслей экономики муниципального образования и использования его градостроительного и социально-экономического потенциала.

Развитие муниципального образования и транспорта взаимообусловлено. С одной стороны, расположение населенных пунктов муниципального образования, количество населения в них, а также количество рабочих мест формируют объемы и направления пассажиропотоков, определяют нагрузку на пассажирский транспорт. С другой стороны, развитие транспорта способствует освоению новых жилых районов в населенных пунктах, делает доступными и удобными для населения муниципального образования новые рабочие места и объекты культурно-бытового назначения.

Основополагающая роль пассажирского транспорта заключается в экономии времени населения, затрачиваемого на передвижения, увеличении радиуса поездок. Доставляя трудящихся к рабочим местам, пассажирский транспорт обеспечивает нормальное функционирование отраслей хозяйственного комплекса. Социальный эффект от развития пассажирского транспорта проявляется в улучшении доступности учреждений образования, медицины, культуры, торговли, что способствует удовлетворению спроса населения на различные услуги. Характеристики маршрутов пассажирского транспорта представлены в таблице 36. Парк автотранспортных средств ООО «ПЛАСТ-АВТО», осуществляющей пассажирские сообщения на территории Пластовского МО, представлены в таблице Показатели пассажирского потока представлен в таблице 38.

Таблица 36. Характеристики маршрутов пассажирского транспорта

№ п/п	Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута регулярных перевозок	Вид маршрута регулярных перевозок	Вид регулярных перевозок	Наименование перевозчика	Вид транспорта	Наличие оборудования для видеонаблюдения в салоне	Наличие мест для инвалидных колясок	Номинальная вместимость**	Количество сидячих мест
1	371	№371 «г. Пласт – с. Новый Кумляк»	муниципальный	РТ	ООО «Пласт-Авто»	автобус	да	нет	48	30
2	375	№375 «г. Пласт - отд. Степнинское»	муниципальный	РТ	ООО «Пласт-Авто»	автобус	да	нет	48	30
3	1	№ 1 «Автостанция - Губина (Кольцевой)»	муниципальный	РТ	ООО «Пласт-Авто»	автобус	да	нет	48	30
4	4	№4 «26 магазин - 9 участок»	муниципальный	РТ	ООО «Пласт-Авто»	автобус	да	нет	48	30
5	374	№ 374 «г. Пласт - с. Чукса»	муниципальный	РТ	ООО «Пласт-Авто»	автобус	да	да	22	17
6	378	№ 378 «г. Пласт - с. Верхняя Кабанка»	муниципальный	РТ	ООО «Пласт-Авто»	автобус	да	да	22	17
7	3	№3 «Увельская - 26 магазин»	муниципальный	РТ	ООО «Пласт-Авто»	автобус	да	да	22	17
8	5	№ 5 «Садовая - Николаевск»	муниципальный	РТ	ООО «Пласт-Авто»	автобус	да	да	22	17
9	372	№372 «г. Пласт - п. Воронино»	муниципальный	РТ	ООО «Пласт-Авто»	автобус	да	нет	н/д	н/д

Таблица 37. Парк автотранспортных средств ООО «ПЛАСТ-АВТО»

№ п/п	Марка/модель ТС	Гос. Номер ТС
1	Hyundai Aero Space	АХ514 74
2	KIA Granbird	К065ЕУ 174
3	KIA Granbird	Н588ХС174
4	ПАЗ 4234-04	АХ538 74
5	ПАЗ 4234-04	АХ539 74
6	IVECO Daily	М605ХР 174
7	Ford Transit	Х433АР 774
8	ГАЗ А65R35	АХ534 74
9	ГАЗ А64R45	АХ536 74
10	ГАЗ А64R45	АХ537 74
11	ГАЗ А64R45	У180АС 774
12	ПАЗ 320455-14 (Vektor Next)	Н662ВУ774
13	ПАЗ 320455-14 (Vektor Next)	Н687ВУ774
14	ПАЗ 320455-14 (Vektor Next)	Н630ВУ774
15	ПАЗ 320455-14 (Vektor Next)	Н655ВУ774
16	ГАЗ CITY	Н724ВУ774
17	ГАЗ CITY	Н713ВУ774
18	ГАЗ CITY	Н823ВУ774
19	ГАЗ CITY	Н804ВУ774

Таблица 38. Показатели пассажирского транспорта

№	Наименование показателя	Ед. изм.	2025 г.
1	Охваченность населенными пунктами	Ед.	20
2	Охваченность населением	%	100

Количество пунктов муниципального образования, не имеющие соединения с сетью дорог с твердым покрытием, представлены в таблице 39.

Таблица 39. Количество пунктов муниципального образования, не имеющие соединения с сетью дорог с твердым покрытием

№	Наименование показателя	Ед. изм.	2025 г.
1	Количество пунктов муниципального образования, не имеющие соединения с сетью дорог с твердым покрытием	Ед.	0

Показатели, характеризующие автобусное и таксомоторное сообщение в муниципальном образовании, представлены в таблице 40.

Таблица 40. Показатели, характеризующие автобусное и таксомоторное сообщение

Наименование показателя	Ед. изм.	2025 г.
Число городов, поселков городского типа, имеющих: внутригородское автобусное сообщение	ед.	-
обслуживание легковыми такси	ед.	-
Число населенных пунктов, обслуживаемых автобусами в пригородном и междугородном сообщении	ед.	20
Число автобусных маршрутов регулярного сообщения	ед.	10
в том числе в сельской местности	ед.	6

Нормативы дальности пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта представлены в таблице 41.

Таблица 41. Нормативы дальности пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта

№ п/п	Перечень случаев пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта	Норматив дальности, м.
1.	В общем случае	500
2.	В общегородском центре от объектов массового посещения	250
3.	В производственных и коммунально-складских зонах, от проходных предприятий	400
4.	В зонах массового отдыха и спорта, от главного входа	800
5.	В районах индивидуальной усадебной застройки	800

Успешное решение вопросов рациональной организации перевозок пассажиров и эффективного использования подвижного состава невозможно без систематического изучения характера изменений пассажиропотоков транспортной сети. Изучение пассажиропотоков позволяет выявить их распределение по времени, длине маршрутов и направлениям движения.

Перечень остановочных площадок общественного транспорта на территории г. Пласт представлен в таблице 42.

Таблица 42. Перечень остановочных площадок общественного транспорта

№п/п	Наименование	Группа	Материал	Адрес
1	Автостанция	Дорожное хозяйство	Железо	пер. Гаражный, д. 1
2	Главная площадь	Дорожное хозяйство	Железо	ул. Октябрьская, д. 52Б
3	Центр занятости населения	Дорожное хозяйство	Железо	ул. Октябрьская
4	Магазин Уют	Дорожное хозяйство	Железо	ул. Октябрьская
5	Социальный досуговый центр имени А. С. Пушкина	Дорожное хозяйство	Железо	ул. Красноармейская
6	Бассейн Аквамарин	Дорожное хозяйство	Железо	ул. Октябрьская
7	Детский сад Чебурашка	Дорожное хозяйство	Железо	ул. Клары Цеткин
8	Магазин Работница	Дорожное хозяйство	Железо	ул. Работницы
9	Магазин На горке	Дорожное хозяйство	Железо	ул. Блюхера
10	ДРСУ	Дорожное хозяйство	Железо, бетон	ул. Кирова
12	Школа №2	Дорожное хозяйство	Железо, бетон	ул. Октябрьская

№п/п	Наименование	Группа	Материал	Адрес
14	Рембыттехника	Дорожное хозяйство	Железо, бетон	ул. Клары Цеткин
16	Машинный переулок	Дорожное хозяйство	Железо	ул. Спартака
18	АЗС / Улица Ленина	Дорожное хозяйство	Бетон	ул. Ленина

2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории связано с формированием пространства для пешеходного движения, а также с ограничением доступа определенных видов транспорта, в первую очередь грузового транспорта, на участки улично-дорожной сети. Особенность пешеходных улиц и площадей – использование специального декоративного покрытия.

На территории муниципального образования пешеходное движение осуществляется, в основном, по проезжим частям улиц, в связи с отсутствием пешеходных дорожек (тротуаров).

Перечень тротуаров и пешеходных переходов Пластовского муниципального округа приведен в таблице 43.

Таблица 43. Перечень тротуаров и пешеходных переходов

№	Наименование улиц	Количество
-	-	ед.
1	г. Пласт, ул. Ленина, д. 125	1
2	г. Пласт, ул. Ленина, д. 85	1
3	г. Пласт, ул. Ленина, д. 30	1
4	г. Пласт, ул. Вагина, д. 39	1
5	г. Пласт, ул. Ленина, д. 51	1
6	г. Пласт, ул. Ленина, д. 1	1
7	г. Пласт, ул. Блюхера, д. 2	1
8	г. Пласт, ул. Работницы, д. 6	1
9	г. Пласт, ул. Красноармейская, д. 6	1
10	г. Пласт, ул. 9-е Января, д. 1	1
11	г. Пласт, пер. Западный, д. 21	1
12	г. Пласт, ул. Октябрьская, д. 68	1
13	г. Пласт, ул. Октябрьская, д. 66	3
14	г. Пласт, ул. Октябрьская, д. 60А	1
15	г. Пласт, ул. Октябрьская, д. 61В	1
16	г. Пласт, ул. Октябрьская, д. 56А	1
17	г. Пласт, ул. Октябрьская, д. 52Б	1
18	г. Пласт, ул. Октябрьская, д. 43 (со стороны пер. Южный)	1
19	г. Пласт, ул. Октябрьская, д. 43 (со стороны ул. Блюхера)	1
20	г. Пласт, ул. Октябрьская, д. 43	2
21	г. Пласт, ул. Октябрьская, д. 44	1
22	г. Пласт, ул. Октябрьская, д. 42 А	1
23	г. Пласт, ул. Октябрьская, д. 55 (профилакторий)	2
24	г. Пласт, ул. Красноармейская, д. 21	1
25	г. Пласт, пер. Гостинный, д. 1А (ЦРГО)	4
26	г. Пласт, ул. Увельская, д. 61	1
27	г. Пласт, ул. Максима Горького, д. 22	1
28	г. Пласт, ул. Увельская (примыкание ул. Связи)	1
29	г. Пласт, ул. Кирова, д. 64	1

№	Наименование улиц	Количество
-	-	ед.
30	г. Пласт, ул. Почтовая, д. 10	1
31	г. Пласт, ул. Кирова, д. 2	2
32	г. Пласт, ул. Вагина, д. 5	1
33	г. Пласт, ул. Вагина, д. 52	1
34	г. Пласт, ул. Строителей, д. 8	1
35	г. Пласт, ул. Титова, д. 3 (Аквамарин)	1
36	г. Пласт, ул. Березовая, д. 10	1
37	г. Пласт, ул. Кирова, д. 81 (пересечение с ул. Блюхера)	4
38	г. Пласт, ул. Мамина-Сибиряка, д. 2А	1
39	г. Пласт, ул. Октябрьская, д. 54	1
40	г. Пласт, ул. Октябрьская, д. 26	1
41	г. Пласт, ул. Галкина, д. 24	1
42	г. Пласт, ул. Вагина, д. 36	1
43	г. Пласт, ул. Спартак, д. 91А	1
44	г. Пласт, ул. Октябрьская, д. 77	1
45	г. Пласт, ул.9- Января, д. 2Б	1
46	г. Пласт, ул. Октябрьская, д. 81	1
47	г. Пласт, ул. Красноармейская, д. 23	1
48	с. Борисовка, пер. Южный, д. 5	1
49	с. Борисовка, ул. Школьная, д. 25	1
50	с. Борисовка, пер. Мостовой, д. 8	1
51	с. Верхняя Санарка, ул. Садовая, д. 9А	1
52	с. Верхняя Санарка, ул. Ленина, д. 54	1
53	с. Радиомайка, ул. Мира, д. 46	1
54	с. Степное, ул. Гагарина, д. 15А	1
55	с. Степное, ул. Комсомольская, д. 28	1
56	с. Степное, ул. Центральная, д. 3	1
57	с. Степнинское, ул. Центральная, д. 33	1
58	с. Кочкарь, ул. Советская, д. 76	1
59	с. Демарино, ул. Центральная	1

Велосипедное движение в муниципальном образовании успешно развивается и количество любителей использовать велосипед в качестве способа передвижения постоянно растет.

