

**АДМИНИСТРАЦИЯ  
ЧЕБАРКУЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА**  
Челябинская область  
**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

«05» 04 2019 г. № 210  
г. Чебаркуль

Об утверждении программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования Чебаркульский городской округ на 2019-2030 годы».

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительным кодексом Российской Федерации от 29.12.2004 года № 190-ФЗ, Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Генеральным планом Чебаркульского городского округа, утвержденный Собранием депутатов Чебаркульского городского округа III созыва Челябинской области от 12.01.2010 года № 883, руководствуясь статьями 36, 37 Устава Чебаркульского городского округа, **ПОСТАНОВЛЯЮ:**

1. Утвердить программу «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования Чебаркульский городской округ на 2019-2030 годы» (прилагается).

2. Отделу информационно-коммуникационных технологий администрации Чебаркульского городского округа (Епифанов А.А.) опубликовать настоящее постановление в установленном порядке.

3. Контроль исполнения настоящего постановления возложить на заместителя главы Чебаркульского городского округа по городскому хозяйству (Заневский Ю.С.).

Исполняющий обязанности главы  
Чебаркульского городского округа



С.А.Виноградова

УТВЕРЖДЕНА  
постановлением администрации  
Чебаркульского городского округа  
от \_\_\_\_\_ г. № \_\_\_\_\_

Программа  
"Комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального  
образования Чебаркульский городской округ на 2019 -2030 годы"

Раздел 1. Паспорт

Наименование программы	Программа «Комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Чебаркульский городской округ на 2019-2030 годы» (далее - Программа).
Основание для разработки Программы	Муниципальный контракт №56/17 от 14.08.2017.
Заказчик программы	Управление ЖКХ администрации «Чебаркульский городской округ»
Местонахождение заказчика программы	456440, Российская Федерация, Челябинская область, г. Чебаркуль, ул. Ленина, д. 15
Основной разработчик программы	ООО «АгроНефтеХимПроект»
Местонахождение разработчика программы	620014, Российская Федерация, Свердловская область, г. Екатеринбург, ул. Малышева 12-б, 3 этаж.
Основные цели программы	<ul style="list-style-type: none"><li>- развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры города Чебаркуля;</li><li>- повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения;</li><li>- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;</li><li>- снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду города Чебаркуля.</li></ul>
Основные задачи программы	<ul style="list-style-type: none"><li>- строительство автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием;</li><li>- повышение уровня технического состояния сети автодорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям;</li><li>- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению и субъектам экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;</li><li>- организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории города Чебаркуля, а также формирование безопасного поведения участников дорожного</li></ul>

	<p>движения и предупреждение дорожно-транспортного травматизма;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения;</li> <li>- содержание дорог с регулярным грейдированием, ямочным ремонтом;</li> <li>- установка дорожных знаков, установка светодиодных прожекторов для уличного дорожного освещения;</li> <li>- создание велосипедных и пешеходных дорожек;</li> <li>- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов;</li> <li>- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;</li> <li>- повышение доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения;</li> <li>- создание безбарьерной среды для маломобильных групп граждан.</li> </ul>
<p>Целевые индикаторы и показатели программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Протяженность улиц в жилой застройке 20,86 км.;</li> <li>- Протяженность магистральных улиц общегородского значения 46,16 км;</li> <li>- Протяженность магистральных улиц районного значения 54,53 км.;</li> <li>- Протяженность внешних автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием 23,16 км;</li> <li>- Протяженность Улично-дорожной сети (УДС) 144,71 км.;</li> <li>- Количество мест в гаражных комплексах 4304 машино/мест.</li> </ul>
<p>Основные мероприятия программы</p>	<p>Для реализации поставленных целей и решения задач программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения, а также других объектов транспортной инфраструктуры. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.</li> <li>2. Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.</li> <li>3. Капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного соответствуют категории дороги.</li> <li>4. Строительство и реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность</li> </ol>

	<p>автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.</p> <p>5. Проектирование, строительство, реконструкция и ремонт пешеходных дорожек. Реализация мероприятий позволит повысить качество пешеходного передвижения населения.</p> <p>6. Научно-техническое сопровождение программы. Мероприятия по капитальному ремонту и ремонту будут определяться на основе результатов обследования автомобильных дорог общего пользования местного значения.</p> <p>7. Мероприятия по установке и ремонту остановочных павильонов. Реализация мероприятий позволит улучшить комфортное передвижение жителей города общественным транспортом.</p>																																	
Этапы и сроки реализации программы	<p>Срок реализации программы - 2018 - 2030 годы</p> <p>I этап – 2018–2020 годы</p> <p>II этап – 2021-2025 годы</p> <p>III этап – 2026-2030 годы</p>																																	
Объемы и источники финансирования программы	<p>Общий объем финансирования программы составляет 751 673,00 тыс. руб., в том числе:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- федеральный бюджет – 619 063,00 тыс. руб.;</li> <li>- областной бюджет – 68 100,00 тыс. руб.;</li> <li>- местный бюджет – 64 510,00 тыс. руб.;</li> <li>- внебюджетные средства – 0 тыс. руб.</li> </ul> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="3">Годы реализации</th> <th colspan="5">Источники финансирования, тыс. рублей</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">Итого</th> <th colspan="4">в том числе по источникам финансирования</th> </tr> <tr> <th>МБ</th> <th>ОБ</th> <th>ФБ</th> <th>ВБС</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2019 - 2020</td> <td>47 220</td> <td>4 220</td> <td>6300,00</td> <td>36 700</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>2021 - 2025</td> <td>443760</td> <td>21 220</td> <td>50 100</td> <td>372 440</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>2026 - 2030</td> <td>260 693</td> <td>13 070</td> <td>37 700</td> <td>209 923</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <p>Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2018-2030 годов, будут уточняться при формировании проекта местного бюджета.</p> <p>Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода.</p>	Годы реализации	Источники финансирования, тыс. рублей					Итого	в том числе по источникам финансирования				МБ	ОБ	ФБ	ВБС	2019 - 2020	47 220	4