На территории Пластовского МО утвержден план по созданию и интеграции инфраструктуры для средств индивидуальной мобильности и велосипедов в городские транспортные системы на территории Челябинской области (Приложение 1).

На момент актуализации велосипедная инфраструктура в муниципальном образовании отсутствует.

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

Объем грузооборота, выполненный различными видами транспорта в муниципальном образовании представлен в таблице 44.

Перечень объектов транспортной инфраструктуры представлен в таблице 45.

Объекты автогазозаправочной инфраструктуры представлены в таблице 46. Перечень АЗС представлена в таблице 47.

Таблица 44. Объем грузооборота по видам транспорта

№ п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	2025 г.
1	Объем перевезенных грузов, всего	тыс. тонн в год	н/д
	в том числе:		
1.1	железнодорожным транспортом	тыс. тонн в год	н/д
1.2	автомобильным транспортом	тыс. тонн в год	н/д
2	Объем грузооборота, всего	тыс. тонно-километров в год	н/д
	в том числе:		
2.1	железнодорожным транспортом	тыс. тонно-километров в год	н/д
2.2	автомобильным транспортом	тыс. тонно-километров в год	н/д

Таблица 45. Перечень объектов транспортной инфраструктуры

Наименование объекта	Кол-во
Гаражные комплексы	н/д
АЗС	3
Станции технического обслуживания и шиномонтажные мастерские	н/д
Автомоечные комплексы	н/д
Автостоянки платные с твердым покрытием	н/д

Таблица 46. Объекты автогазозаправочной инфраструктуры

Наименование показателя	Ед. изм.	2025 г.
Автозаправочные станции (АЗС) – всего	шт.	3
из них:		
многотопливные заправочные станции (МТЗС)	шт.	3
автомобильные газонаполнительные компрессорные станции (АГНКС)	шт.	-
автомобильные газозаправочные станции (АГЗС)	шт.	1
криогенные газозаправочные станции (КриоГЗС)	шт.	-
электрозаправочные станции (ЭЗС)	шт.	-

Таблица 47. Перечень АЗС

№ п/п	Компания	Адрес АЗС	Топливо	
			Бензин/ДТ	Газ
1	«Лукойл»	село Степное (Восточный переулок, 1Б)	+	-
2	Частное лицо	Борисовское сельское поселение	+	+
3	«ЭкоPower»	Степнинское сельское поселение	+	-

2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Обеспечение безопасности дорожного движения в муниципальном образовании, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач. Статистика ДТП представлена в таблице 48.

Таблица 48. Статистика ДТП

Количество ДТП, из них:	Шт.	222
С пострадавшими	Чел.	27
Получили ранение	Чел.	26
Погибло	Чел.	7

Основными причинами совершения ДТП с тяжелыми последствиями являются несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения.

Количество автобусных остановок представлено в таблице 49.

Таблица 49. Количество автобусных остановок

Наименование показателя	Ед. изм.	2025 г.
Автобусные остановки – всего	шт.	167

На улично-дорожной сети муниципального образования регулирование дорожного движения осуществляется светофорными объектами. Местонахождение светофорных объектов на территории муниципального образования представлено в таблице 50.

Таблица 50. Перечень светофорных объектов, расположенных на улично-дорожной сети муниципального образования

№п/п	Местонахождение светофорного объекта	Вид светофорного объекта	Марка	Количество
1	Челябинская обл., г. Пласт, Октябрьская - Мамина-Сибиряка	светодиодный информационный	н/д	1
2	Челябинская обл., г. Пласт, Работницы - Красноармейская	светодиодный информационный	н/д	1
3	Челябинская обл., г. Пласт, Октябрьская - Блюхера	светодиодный информационный	н/д	1
4	Челябинская обл., г. Пласт, ул. Красноармейская, пер. Гостинный	светодиодный информационный	КАС-Т7.1.	2
5	Челябинская обл., г. Пласт, ул. Вагина, д. 30	светодиодный информационный	КАС-Т7.1.	2
6	Челябинская обл., г. Пласт, Октябрьская , д. 77	светодиодный информационный	Т7	2
7	Челябинская обл., г. Пласт, ул. Галкина, д. 24	светодиодный информационный	Т7	2
8	Челябинская обл., г. Пласт, ул. Мамина-Сибиряка, д. 2А	светодиодный информационный	Т7	2
9	Челябинская обл., г. Пласт, ул. Октябрьская, д. 54	светодиодный информационный	Т7	2
10	Челябинская обл., г. Пласт, ул. 9- Января, д. 2б	светодиодный информационный	Т7	2
11	Челябинская обл., г. Пласт, ул. Октябрьская, д. 26	светодиодный информационный	Т7	2
12	Челябинская обл., г. Пласт, ул. Спартака, д. 91а	светодиодный информационный	Т7	2
13	Челябинская обл., с. Борисовка, пер. Южный, д. 5	светодиодный информационный	Т7	2
14	Челябинская обл., с. Борисовка, ул. Школьная, д. 25	светодиодный информационный	Т7	2
15	Челябинская обл., с. Борисовка, пер. Мостовой, д. 8	светодиодный информационный	Т7	2
16	Челябинская обл., с. Верхняя Санарка, ул. Садовая, д. 9А	светодиодный информационный	Т7	2
17	Челябинская обл., с. Верхняя Санарка, ул. Ленина, д. 54	светодиодный информационный	Т7	2
18	Челябинская обл., с. Радиомайка, ул. Мира, д. 46	светодиодный информационный	Т7	2
19	Челябинская обл., с. Степное, ул. Гагарина, д. 15А	светодиодный информационный	Т7	2
20	Челябинская обл., с. Степное, ул. Комсомольская, д. 28	светодиодный информационный	Т7	2
21	Челябинская обл., с. Степное, ул. Центральная, д. 3	светодиодный информационный	Т7	2
22	Челябинская обл., с. Степнинское, ул. Центральная, д. 33	светодиодный информационный	Т7	2
23	Челябинская обл., с. Кочкарь, ул. Советская, д. 76	светодиодный информационный	Т7	2

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

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относятся к главным источникам загрязнения окружающей среды.

Основным источником загрязнения окружающей среды служат выбросы продуктов сжигания топлива (отработавших газов) в атмосферу.

В качестве топлива используются бензин, сжиженный газ, дизельное топливо. При сжигании указанных видов топлива в атмосферу поступают окислы азота, оксид углерода, сернистый ангидрид, углеводороды, сажа. Отработанные газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе - канцерогенные. Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума) – окись углерода (угарный газ) – опасный для человека, животных; вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации.

При отравлении оксидом углерода появляются головные боли, удушье, боли в животе и рвота, сонливость, учащенное сердцебиение. Отравлениям такого рода подвержены водители, работники службы движения и пешеходы в больших населенных пунктах. Оксид азота в соединении с водяными парами образует азотную кислоту, которая раздражает легочную ткань, что приводит к хроническим заболеваниям. Диоксид азота раздражает слизистую оболочку глаз, легких и вызывает необратимые изменения в сердечно-сосудистой системе.

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

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

Высокому загрязнению воздушного бассейна выбросами автотранспорта способствует растущее увеличение количества автотранспортных средств, высокая степень их износа, некачественное топливо.

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

Фактором воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду и человека является шум, создаваемый двигателем внутреннего сгорания, шасси автомобиля (в основном механизмами трансмиссии и кузова) в результате взаимодействия шины с дорожным покрытием. Интенсивность шума зависит от топографии местности, скорости и направления ветра, температурного градиента, влажности воздуха, наличия и типа шумозащитных сооружений. Чрезмерный шум может стать причиной нервного истощения, психической угнетенности, вегетативного невроза, расстройств эндокринной и сердечно-сосудистой систем, изменения ритма и частоты сердечных сокращений, артериальной гипертонии.

Автомобильный транспорт опосредованно является фактором негативного воздействия на водную среду. На территории населенных пунктов грунтовые и поверхностные воды подвержены опасности загрязнения топливом, маслами и смазочными материалами. Пленка из углеводородов на поверхности воды затрудняет процессы окисления, отрицательно влияет на живые организмы и изменяет качество воды.

По приблизительным оценкам объем загрязняющих веществ от автомобильного транспорта на территории муниципального образования представлен в таблице 51.

Таблица 51. Объем загрязняющих веществ от автомобильного транспорта

№ п/п	Наименование показателя	Объем загрязняющих веществ
-	-	тыс. тонн/год
1	CO (угарный газ)	2,45
2	NO (оксид азота)	0,19
3	CH	0,31
4	Валовый выброс	2,95

На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность являются носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скашивание травы животным.

Учитывая наличие природных водоемов в черте населенного пункта, в качестве противогололедных материалов используются песок и гранитная крошка. Хлориды и антиобледенители дорожных покрытий химического производства при содержании муниципальных автодорог не применяются в целях предотвращения загрязнения придорожных полос и прилегающих водных объектов.

Вблизи водоемов, расположенных в черте населенного пункта, устанавливаются информационные знаки, запрещающие мойку автотранспортных средств.

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

2.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры муниципального образования

Анализ развития транспортной инфраструктуры муниципального образования представлен в таблицах 52-55.

Таблица 52. Сильные стороны развития транспортной инфраструктуры

№ п/п	Сильные стороны развития транспортной инфраструктуры
1	Компактность муниципального образования, позволяющая иметь высокую безаварийность и небольшую протяженность грунтовых дорог
2	Возможность организации оперативного выезда техники
3	Своевременное проведение работ по включению в реестр муниципальной собственности дорог общего пользования местного значения
4	Передача специализированному учреждению функции по реализации полномочий органов местного самоуправления в сфере осуществления дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения в границах муниципального образования и обеспечение безопасности дорожного движения на них

Таблица 53. Слабые стороны развития транспортной инфраструктуры

№ п/п	Слабые стороны развития транспортной инфраструктуры
1	Несоответствие состояния и темпов развития дорог местного значения современным требованиям и техническим нормам
2	Отсутствие возможности приведения автомобильных дорог в нормативное состояние из-за малой ширины между земельными участками четной и нечетной стороны улицы из-за наличия инженерных коммуникаций (опор ЛЭП)
3	Дотационность бюджета
4	Часть дорог местного значения относится к низкой категории
5	Низкая скорость движения, большие затраты на грузо- и пассажирские перевозки

Таблица 54. Возможности развития транспортной инфраструктуры

№ п/п	Возможности развития транспортной инфраструктуры
1	Внедрение стратегического планирования и проектного управления, которые позволяют выделить приоритеты, цели и задачи, сконцентрировать свои ресурсы достижение установленных целей
2	Участие округа в федеральных и региональных программах развития транспортного комплекса Челябинской области
3	Частные инвестиции

Таблица 55. Угрозы развития транспортной инфраструктуры

№ п/п	Возможности развития транспортной инфраструктуры
1	Изменения в налоговом, бюджетном законодательстве, которые могут усилить зависимость муниципального образования от принятия решений на региональном и федеральном уровне
2	Изменение в сторону увеличения планируемых сроков ремонта, реконструкции и строительства дорог общего пользования регионального значения, проходящих по территории округа
3	Высокий уровень автомобилизации и соответственно быстрый износ дорожного полотна
4	Разрушение дорожного полотна автотранспортом и спецтехникой организаций лесозаготовителей
5	Закрытие части маршрутов из-за убыточности и отказа компаний – перевозчиков

На период до 2035 года в муниципальном образовании планируются достаточно высокие темпы развития и размещения транспортной инфраструктуры.

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования на 2026-2035 гг. подготовлена на основании следующих нормативно-правовых документов:

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 №190-ФЗ;
- Федеральный закон Российской Федерации от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федеральный закон Российской Федерации от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

- Федеральный закон Российской Федерации от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 №1090 «О правилах дорожного движения»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- распоряжение Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 №3363-р. «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года»;
- Приказ Минтранса России от 26.05.2016 №131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Устав Пластовского муниципального округа Челябинской области;
- Единый документ территориального планирования и градостроительного зонирования Пластовского муниципального округа Челябинской области;

В соответствии с изложенной в Программе политикой администрация муниципального образования должна разрабатывать муниципальные программы, конкретизировать мероприятия, способствующие достижению стратегических целей и решению поставленных Программой задач.

2.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту, и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к разрушению дорожного покрытия, несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков недоремонта и увеличивает протяженность изношенных автомобильных дорог. В результате разрушение дорожных конструкций идет прогрессирующими темпами и стоимость их ремонта становится сопоставимой со стоимостью строительства новых дорог.

Сохранность существующих дорог и искусственных сооружений на них во многом зависит и от нормативного круглогодичного содержания, что включает в себя комплекс мероприятий по предупреждению преждевременного разрушения и износа конструктивных элементов автодорог, а также по сохранению их текущего транспортно-эксплуатационного состояния. Выполнение необходимых установленных сезонных нормативов работ позволяет поддерживать дороги в состоянии, отвечающем нормативным требованиям, стандартам, обеспечивающим безопасность дорожного движения.

Недостаточные объемы ремонта и содержания автомобильных дорог не только отрицательно влияют на технико-эксплуатационные показатели дорог, но и увеличивают транспортные издержки в экономике, ограничивают транспортную доступность муниципального образования, тем самым усугубляя положение в социальной сфере, вызывая недовольство населения отсутствием комфортной среды проживания, несвоевременным оказанием срочной и профилактической медицинской помощи, нерегулярным движением рейсовых маршрутов. Кроме того, неудовлетворительные дорожные условия способствуют возникновению дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) в каждом восьмом зарегистрированном случае.

В сложившейся на сегодняшний момент ситуации в сфере дорожного хозяйства основным направлением дорожной деятельности является сохранение существующей сети автомобильных дорог, улучшение ее транспортно-эксплуатационных показателей, соответствующих действующим нормативам. В этой связи на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Предоставление и расходование средств дорожного фонда муниципального образования осуществляется в объемах, определенных Законом Челябинской области об областном бюджете на очередной финансовый год и плановый период и по направлениям определенным решением Думы Пластовского муниципального округа.

Перечень муниципальных программ, по которым осуществляется финансирование работ на содержание, ремонт и строительство транспортной инфраструктуры муниципального

образования; программные мероприятия по данным муниципальным программам; цели, задачи и целевые показатели их реализации; Объемы финансирования транспортной инфраструктуры представлены в таблице 56.

Таблица 56. Объемы финансирования транспортной инфраструктуры

Наименование мероприятия/ Источники расходов на финансирование	Ответственный исполнитель, соисполнитель, исполнитель мероприятий	Объем расходов на выполнение мероприятия за счет всех источников ресурсного обеспечения, тыс. рублей			
		2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Всего по муниципальной программе, в том числе		20000,0	20000,0	20000,0	20000,0
федеральный бюджет		-	-	-	-
областной бюджет		-	-	-	-
местный бюджет		20000,0	20000,0	20000,0	20000,0
внебюджетные источники		-	-	-	-
Капитальные вложения:		-	-	-	-
федеральный бюджет		-	-	-	-
областной бюджет		-	-	-	-
местный бюджет		-	-	-	-
внебюджетные источники		-	-	-	-
Прочие нужды:		20000,0	20000,0	20000,0	20000,0
федеральный бюджет		-	-	-	-
областной бюджет		-	-	-	-
местный бюджет		20000,0	20000,0	20000,0	20000,0
внебюджетные источники		-	-	-	-
Мероприятие 1. Строительство, реконструкция и капитальный ремонт автомобильных дорог. всего, из них:	Администрация муниципального образования	15000,0	15000,0	15000,0	15000,0
федеральный бюджет		-	-	-	-
областной бюджет		-	-	-	-
местный бюджет		15000,0	15000,0	15000,0	15000,0
внебюджетные источники		-	-	-	-
Мероприятие 2. Приобретение дорожно-строительной техники всего, из них:	Администрация муниципального образования	-	-	-	-
федеральный бюджет		-	-	-	-
областной бюджет		-	-	-	-
местный бюджет		-	-	-	-
внебюджетные источники		-	-	-	-
Мероприятие 3. Субсидии на перевозку пассажиров транспортным предприятиям всего, из них:	Администрация муниципального образования	3000,0	3000,0	3000,0	3000,0
федеральный бюджет		-	-	-	-
областной бюджет		-	-	-	-
местный бюджет		3000,0	3000,0	3000,0	3000,0
внебюджетные источники		-	-	-	-

Наименование мероприятия/ Источники расходов на финансирование	Ответственный исполнитель, соисполнитель, исполнитель мероприятий	Объем расходов на выполнение мероприятия за счет всех источников ресурсного обеспечения, тыс. рублей			
		2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Мероприятие 4. Содержание автодорог в границах городских округов всего, из них:	Администрация муниципального образования	2000,0	2000,0	2000,0	2000,0
федеральный бюджет		-	-	-	-
областной бюджет		-	-	-	-
местный бюджет		2000,0	2000,0	2000,0	2000,0
внебюджетные источники		-	-	-	-
Мероприятие 5. Постановка на учет бесхозяйных автомобильных дорог и оформлению на них права муниципальной собственности всего, из них:	Комитет по управлению имуществом и земельным отношениям администрации муниципального образования	-	-	-	-
федеральный бюджет		-	-	-	-
областной бюджет		-	-	-	-
местный бюджет		-	-	-	-
внебюджетные источники		-	-	-	-

3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития муниципального образования

Прогнозные показатели Стратегии социально-экономического и градостроительного развития муниципального образования, в соответствии с Генеральным планом, представлены таблице 57.

Таблица 57. Прогнозные показатели Стратегии социально-экономического и градостроительного развития муниципального образования в соответствии с Генеральным планом

№ п/п	Показатель	Исходный год (2024-2025 гг.)	1-я очередь (2035 г.)	Расчетный срок (2045 г.)
1	Численность населения, чел.	24155	24279	24328
2	Средняя жилищная обеспеченность, кв. м. на 1 жителя	30,4	35,0	40,0
3	Требуемый жилищный фонд, тыс. кв. м.	-	849,76	973,12
4	Существующий жилищный фонд, тыс. кв. м.	736,26	733,72	733,72
5	Объем ветхого жилого фонда, тыс. кв. м.	2,54	-	-
6	Объем нового жилищного строительства всего, тыс. кв. м.	-	116,04	239,40
7	Территории, выделенные для размещения нового жилищного строительства с учетом стабилизации численности населения и улучшения жилищных условий, га, в том числе жилая застройка:	-	217,50	410,58
7.1	5 этажей	-	11,48	23,82
7.2	до 4 этажей (без земельных участков)	-	20,74	41,61
7.3	до 3 этажей (с земельными участками)	-	185,03	341,45

3.2. Прогноз транспортного спроса муниципального образования, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов

С ростом промышленного производства и повышением жизненного уровня ускоренно растет мобильность населения, объемы и дальность перевозок, в значительной мере определяющие социально-экономическое развитие общества. Мобильность населения и товаров, во многом определяют эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения. Потребность человека в передвижении во многом определяется:

- уровнем развития общества;
- социальной структурой;
- укладом жизни;
- характером расселения по территории муниципального образования;
- свободным временем и реальными доходами населения;
- культурно-бытовыми потребностями;
- концентрацией мест жительства и мест работы;
- ростом численности населения муниципального образования и др.

Передвижения человека могут быть пешеходными и транспортными (на индивидуальном или общественном транспорте). В случае сочетания нескольких способов передвижений или видов транспорта, их называют сложными или комбинированными. Любые передвижения осуществляются в соответствии с определенной целью: трудовые, учебные, культурно-бытовые, служебные.

Трудовые − поездки на работу, с работы. Эти передвижения наиболее устойчивые и составляют 50−60%.

Учебные − поездки учащихся, студентов в учебные заведения и обратно. Доля передвижений, в соответствии с этой целью, составляет 15−25%.

Культурно-бытовые − поездки по различным личным и бытовым нуждам, являющиеся эпизодическими и зависящие от доходов, социального статуса, рода занятий, возраста и др.

Служебные − поездки в рабочее время при производственной необходимости или выполнении служебных обязанностей.

Выбор способа передвижения, вида транспорта и степени их использования зависят от ряда факторов:

- социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к референтной группе);
- личностные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий, экономическое положение, образ жизни, представление о себе);
- культурные (культура, субкультура, принадлежность к социальному классу);
- психологические (мотивация);
- состояние развития транспортной системы;
- качество транспортного обслуживания территории;
- уровень автомобилизации;

- расстояние передвижения и др.

Актуальна задача сохранения и развития существующей сети, улучшения транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, в условиях их интенсивного старения при увеличении загруженности дорог и повышении доли тяжеловесных и большегрузных автомобилей в транспортном потоке.

Показатели транспортного спроса Пластовского муниципального округа приведены в таблице 58.

Таблица 58. Показатели транспортного спроса Пластовского муниципального округа

Показатель	Ед. изм.	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Количество муниципальных маршрутов	ед.	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением	%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Рост транспортного спроса предполагает дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры в муниципальном образовании.

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

- согласно п.11.27, потребность в АЗС составляет: одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей (топливораздаточные колонки бывают одинарные и двойные – в зависимости от количества одновременно обслуживаемых автомобилей);
- для расчета показателя по АЗС на объект следует применить расчет: 1200 автомашин на 1 заправочную колонку, 1000 автомашин на 0,8 заправочной колонки, при принятом условном приведении на 1 АЗС - 3 заправочные колонки, соответственно: на 1000 автомобилей – 0,25-0,27 АЗС (приведенный объект) - (1000/1200/3=0,27);
- согласно п.11.26, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей;
- согласно п.11.19, общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

Заправку топливом грузового транспорта следует осуществлять на территориях предприятий, к которым относится данный транспорт. Вновь размещаемые автозаправочные станции следует предусматривать за границами жилых районов; на территориях, прилегающих к магистральным улицам; на выездах из населенных пунктов.

Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта представлен в таблице59.

Таблица 59. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Наименование показателя	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Автомобильный транспорт										
Число остановочных площадок (автобусных остановок)	167	167	167	167	167	167	167	167	167	167
Число автостанций	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Парковочное пространство, мест	1000	1000	1000	1000	1050	1100	1300	1500	1500	1500
Число АЗС	3	4	6	7	7	7	7	7	7	7
Железнодорожный транспорт										
Число железнодорожных станций	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Велосипедное движение										
Число велодорожек	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3
Число пунктов хранения мест	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Авиационный транспорт										
Число вертолетных площадок	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Мойки (моечные пункты) автотранспорта размещаются как в составе предприятий по обслуживанию автомобилей (технического обслуживания и текущего ремонта подвижного состава, так и в виде отдельных объектов.

3.4. Прогноз развития дорожной сети муниципального образования

Реализация Программы позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет качественного содержания, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по ремонту, капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, разработки и обновлению проектов организации дорожного движения.

В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей, представленных в таблице 60.

Таблица 60. Значения показателей, достигаемых при реализации Программы

№	Наименование показателя	Плановое значение
1	Увеличение доли муниципальных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям	на 2 % в год
2	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	в полном объеме
3	Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения протяженностью в среднем	3 км/год
4	Капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения протяженностью в среднем	1 км/год

Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком.

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов, представлены в таблице 61.

Таблица 61. Риски по возможности достижения прогнозируемых результатов

№	Риски по возможности достижения прогнозируемых результатов	Обоснование
1	Риск ухудшения	социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли
2	Риск превышения	фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования
3	Риск задержки	завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей

3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

По прогнозу на долгосрочный период до 2035 года обеспеченность жителей муниципального образования индивидуальными легковыми автомобилями будет возрастать на 0,5-1 % в год, что значительно скажется на изменении интенсивности движения транспортного потока.

С учетом прогнозной численности населения на 2035 года, равной 24328 человек, уровень автомобилизации в муниципальном образовании на 2035 год принят 300 автомобилей на 1000 человек.

Прогноз уровня автомобилизации Пластовского муниципального округа приведен в таблице 62.

Таблица 62. Прогноз уровня автомобилизации Пластовского муниципального округа

Наименование показателя	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Единиц техники, в т.ч.:	7247	7254	7261	7268	7276	7283	7290	7297	7298	7298
легковые автомобили	7236	7243	7250	7257	7264	7271	7278	7285	7285	7285
автобусы	11	11	11	11	12	12	12	12	13	13

На сегодняшний день уровень обеспеченности населения личным автотранспортом составляет до 80-85 % от уровня автомобилизации.

3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Количество зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий в муниципальном образовании представлено ранее по тексту Программы.

В перспективе возможно ухудшение ситуации по обеспечению безопасности на дорогах из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая автомобилизация населения;
- несоблюдение правил и требований безопасности дорожного движения со стороны участников дорожного движения;
- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;
- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства и объектов сервиса;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования в улично-дорожной сети муниципального образования;
- повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения среди населения на дорогах, в том числе, среди несовершеннолетних;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования местного значения средствами технической организации дорожного движения (дорожными знаками, искусственными дорожными неровностями, освещением, ограждениями, светофорными объектами, дорожной разметкой).

Условия введения светофорного регулирования на перекрестках и пешеходных переходах определены ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств». Согласно данному нормативному документу светофорное регулирование вводится на перекрестке или пешеходном переходе в случае выявления на нем одного из следующих четырех условий, представленных ниже:

1. В течение 8 ч (суммарно) рабочего дня недели интенсивность движения транспортных средств не менее значения, указанного в таблице 63.

Таблица 63. Интенсивность движения транспортных потоков пересекающихся направлений, при котором вводится светофорное регулирование

Главная дорога	Второстепенная дорога	По главной дороге в двух направлениях	По второстепенной дороге в одном, наиболее загруженном, направлении
1	1	750	75

Главная дорога	Второстепенная дорога	По главной дороге в двух направлениях	По второстепенной дороге в одном, наиболее загруженном, направлении
		670	100
		580	125
		500	150
		410	175
		380	190
2 и более	1	900	75
		800	100
		700	125
		600	150
		500	175
		400	200
2 или более	2 или более	900	100
		820	125
		750	150
		675	175
		600	200
		525	225
		480	240

2. В течение 8 ч. (суммарно) рабочего дня недели интенсивность движения не менее:

- 600 ед./ч. (для дорог с разделительной полосой 1000 ед./ч.) по главной дороге в двух направлениях;
- 150 пешеходов пересекают проезжую часть в одном, наиболее загруженном направлении в каждый из тех же 8 ч.

Для населенных пунктов с численностью жителей более 10 тыс. чел. нормативы составляют 70 % указанных.

3. В случае если выполняются условия 1 и 2 одновременно по каждому отдельному нормативу на 80 % и более.
4. За последние 12 мес. на перекрестке совершено не менее трех дорожно-транспортных происшествий, которые могли бы быть предотвращены при наличии светофорной сигнализации (например, столкновения транспортных средств, движущихся с поперечных направлений, наезды транспортных средств на пешеходов, переходящих дорогу, столкновения между транспортными средствами, движущимися в прямом направлении и поворачивающими налево со встречного направления). При этом условия 1 или 2 должны выполняться на 80 % или более.

Примечание:

Светофорное регулирование с применением вызывной фазы для движения пешеходов на пешеходном переходе вводится на дороге с числом полос две и более в каждом направлении, если условие 2 не выполняется по значению интенсивности пешеходного движения.

Светофорное регулирование в местах пересечения дороги с велосипедной дорожкой вводится, если интенсивность велосипедного движения превышает 50 вел./ч при отсутствии регулируемого пешеходного перехода в этом направлении.

Диспропорция роста перевозок к объёмам финансирования дорожного хозяйства привели к существенному ухудшению состояния автомобильных дорог и, как следствие, к росту доли дорожно-транспортных происшествий, причиной которых служили

неудовлетворительные дорожные условия. Ежегодно растет количество ДТП связанных с неудовлетворительным состоянием дорог.

Потери от дорожно-транспортных происшествий, связанные с гибелью и ранениями людей, с повреждением автомобильного транспорта, влекут за собой расходы бюджетной системы на медицинское обслуживание, административные расходы и расходы по восстановлению технического оснащения дорог.

Четкое выполнение мероприятий Программы позволит снизить количество ДТП при создании удовлетворительных дорожных условий.

Перспективные показатели безопасности дорожного движения представлены в таблице 64.

Таблица 64. Перспективные показатели безопасности дорожного движения

Наименование показателя	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Всего ДТП	222	212	202	192	182	172	162	152	142	132

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

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет. Прогнозы на 2034 год для муниципального образования предполагают дальнейший рост легкового и грузового транспорта. Транспортная инфраструктура муниципального образования не поспевает за большим количеством индивидуального автотранспорта: возникают проблемы с парковании автомобилей. Также транспорт воздействует на окружающую среду, загрязняя атмосферу, изменяя климат, увеличивая бытовой шум. В связи с этим растет беспокойство по поводу воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. Возникающий риск для здоровья требует все более срочных действий для снижения негативного воздействия и связанного с ним риска. Включение вопросов защиты окружающей среды и охраны здоровья при развитии транспортной инфраструктуры, совершенно необходимо для обеспечения устойчивого развития муниципального образования и снижения заболеваемости.

Чтобы оценить важность проблемы, рассмотрим ряд факторов, неблагоприятно влияющих на здоровье, представленных в таблице 65.

Таблица 65. Факторы, неблагоприятно влияющих на здоровье

№	Факторы, неблагоприятно влияющих на здоровье	Обоснование
1	Загрязнение атмосферы	Автомобильно-дорожный комплекс вносит в окружающую среду 87% загрязнения атмосферы, которое зависит от технического состояния автотранспорта (30%), конструкции автомобилей (30%) и на 40% от технического состояния дорог и организации дорожного движения. Наибольшее количество вредных выбросов содержится в выхлопных газах в периоды пуска и торможения автомобилей и при его движении в диапазоне малых скоростей. В среднем выброс составляет: при торможении и разгоне – 0,00313 г/м.с; при движении с постоянной скоростью - 0,00089 г/м.с; при остановке – 0,01112 г/м.с. Выбросы в воздух черного дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO2), диоксид серы (SO2) и озон (O3)) приводят к множеству вредных проявления для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям

№	Факторы, неблагоприятно влияющих на здоровье	Обоснование
2	Воздействие шума	В муниципальном округе транспорт (автомобильный) служит самым главным источником бытового шума. Приблизительно 20 % населения подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ
3	Связанная с транспортом двигательная активность	Исследования европейских учёных показывают тенденцию к снижению уровня активности у людей, в связи с тем, что все больше людей предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечно-сосудистые заболевания, инсульт, диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию
4	Психологическое и социальное воздействие	Психологическое и социальное воздействие транспорта часто не учитывают или недооценивают, несмотря на то, что оно может влиять на поведение при передвижении. Например, страх перед опасностью в связи с угрозой жизни, которую создает интенсивное движение транспорта, привел к тому, что все большее число родителей отвозит своих детей в школу на автомобиле. Одни лишь психологические и социальные механизмы, которые включаются ожидаемым воздействием транспорта, могут приводить к заболеваниям. Каждое заболевание может повлечь за собой изменение ментального и социального статуса человека или действовать на группу людей. То есть психологическое состояние и социальное положение могут непосредственно влиять на воздействие на человека факторов стресса в окружающей среде

Уровень негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду оценивался посредством расчета среднесуточного выброса оксида углерода (CO) и оксида азота (NO2) транспортными средствами. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду представлен в таблице 66.

Таблица 66. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду

	Показатель			
	CO		NO_2	
	Факт, мг/м^3	Норматив, мг/м^3	Факт, мг/м^3	Норматив, мг/м^3
2025 г.	1,45	3	0,03	0,06
2035 г.	1,67	3	0,04	0,06

Ключевым итоговым критерием негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения в городах является расчетный показатель «индекс загрязнения атмосферы», который характеризует уровень длительного загрязнения воздуха и рассчитывается по значениям средних годовых концентраций пяти загрязняющих веществ. В связи с набирающей общемировой тенденцией перевода транспортных средств на газомоторное топливо в долгосрочной перспективе просматривается стабилизация тенденции и оценка прогнозируемого показателя, как «низкого».

Альтернативное решение проблемы представлено в таблице 67.

Таблица 67. Альтернативное решение проблемы

№	Альтернативное решение проблемы	Обоснование
1	Снижение привлекательности автомобиля	Необходимо расширять использование альтернативных способов передвижения, к каким относятся пешеходное и велосипедное

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду представлены в таблице 68.

Таблица 68. Задачи транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду

№	Задачи транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду
1	сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта
2	мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива

Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо выполнить следующие действия, представленные в таблице 69.

Таблица 69. Действия, для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов

№	Действия, для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов
1	уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств
2	стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (не нефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий, представленных в таблице 70.

Таблица 70. Мероприятия, для негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду

№	Мероприятия, для негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду
1	разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов
2	обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль них для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий

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

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

4. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта осуществляются с учетом результатов моделирования функционирования транспортной инфраструктуры, оценки вариантов изменения транспортного спроса и установленных целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры, а также сравнения целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры каждого варианта с базовыми показателями, за которые могут быть приняты показатели, характеризующие существующее состояние транспортной инфраструктуры или состояние транспортной инфраструктуры в период реализации программы (без учета реализации предлагаемых в рамках программы мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры)

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры муниципального образования учитывался прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловая активность на территории муниципального образования, размер выделяемых финансовых средств на поддержание и развитие транспортного комплекса, в результате анализа которых были разработаны 2 сценария: 1- базовый, 2 – умеренно-оптимистический.

За верхний предел, относительно которого проводилось сценарное проектирование, был взят высоко оптимистический вариант, при котором наиболее полно удовлетворялись бы потребности населения муниципального образования в соответствии со сложившейся социально-экономической картиной состояния территории.

Согласно данному сценарию рекомендовано запланировать следующие работы:

- приведение всех дорог местного значения, относящихся к муниципальному образованию в соответствие с нормативными требованиями к их содержанию и соответствию технико-эксплуатационным характеристикам;
- устройство в полном объеме дорожных знаков, искусственных неровностей на дорогах общего пользования местного значения муниципального образования в соответствии с нормативными требованиями по обеспечению дорожной безопасности.

Однако, в силу ограниченности выделяемых финансовых средств на содержание и развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования, расчет по нему не производился. Данный предельный сценарий служил ориентиром достижения целей, более приближенных к современной реальности.

Сценарий 1 (базовый) представлен в таблице 71. Этот вариант предполагает собой поддержание транспортной и инфраструктуры на существующем уровне, а также выполнение работ согласно Генеральному плану и проектам планировки.

Сценарий 2 (умеренно-оптимистический) представлен в таблице 72. Этот вариант предполагает приведение дорог местного значения, относящихся к муниципальному образованию в соответствие с нормативными требованиями к их содержанию и соответствию технико-эксплуатационным характеристикам.

Значения целевых показателей (индикаторов) сценария 1 и сценария 2 приведены в таблицах 73-74.

Детальный анализ предлагаемых вариантов развития транспортной инфраструктуры показывает, что реализация мероприятий, предусмотренных сценарием № 2 («умеренно-оптимистический»), дает решение проблем, связанных с организацией безопасного безаварийного движения всех видов транспорта, обеспечивает перспективное развитие городского округа, однако, данный вариант можно охарактеризовать как наиболее затратный.

Сценарий № 1 («Базовым») в условиях сокращенного финансирования даёт возможность решения ключевых проблем развития транспортной инфраструктуры и реализации выборочных проектов развития городского округа.

Таким образом, экономически наиболее эффективным и отвечающим насущным потребностям Пластовского муниципального округа представляется реализация мероприятий, предусмотренных сценарием № 1 («Базовый») развития транспортной инфраструктуры.

Таблица 71. Характеристика Сценария 1 (базовый)

Наименование мероприятия	Содержание мероприятий
1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры	Строительство Автодороги «Пласт – Полесье – Кособродка» протяженностью 23,67 км., категория автомобильной дороги – IV; Строительство Автодороги «Верхняя Санарка – Каменная Санарка» протяженностью 11,43 км., категория автомобильной дороги – IV; Строительство Автодороги «Объезд п. Светлый» протяженностью 1,22 км., категория автомобильной дороги – IV
2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования	Отсутствуют
3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для автомобильного транспорта, включая развитие парковочного пространства	Строительство АЗС в количестве 4 шт.; Строительство наземных парковочных мест вблизи объектов социально-культурного назначения – 500 машино-мест; Строительство автомойки в с. Степное в количестве 1 шт.; Строительство автомойки в с. Борисовка в количестве 1 шт.; Строительство уличного освещения на проезжей части протяженностью 2 км в г. Пласт
4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для пешеходного и велосипедного движения	Отсутствуют
5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	Строительство подъездов к площадкам для мусоросборников в количестве 2 шт.
6. Мероприятия по развитию сети дорог	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений, расположенных на них; Реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений, расположенных на них (ежегодно 3 км); Строительство автомобильных дорог местного значения Пластовского муниципального округа протяженностью 58,23 км
7. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения	Проектирование наиболее оптимального варианта режима работы светофорных объектов на перекрестках улиц г. Пласт; Проектирование и строительство светофорных объектов Пластовского муниципального округа; Обслуживание светофорных объектов Пластовского муниципального округа; Модернизация светофорных объектов на территории Пластовского муниципального округа. Реализация мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма (проведение инструктажей по безопасности на дорогах; классные часы по правилам дорожного движения; проведение разъяснительной работы среди родителей и учащихся о требованиях по вождению мопедов, скутеров, мотоциклов) Проведение встреч руководителей ОГИБДД МО МВД России г. Пласт с трудовыми коллективами, СМИ и общественными организациями по вопросам предупреждения и правонарушений в сфере дорожного движения Выполнение мероприятий и рекомендаций в соответствии с проектом организации дорожного движения муниципальных автомобильных дорог, находящихся на территории Пластовского муниципального округа

Таблица 72. Характеристика Сценария 2 (умеренно-оптимистический)

Наименование мероприятия	Содержание мероприятий
1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры	Строительство Автодороги «Пласт – Полесье – Кособродка» протяженностью 23,67 км., категория автомобильной дороги – IV; Строительство Автодороги «Верхняя Санарка – Каменная Санарка» протяженностью 11,43 км., категория автомобильной дороги – IV; Строительство Автодороги «Объезд п. Светлый» протяженностью 1,22 км., категория автомобильной дороги – IV
2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования	Отсутствуют

Наименование мероприятия	Содержание мероприятий
3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для автомобильного транспорта, включая развитие парковочного пространства	Строительство АЗС в количестве 8 шт.; Строительство наземных парковочных мест вблизи объектов социально-культурного назначения – 1000 машино-мест; Строительство автомойки в с. Степное в количестве 1 шт.; Строительство автомойки в с. Борисовка в количестве 1 шт.; Строительство уличного освещения на проезжей части протяженностью 5 км. в г. Пласт
4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для пешеходного и велосипедного движения	Отсутствуют
5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	Строительство подъездов к площадкам для мусоросборников в количестве 4 шт.
6. Мероприятия по развитию сети дорог	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений, расположенных на них; Реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений, расположенных на них (ежегодно 6 км.); Строительство автомобильных дорог местного значения Пластовского муниципального округа протяженностью 80,00 км.
7. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения	Проектирование наиболее оптимального варианта режима работы светофорных объектов на перекрестках улиц г. Пласт; Проектирование и строительство светофорных объектов Пластовского муниципального округа; Обслуживание светофорных объектов Пластовского муниципального округа; Модернизация светофорных объектов на территории Пластовского муниципального округа. Реализация мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма (проведение инструктажей по безопасности на дорогах; классные часы по правилам дорожного движения; проведение разъяснительной работы среди родителей и учащихся о требованиях по вождению мопедов, скутеров, мотоциклов) Проведение встреч руководителей ОГИБДД МО МВД России г. Пласт с трудовыми коллективами, СМИ и общественными организациями по вопросам предупреждения и правонарушений в сфере дорожного движения Выполнение мероприятий и рекомендаций в соответствии с проектом организации дорожного движения муниципальных автомобильных дорог, находящихся на территории Пластовского муниципального округа

Таблица 73. Значения целевых показателей (индикаторов) сценария 1

Наименование показателя	Ед. изм.	Значение показателя (индикатора), в том числе									
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Дорожная сеть											
Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе:	км.	267,38	273,85	280,32	286,79	293,26	299,73	306,2	312,67	319,14	325,61
протяженность реконструированных автомобильных дорог общего пользования местного значения	км	0,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, в отношении которых выполнены работы по содержанию, от общей протяженности	%	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Пассажирские перевозки											

Наименование показателя	Ед. изм.	Значение показателя (индикатора), в том числе									
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Количество маршрутов автобусного транспорта	ед.	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Доля транспортных средств, обеспеченных картами маршрутов регулярных перевозок от общего количества транспортных средств, обслуживающих муниципальные маршруты	%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Количество проведенных контрольных мероприятий по вопросам соблюдения нормативных правовых актов и обязательств, установленных договорами на право осуществления пассажирских перевозок транспортом общего пользования по регулярным маршрутам Единой маршрутной сети пассажирского транспорта	ед.	0	не менее 2	не менее 2	не менее 2	не менее 2	не менее 2	не менее 10	не менее 10	не менее 10	не менее 10
Автомобильный транспорт											
Количество АЗС	ед.	3	4	6	7	7	7	7	7	7	7
Количество бесплатных парковочных мест общего пользования	ед.	1000	1000	1000	1000	1050	1100	1300	1500	1500	1500
Общий уровень безопасности дорожного движения											
Количество ДТП	ед.	222	212	202	192	182	172	162	152	142	132

Таблица 74. Значения целевых показателей (индикаторов) сценария 2

Наименование показателя	Ед. изм.	Значение показателя (индикатора), в том числе									
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Дорожная сеть											
Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе:	км	267,38	276,27	285,16	294,05	302,94	311,82	320,71	329,60	338,49	347,38
протяженность реконструированных автомобильных дорог общего пользования местного значения	км	0,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, в отношении которых выполнены работы по содержанию, от общей протяженности	%	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80
Пассажирские перевозки											
Количество маршрутов автобусного транспорта	ед.	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9

Наименование показателя	Ед. изм.	Значение показателя (индикатора), в том числе									
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Доля транспортных средств, обеспеченных картами маршрутов регулярных перевозок от общего количества транспортных средств, обслуживающих муниципальные маршруты	%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Количество проведенных контрольных мероприятий по вопросам соблюдения нормативных правовых актов и обязательств, установленных договорами на право осуществления пассажирских перевозок транспортом общего пользования по регулярным маршрутам Единой маршрутной сети пассажирского транспорта	ед.	0	не менее 2	не менее 2	не менее 2	не менее 2	не менее 2	не менее 10	не менее 10	не менее 10	не менее 10
Автомобильный транспорт											
Количество АЗС	ед.	3	4	6	7	8	9	10	11	11	11
Количество бесплатных парковочных мест общего пользования	ед.	1000	1000	1000	1000	1050	1100	1300	1750	1900	2000
Общий уровень безопасности дорожного движения											
Количество ДТП	ед.	222	207	192	177	162	147	132	117	102	87

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

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения:

- Обеспечение 100 % содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативными требованиями (проведение возможно при выделении необходимого объема финансирования в соответствии с Нормативами денежных затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог, разработанными и утвержденными администрацией Пластовского муниципального округа;
- Увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения с усовершенствованным дорожным покрытием до 2 % (к общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения) возможно при ежегодном выполнении ремонта - не менее 1,5 км дорог и капитального ремонта – не менее 1 км;
- Проведение мероприятий по зимнему и летнему содержанию дорог в соответствии с нормативными требованиями (виды и периодичность проведения работ) в отношении;

  100 % автомобильных дорог общего пользования местного значения.
- Сокращение числа зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий, снижение количества погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории муниципального образования возможно при выполнении ряда мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения: установка дорожных знаков, дорожных неровностей и ограждений, светофорных объектов в соответствии с дислокацией дорожного движения.

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

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

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Пластовского муниципального округа, в том числе субсидии, выделяемые по целевым программам из областного бюджета на конкурсной основе.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводящихся по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в муниципальном образовании, проектированию и строительству тротуаров, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения

(приобретению и установке дорожных знаков), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий по ремонту дорог, искусственных сооружений на них по реализации Программы формируется Владельцем автодорог по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан.

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

Контроль за обеспечением сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения возложен на администрацию муниципального образования.

5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, предусмотренные генеральным планом муниципального образования, представлены в таблице 81.

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

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов, предусмотренные генеральным планом муниципального образования, представлены в таблице 81.

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

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. В целях повышения безопасности дорожного движения и улучшения обслуживания пользователей предусмотрено

обустройство автомобильных дорог местного значения объектами дорожного сервиса и другими предприятиями, оказывающими услуги участникам движения.

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности предусматривают меры по антитеррористической защищенности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и внедрению современного оборудования и технологий обеспечения безопасности.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской зоне муниципального образования.

Предполагается устройство дополнительных парковочных площадок и строительство автомобильных стоянок во вновь застраиваемых частях населенных пунктов муниципального образования.

Также по данному разделу необходимо выполнение ряда следующих мероприятий:

- создание сети автостоянок у объектов общественного назначения, проходных производственных зон, в рекреационных зонах;
- выделение территорий для размещения гаражей боксового типа для районов многоэтажной застройки с нормативным радиусом доступности до 800 м;
- организация общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей (весь период).

Рекомендованы мероприятия по обустройству дополнительных парковок (парковочных мест) при разработке проектов капитального ремонта автодорог и строительству охраняемых автостоянок. Мероприятия данного раздела планируются, как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, и могут быть реализованы при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

Предлагается ряд основных мероприятий по формированию единого парковочного пространства, представленных в таблице 81. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта приведены в таблице 81.

5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных переходов, освещения участков автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, светофоров, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

Рациональная организация движения пешеходов является решающим фактором повышения пропускной способности улиц и дорог и обеспечения более дисциплинированного поведения людей в дорожном движении.

На территории Пластовского МО утвержден план по созданию и интеграции инфраструктуры для средств индивидуальной мобильности и велосипедов в городские транспортные системы на территории Челябинской области (Приложение 1).

Мероприятия по данному разделу представлены в таблице 81.

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

В целях упорядочения организации дорожного движения, внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам местного значения, позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов. Также требуется строительство стоянок для крупногабаритного и тяжеловесного транспорта на окраинах населенных пунктов Пластовского муниципального округа.

Транзитный транспорт не только увеличивает интенсивность уличного движения и снижает скорость сообщения, но и повышает загазованность воздушного бассейна городов, ухудшает условия безопасности движения, влияет на повышение транспортного шума. Основную часть транзитного транспорта составляют грузовые автомобили. Поэтому во всех странах мира принимаются меры по выводу транзитного транспорта за пределы населенных пунктов путем строительства обходных магистралей или выделения его из общих городских потоков.

Важнейшим звеном транспортной системы является грузовой транспорт, который играет ведущую роль в перевозках грузов внутри населенных пунктов.

В настоящее время актуальной проблемой организации движения грузовых автомобилей в населенных пунктах стало несоответствие веса-габаритных характеристик грузовых автомобилей дорожным условиям: узкие улицы населенных пунктов отрицательно влияют на условия движения автопоездов; грузовые автомобили плохо вписываются в повороты, создают помехи другим участникам движения; грузовые автомобили полной массы зачастую составляют 50 и более тонн; конструкция дорожной одежды улиц и дорог зачастую не соответствует такой нагрузке, производимой автомобилями, что приводит к интенсивному разрушению покрытия дорожной одежды.

Главные направления грузового движения - магистрали, предназначенные для грузового движения через территорию населенных пунктов, а также для подъезда к районам основного грузотяготения. Вдоль главных маршрутов расположена большая часть точек грузополучения и грузоотправления.

Фактически грузовые автомобили (особенно автопоезда) должны въезжать на территорию населенных пунктов по данным направлениям, а также следовать через населенные пункты транзитом. Грузовые автомобили должны от грузоотправителя или грузополучателя по кратчайшей траектории выезжать на магистрали главного грузового движения. Это позволит минимизировать нагрузку на улицы, не предназначенные для грузового движения. Конструкция дорожной одежды на данных магистралях должна быть более прочной и соответствовать необходимой транспортной нагрузке от грузовых автомобилей.

Второстепенные направления грузового движения – направления, предназначенные для движения грузового транспорта по территории населенных пунктов. На эти улицы грузовые автомобили должны попадать через главные направления по кратчайшему расстоянию, а затем выезжать непосредственно к месту получения груза.

Крупногабаритным (негабаритным) грузом или негабаритом считается такой вид груза, который имеет весогабаритные параметры, превышающие нормы, установленные в Правилах дорожного движения. Другими словами, это груз, для транспортировки которого требуется специальное автотранспортное средство. Следует иметь в виду то, что если груз вместе с автотранспортным средством имеет ширину до 255 см (260 см для рефрижераторов), высоту от поверхности дорожного полотна до 4 метров и длину до 20 метров (для одиночного транспортного средства 12 метров), его можно перевозить без специального разрешения.

В случае, если транспортное средство с грузом превышает весогабаритные характеристики, указанные выше, на него необходимо получение специального разрешения на перевозку.

Правила перевозки опасных грузов утверждены Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 08.08.1995 №73. В соответствии с данным приказом, к опасным грузам относятся грузы, требующие особые меры предосторожности при перевозке, например, вещества и материалы с физико-химическими свойствами высокой степени опасности по ГОСТ 19433-88 «Грузы опасные. Классификация и маркировка».

Данным документом предлагается осуществлять перевозку крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов, по главным направлениям грузового движения. В случае если грузоотправитель или грузополучатель, находится на удалении от главных направлений движения, необходимо разрабатывать маршрут так, чтобы попадать на главное направление движения по кратчайшему расстоянию по второстепенным направлениям. Для перевозки крупногабаритных грузов, а также негабаритных, в соответствии с Законом по организации дорожного движения, необходима разработка проекта организации движения на маршрут движения транспортного средства по территории населенного пункта. Данный проект разрабатывается отдельно на каждый маршрут следования крупногабаритного транспортного средства.

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб приведены в таблице 81.

5.6. Мероприятия по развитию сети дорог муниципального образования

Сведения о транспортной доступности населенных пунктов муниципального образования, транспортно-эксплуатационное состояние дорог и подъездов местного значения, представлены в виде перечня работ, который необходимо выполнить для приведения автомобильных дорог в нормативное состояние, определены сроки выполнения этих работ и источники финансирования, в таблице 81.

В рамках задачи, предусматривающей меры по обеспечению устойчивого функционирования автомобильных дорог общего пользования местного значения, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задач Программы, направленные на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства муниципальной собственности, установление придорожных полос автомобильных дорог местного значения и обозначение их на местности, информационное обеспечение дорожного хозяйства, выполнение работ и оказание услуг, направленных на обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения, выполнение работ и оказание услуг, направленных на правовое обеспечение реализации Программы.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

- расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в муниципальном образовании;
- дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Челябинской области;
- упорядочение улично-дорожной сети в отдельных населенных пунктах муниципального образования, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
- строительство новых главных и основных автодорог;
- строительство улично-дорожной сети на территории нового жилищного строительства в муниципальном образовании.

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

Основные направления развития транспортной инфраструктуры на федеральном уровне определены транспортной стратегией Российской Федерации, утверждённой распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 №1734-р.

Мероприятия по развитию сети дорог Пластовского муниципального округа приведены в таблице 81.

5.7. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения муниципального образования

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач Программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения посредством приобретения и установки/замены знаков дорожного движения;
- обеспечение образовательных учреждений муниципального образования учебно-методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- замена и установка технических средств организации дорожного движения, в том числе проектные работы;
- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры муниципального образования:

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме;
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению муниципального образования;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

Существующий уровень интенсивности движения транспорта в данных транспортных узлах обеспечивает нормативные условия движения транспорта.

Однако с учетом роста уровня интенсивности на перспективу 10 лет (2034 год) в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2004 по условию 1 (значения интенсивности движения транспортных потоков пересекающихся направлений) будет требоваться введение светофорного регулирования с устройством уширений.

Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения Пластовского муниципального округа приведены в таблице 81.

Ограничение скоростного режима для движения транспортных средств - одно из мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и снижению уровня аварийности на улично-дорожной сети населенных пунктов, представлены в таблицеТаблица 75.

Таблица 75. Ограничение скоростного режима для движения транспортных средств

№ п/п	Место ограничения скоростного движения транспортных средств	Значение скоростного режима, км/ч
1	На автомобильных дорогах общего пользования вне населенных пунктов	90
2	На территории населенных пунктов	60
3	На улично-дорожной сети в населенных пунктах на улицах, где движение транспорта и пешеходов разделено, путем устройства тротуаров	60
4	На улично-дорожной сети в населенных пунктах на улицах и дорогах, где расположено большое количество нерегулируемых пешеходных переходов и где проезжая часть ограничена частным сектором	40

В целях контроля фактического скоростного режима предлагается установка систем фото-видеофиксации нарушений скоростного режима на ключевых транспортных узлах улично-дорожной сети муниципального образования.

Для обеспечения маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям, в соответствии с действующим законодательством каждое образовательное учреждение должно разработать «Паспорт дорожной безопасности образовательного учреждения». Данный паспорт предназначен для отображения информации об образовательном учреждении с точки зрения безопасности детей на этапах их перемещений «дом - образовательное учреждение - дом». Паспорт используется преподавательским составом и сотрудниками Госавтоинспекции в работе по разъяснению безопасного передвижения и поведения детей на улично-дорожной сети вблизи образовательного учреждения и на маршруте: школа - дом. Кроме того, паспорт необходим для предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

В соответствии с нормативными требованиями паспорт ведется ответственным сотрудником образовательного учреждения совместно с сотрудниками Госавтоинспекции, который оказывает помощь в разработке Паспорта.

Предлагается проводить анализ каждого случая детского дорожно-транспортного травматизма. Полученные в результате анализа причины травматизма, а также предложения по их предотвращению, должны вносится в паспорта всех общеобразовательных учреждений Пластовского муниципального округа. Это позволит исключить повторений типовых нарушений правил дорожного движения и снизить общий уровень детского травматизма.

Также для обеспечения безопасного движения детей к образовательным учреждениям необходима организация движения на пешеходных переходах, предусмотренная нормативными требованиями.

Рекомендуется у подходов к школам оборудовать пешеходные переходы с установкой светофорных объектов типа Т.7 желтых мигающих.

Установка камер автоматической фиксации нарушений приобретает все большую популярность в населенных пунктах России. В первую очередь камеры фиксации нарушений устанавливают для регистрации следующих видов нарушений правил дорожного движения: превышение скорости, проезд на запрещающий сигнал светофора, выезд за стоп-линию, выезд на встречную полосу движения.

В настоящее время в населенных пунктах муниципального образования нет действующих систем видеофиксации и видеонаблюдения за транспортной обстановкой.

Предлагается установить систему видеофиксации и видеонаблюдения на ключевых транспортных узлах улично-дорожной сети населенных пунктов Пластовского муниципального округа.

В существующих условиях роста автомобилизации, увеличения количества автомобилей и их технических возможностей организация дорожного движения требует особого внимания со стороны администрации муниципального образования. Задачи организации дорожного движения предполагают комплексный учет градостроительной политики и условий движения транспорта.

5.8. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

Интеллектуальная транспортная система предназначена для эффективного управления транспортными потоками, увеличения пропускной способности улично-дорожной сети, предотвращения автомобильных заторов, уменьшения задержек в движении транспорта, повышения безопасности дорожного движения, информирования участников движения о складывающейся дорожно-транспортной ситуации и вариантах оптимального маршрута движения.

В состав интеллектуальной транспортной системы входят:

- система мониторинга параметров транспортных потоков;
- система информирования участников дорожного движения о заторах;
- система управления техническими средствами регулирования и организации дорожного движения;
- система телеобзора;
- система управления парковочным пространством;
- система фотовидеофиксации нарушений Правил дорожного движения;
- система навигационно-информационного обеспечения на основе системы ГЛОНАСС.

Автоматизированной системой управления дорожным движением (АСУДД) называют комплекс технических, программных и организационных мер, обеспечивающих сбор и обработку информации о параметрах транспортных потоков и на основе этого оптимизирующих управление движением.

Для установления автоматизированной системы управления дорожным движением на узлах, где осуществляется и планируется реализовать светофорное регулирование, необходима разработка планов координации для различных условий движения.

Рекомендуется использование четырех программ управления:

- Программа координации для утра буднего дня (ПК 1) используется для периода с 7.00 до 10.00 в рабочие дни;
- Программа координации для межпикового периода (ПК 2) используется в период с 6.00 до 7.00, с 10.00 до 16.00, с 19.00 до 23.00 в будние дни, а также с 7.00 до 23.00 в выходные дни;

- Программа координации для вечера буднего дня (ПК 3) используется в период с 16.00 до 19.00 в рабочие дни;
- Программа координации для ночных часов (ПК 4) - программа с коротким циклом регулирования - используется в период с 23.00 до 6.00 в рабочие и выходные дни.

Предлагаемая схема работы автоматизированной системы управления представлена в таблице 76.

Таблица 76. Схема работы автоматизированной системы управления дорожным движением

Время	Номер программы управления	Примечание
Рабочие дни		
23.00 - 6.00	ПК 4 Короткая программа управления	Короткая программа управления для минимизации времени ожидания разрешающего сигнала светофора
6.00 - 7.00	ПК 2 Программа межпикового периода	Программа, настроенная на интенсивность движения межпикового периода, которая составляет 60-70 % от пиковой интенсивности движения
7.00 - 10.00	ПК 1 Программа для утреннего часа пик	Программа, настроенная под интенсивность движения утреннего часа пик и минимизирующая количество перегруженных перекрестков на улично-дорожной сети города
10.00 - 6.00	ПК 2 Программа межпикового периода	Программа, настроенная на интенсивность движения межпикового периода, которая составляет 60-70 % от пиковой интенсивности движения
16.00 -19.00	ПК 3 Программа для вечернего часа пик	Программа, настроенная под интенсивность движения вечернего часа пик и минимизирующая количество перегруженных перекрестков на улично-дорожной сети города
19.00 -23.00	ПК 2 Программа межпикового периода	Программа, настроенная на интенсивность движения межпикового периода, которая составляет 60-70 % от пиковой интенсивности движения
Выходные дни и праздники		
23.00 - 6.00	ПК 4 Короткая программа управления	Короткая программа управления для минимизации времени ожидания разрешающего сигнала светофора
6.00 - 23.00	ПК 2 Программа межпикового периода	Программа, настроенная на интенсивность движения межпикового периода, которая составляет 60-70 % от пиковой интенсивности движения

Оперативная работа с системой АСУДД позволит использовать следующие алгоритмы управления: Жесткая сетевая координация и Жесткая магистральная координация.

Следующая ступень развития АСУДД потребует внедрения в систему детекторов транспорта, которые будут учитывать интенсивности движения транспорта в автоматическом режиме. На этой стадии автоматизированная система может использовать следующие методы управления движением: локальные адаптивные алгоритмы регулирования, метод поиска разрывов, метод разъезда очереди, метод расчетного определения длительностей цикла и фаз, метод прогноза прибытий, сетевые адаптивные методы управления.

В таблице 77 показана пошаговая схема модернизации работы автоматизированной системы управления дорожным движением.

Таблица 77. Схема модернизации автоматизированной системы управления дорожным движением

Этап	Характеристика АСУДД
1 этап. Запуск работы светофорного регулирования	Однопрограммное управление светофорными объектами.
2 этап. Введение в систему АСУДД данных по 4 программам управления движения	Четыре программы управления дорожным движением, координация работы светофоров. Организация движения по алгоритму Зеленой волны.

3 этап. Модернизация АСУДД путем подключения детекторов транспорта	Управление движением в режиме адаптивного управления, с функциями изменения работы объектов под реальную дорожную ситуацию.

Предлагается использовать электронную базу данных, размещаемую на сервере администрации Пластовского муниципального округа с организацией к ней доступа структур и сотрудников, участвующих в процессе организации дорожного движения. Данная электронная база предназначена для проведения работ по инвентаризации технических средств организации дорожного движения, разработки проектов организации дорожного движения, технических паспортов на автомобильные дороги, схем размещения рекламных и других конструкций, а также для других видов документации.

Автоматизированная информационная система позволит заносить объекты в базу данных, визуализировать их на карте и фотопанорамах, проводить основные статистические операции с ними, генерировать табличные отчеты и план-схемы.

В соответствии с Федеральным законом №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», а также с проектом Федерального закона «Об организации дорожного движения», в утвержденный проект организации дорожного движения на период эксплуатации дорог или их участков, его повторное утверждение должны осуществляться не реже чем один раз в три года, в связи с чем, рекомендуется 1 раз в 3 года проводить повторную полную инвентаризацию технических средств организации дорожного движения. Предложения по периодичности актуализации базы данных представлены в таблице 78.

Таблица 78. Предлагаемая периодичность актуализации базы данных организации дорожного движения муниципального образования

№ п/п	Виды актуализации данных	Периодичность актуализации	Примечание
1	Полная инвентаризация технических средств организации дорожного движения (ОДД)	1 раз в 5 лет	Выполняется проектной организацией
2	Внесение изменений в базу данных по отдельным перекресткам и узлам. Мероприятий по изменению технических средств организации дорожного движения (ТСОДД) без изменения планировочной структуры сети	Постоянно, после выполнения комплекса работ по изменению схемы организации дорожного движения	Выполняется заказчиком или проектной организацией по отдельному договору подряда
3	Внесение изменений в базу данных по улицам и дорогам, после проведения их реконструкции или строительства. Планировочное изменение структуры сети	Постоянно, после выполнения комплекса работ по строительству или реконструкции объекта	Выполняется заказчиком или проектной организацией по отдельному договору подряда

В процессе дорожного движения его участники нуждаются в информации, позволяющей свободно ориентироваться на улично-дорожной сети при следовании по выбранному маршруту. Данная информация снижает напряженность труда водителей и уменьшает вероятность дорожно-транспортных происшествий, а также увеличивает пропускную способность дорог.

Системы информационного обеспечения участников дорожного движения в муниципальном образовании должны включить в себя несколько подсистем.

Предлагается подразделять информацию по дорожному движению на три подсистемы: дорожную, внедорожную и обеспечиваемую на рабочем месте водителя, представленных в таблице 79.

Таблица 79. Подсистемы информации дорожного движения

№ п/п	Наименование подсистемы информирования	Краткая характеристика подсистемы информирования	Возможность влияния администрации муниципального образования на подсистему информирования	Направления совершенствования подсистемы информирования
1	Дорожная информация	К дорожной информации относится все, что доводится до сведения водителей (а также пешеходов) с помощью технических средств организации дорожного движения.	имеется	В качестве дорожной информации для водителей, особенно осуществляющих транзитное движение че-рез муниципальное образование используются знаки индивидуального проектирования. Данная информация позволит минимизировать общие потери, возникающие при движении транспортных средств по улично-дорожной сети населенных пунктов. На улично-дорожной сети муниципального образования установлено необходимое количество информационных знаков, исходя из целесообразности их установки.
2	Внедорожная информация	Во внедорожную информацию входят периодические печатные издания (газеты, журналы), специальные карты-схемы и путеводители, информация по радио и телевидению, обращенная к участникам дорожного движения о типичных маршрутах следования, метеоусловиях, состоянии до-рог, оперативных изменениях в схемах организации движения и т.д.	имеется	Внедорожная информация может указывать на текущее состояние автомобильных дорог, а также существующие и прогнозируемые метеоусловия. Вместе с этим предлагается использовать средства массовой информации и печатные издания, для информирования участников движения о введении временного ограничения или прекращения движения по участкам улично-дорожной сети муниципального образования. Информацию о введении временного ограничения, прекращении движения, а также изменения схемы движения на улично-дорожной сети муниципального образования, предлагается доводить до всех участников движения не позднее чем за 30 дней до их введения.
3	Информация на рабочем месте	Информация на рабочем месте водителя может складываться из визуальной и звуковой, которые обеспечиваются автоматически различными датчиками, контролирующими показатели режима движения: например, скорость движения, соответствие дистанции до впереди движущегося в потоке транспортного средства. Особое место занимают получившие развитие навигационные системы, использующие бортовые ЭВМ и спутниковую связь.	отсутствует	Администрация муниципального образования в процессе своей работы не имеет возможности влиять на совершенствование подсистемы «Информация на рабочем месте».

5.9. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения муниципального образования

Для уменьшения количества выхлопных газов в населенных пунктах муниципального образования, многие муниципалитеты ограничивают въезд для транспортных средств, не соответствующих определённым экостандартам. Также вводятся ограничения для движения автомобилей в центральных районах. Ведётся политика по ограничению парковочного пространства. Повышаются налоги на владение транспортным средством. Вводятся дополнительные маршруты общественного транспорта, продумываются варианты объезда, вводится одностороннее движение и просчитывается трафик.

Для снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения Программой предусмотрена реализация следующих мероприятий:

- установка информационных знаков, запрещающих мойку автотранспортных средств вблизи водоемов, расположенных в черте населенных пунктов;
- использование в качестве противогололедных материалов песка и гранитной крошки при содержании муниципальных автодорог общего пользования местного значения в целях предотвращения загрязнения придорожных полос и прилегающих водных объектов;
- ведение разъяснительной информационной работы по расширению использования альтернативного вида топлива – сжатого и сжиженного газа;
- содержание автомобильных дорог в соответствии с требованиями действующего законодательства;
- осуществление проверки нормативов содержания загрязняющих веществ в выхлопных газах при работе двигателей автотранспорта в порядке, установленном законодательством;
- при строительстве автомобильных дорог предусматривать средства защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автодорог для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

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

Мониторинг и контроль за работой транспортной инфраструктуры, качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности, движением большегрузного и автомобильного транспорта, определение ущерба автомобильным дорогам общего пользования местного значения, нанесенного тяжеловесными автотранспортными средствами, осуществляет администрация Пластовского муниципального округа.

При возникающих проблемах, авариях, дорожно-транспортных происшествиях или чрезвычайных ситуациях на улично-дорожной сети, иных объектах транспортной инфраструктуры мониторинг ситуации и оповещение участников дорожного движения, надзорных органов, оперативных служб (скорая помощь, полиция и др.) и ответственных лиц осуществляется Единой дежурно-диспетчерской службой.

Организация системы мониторинга дорожного движения на территории Пластовского муниципального округа, представлена в таблице 80.

Таблица 80. Предлагаемая периодичность и виды мониторинга дорожного движения

№ п/п	Виды мониторинга	Периодичность мониторинга
1	Обследование интенсивности движения транспорта на отдельных узлах	Мониторинг на улицах и перекрестках, в отношении которых разрабатывается проектная документация. Обследование проводится в период проектирования объекта
2	Обследование интенсивности движения пешеходов на отдельных узлах	Мониторинг на улицах и перекрестках, в отношении которых разрабатывается проектная документация. Обследование проводится в период проектирования объекта

№ п/п	Виды мониторинга	Периодичность мониторинга
3	Сплошные обследования транспортных потоков на основных узлах населенных пунктов муниципального образования	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки
4	Сплошные обследования пешеходов потоков на основных узлах населенных пунктов муниципального образования	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки
5	Суточные обследования интенсивности движения на основных узлах	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки
6	Опросные обследования участников движения	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки
7	Обследование скорости движения транспортных потоков	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки
8	Обследование пассажиропотоков на сети массового транспорта	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки. Мониторинг может проводится в рамках разработки новой схемы маршрутной сети населенных пунктов муниципального образования
9	Обследование транзитного движения транспортного средства через населенные пункты муниципального образования	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки

6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры муниципального образования приведена в таблице 81.

Необходимо отметить, что объемы финансирования, особенно на долгосрочный период, были приняты укрупненно и подлежат актуализации в ходе проведения проектно-изыскательских или подготовительных работ.

Перечень индикаторов, применяемых для мониторинга программ комплексного развития транспортной инфраструктуры представлен в таблице 82.

Таблица 81. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры муниципального образования

№	Наименование мероприятия	Объем расходов на выполнение мероприятия, тыс. рублей											Источник финансирования
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Всего	
Мероприятия по развитию внешней транспортной инфраструктуры													
1	Строительство Автодороги «Пласт – Полесье – Кособродка» протяженностью 23,67 км, категория автомобильной дороги – IV	0,00	0,00	0,00	85974,65	85974,65	85974,65	85974,65	85974,65	85974,65	85974,65	601822,53	Областной бюджет
2	Строительство Автодороги «Верхняя Санарка – Каменная Санарка» протяженностью 11,43 км, категория автомобильной дороги – IV	0,00	0,00	0,00	58122,78	58122,78	58122,78	58122,78	58122,78	0,00	0,00	290613,92	Областной бюджет
3	Строительство Автодороги «Объезд п. Светлый» протяженностью 1,22 км, категория автомобильной дороги – IV	0,00	0,00	31019,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	31019,16	Областной бюджет
Мероприятия по развитию транспорта общего пользования													
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта													
1	Строительство АЗС в количестве 4 шт.	15000,00	30000,00	15000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	60000,00	Местный бюджет
2	Строительство наземных парковочных мест вблизи объектов социально-культурного назначения – 500 машино-мест	0,00	0,00	0,00	0,00	125,00	125,00	125,00	125,00	0,00	0,00	500,00	Местный бюджет
3	Строительство автомойки в с. Степное в количестве 1 шт.	0,00	0,00	0,00	2000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2000,00	Местный бюджет
4	Строительство автомойки в с. Борисовка в количестве 1 шт.	0,00	0,00	0,00	0,00	2000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2000,00	Местный бюджет
5	Строительство уличного освещения на проезжей части протяженностью 2 км в г. Пласт	0,00	0,00	0,00	3500,00	3500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7000,00	Местный бюджет
Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения													
1	Строительство велосипедных дорожек в г. Пласт в количестве 3 шт.	0,00	250,00	0,00	0,00	250,00	0,00	0,00	250,00	0,00	0,00	750,00	Местный бюджет
2	Строительство нерегулируемых пешеходных переходов в г. Пласт в количестве 2 шт.	0,00	0,00	0,00	350,00	0,00	350,00	0,00	0,00	0,00	0,00	700,00	Местный бюджет
3	Мероприятия по созданию и интеграции инфраструктуры для СИМ и велосипедов	250,00	250,00	500,00	500,00	500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2000,00		
Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб													
1	Строительство подъездов к площадкам для мусоросборников в количестве 2 шт.	0,00	0,00	250,00	250,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	500,00	Местный бюджет
Мероприятия по развитию сети дорог Пластовского муниципального округа													

№	Наименование мероприятия	Объем расходов на выполнение мероприятия, тыс. рублей											Источник финансирования
		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Всего	
1	Строительство автомобильных дорог местного значения Пластовского муниципального округа протяженностью 58,23 км	148052,92	148052,92	148052,92	148052,92	148052,92	148052,92	148052,92	148052,92	148052,92	148052,92	1480529,19	Местный / областной бюджет
2	Реконструкция автомобильных дорог местного значения Пластовского муниципального округа протяженностью 3 км ежегодно	4500,00	4500,00	4500,00	4500,00	4500,00	4500,00	4500,00	4500,00	4500,00	4500,00	45000,00	Местный / областной бюджет
Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения Пластовского муниципального округа													
1	Проектирование наиболее оптимального варианта режима работы светофорных объектов на перекрестках улиц г. Пласт	150,00	150,00	150,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	450,00	Местный бюджет
2	Проектирование светофорных объектов Пластовского муниципального округа	200,00	200,00	200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	600,00	Местный бюджет
3	Реконструкция светофорных объектов на территории Пластовского муниципального округа	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	750,00	Местный бюджет
	Итого:	167977,92	183227,92	199247,08	302825,35	302600,35	297200,35	296850,35	297100,35	238602,57	240602,57	1191758,53	

Таблица 82. Перечень индикаторов, применяемых для мониторинга программ комплексного развития транспортной инфраструктуры

№ п/п	Индикатор (целевой показатель)	Данные для установки целевого показателя	Единица измерения	2026 год	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год	2031 - 2035 год
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Качество транспортной инфраструктуры	Общая протяженность дорог – всего	км	267,38	276,27	285,16	294,05	302,94	325,61
		Протяженность дорог с твердым покрытием и грунтовых дорог, не отвечающих нормативным требованиям	км	60,16	55,16	50,16	45,16	40,16	20,16
2	Доступность транспортной инфраструктуры	Доля обеспеченности населения МО маршрутами общественного транспорта	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
		Доля общественного транспорта, доступного для маломобильных групп населения	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
3	Затраты на мероприятия по ремонту объектов транспортной инфраструктуры	Бюджетное финансирование	млн. руб.	163,40	178,65	194,67	298,25	298,03	1345,48
		Привлечение частных инвестиций	млн. руб.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4	Затраты на мероприятия по строительству объектов транспортной инфраструктуры	Бюджетное финансирование	млн. руб.	4,58	4,58	4,58	4,58	4,58	22,88
		Привлечение частных инвестиций	млн. руб.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

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

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий и оценку эффективности реализации мероприятий Программы.

Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных Методикой.

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

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

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

- 1 этап – расчет P_1 – оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию Программы»;
- 2 этап – расчет P_2 – оценки эффективности Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей Программы»;
- 3 этап – расчет $P_{итог}$ – итоговой оценки эффективности Программы.

Итоговая оценка эффективности Программы ($P_{итог}$) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности. Каждый критерий при оценке эффективности подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения).

Расчет P_1 – оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию Программы» осуществляется по следующей формуле 1:

$$P_1 = \frac{(V_{факт} + u)}{V_{пл}} \cdot 100\% \quad (1), \text{ где}$$

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

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

u – сумма «положительной экономии».

К «положительной экономии» относятся: экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд.

Интерпретация оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию Программы» осуществляется по следующим критериям:

- Программа выполнена в полном объеме, если $P_1 = 100\%$;
- Программа в целом выполнена, если $80\% < P_1 < 100\%$;
- Программа не выполнена, если $P1<80\%$.

Расчет Р2 – оценки эффективности Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей Программы» осуществляется по формуле 2:

$$P_2 = SUM\ K_i /N,\ i=1 \quad (2),$$ где:

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

N – число планируемых значений показателей Программы.

Исполнение по каждому показателю Программы за отчетный год осуществляется по формуле 3:

$$K_i = П_{i\ факт} / П_{i\ пл} * 100\ \% \quad (3),$$ где:

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

$П_{i\ пл}$ - плановое значение i показателя за отчетный год.

В случае, если фактическое значение показателя превышает плановое больше чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю Программы на отчетный год осуществляется по формуле 4:

$$Ki = 100\% \quad (4)$$

В случае, если планом установлено значение показателя равно нулю, то при превышении фактического значения показателя плана расчет выполнения по каждому показателю осуществляется по формуле 5:

$$Ki = 0\% \quad (5)$$

8.8. Интерпретация оценки эффективности Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей Программы» осуществляется по следующим критериям:

- Программа перевыполнена, если $P2 > 100\%$;
- Программа выполнена в полном объеме, если $90\% < P2 < 100\%$;
- Программа в целом выполнена, если $75\% < P2 < 95\%$
- Программа не выполнена, если $P2 < 75\%$.

8.9. Итоговая оценка эффективности Программы осуществляется по формуле 6:

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

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

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

- $P_{итог} > 100\%$ (высокоэффективная);

- 90% < $Р_{итог}$ < 100% (эффективная);
- 75% < $Р_{итог}$ < 90% (умеренно эффективная);
- $Р_{итог}$ < 75% (неэффективная).

8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования

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

Ограниченность финансовых ресурсов местного бюджета создает препятствия для эффективной реализации градостроительной политики при содержании и строительстве объектов местного значения.

Для более успешной реализации документов территориального планирования в ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства», утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.07.2013 №1336-р, было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программу развития транспортной инфраструктуры.

В соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

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

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», требованиями к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 №1440.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры муниципального образования, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития

муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

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

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

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

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов подлежат утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры в составе единого комплексного проекта управления развитием территории муниципального образования, в который также входит и разработка генерального плана.

Функциональный механизм реализации Программы включает следующие элементы:

- стратегическое планирование и прогнозирование (определение стратегических направлений, темпов, пропорций структурной политики развития хозяйственного комплекса муниципального образования в целом, его важнейших отраслевых и межотраслевых комплексов), трансформированное в систему программных мероприятий (проектов) и плановых показателей их результативности;
- переход к программно-целевому бюджетированию с выстраиванием процессов планирования бюджета Программы от стратегических целей через долгосрочные региональные и муниципальные программы (далее — функциональные программы) до конкретных мероприятий, исполнения бюджета Программы в разрезе муниципальных функциональных программ, а также региональных функциональных программ, содержащих мероприятия, реализуемые на территории муниципального образования муниципальное образование; мониторинга достижения поставленных в рамках каждой функциональной

программы целей и реального влияния их на поставленные стратегические цели развития;

- экономические рычаги воздействия, включающие финансово-кредитный механизм Программы, её материально-техническое обеспечение и стимулирование выполнения программных мероприятий;
- правовые рычаги влияния на экономическое развитие (совершенствование нормативной правовой базы и механизмов правоприменения на федеральном, региональном и муниципальном уровне, включая в том числе предложения по мерам совершенствования налогового и технического регулирования, совокупность нормативных правовых документов федерального, областного и муниципального уровня, способствующих деловой и инвестиционной активности, а также регулирующих отношения федеральных, областных и муниципальных органов, заказчиков и исполнителей в процессе реализации мероприятий и проектов Программы);
- организационная структура управления Программой (определение состава, функций и согласованности звеньев административно-хозяйственного управления), в том числе распределение полномочий и ответственности между участниками реализации Программы, необходимых и достаточных для достижения целей Программы;
- регулярная оценка результативности и эффективности реализации Программы с возможностью корректировки действий участников реализации.

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

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

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

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

Транспортная система Пластовского муниципального округа является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования.

Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры целесообразно реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.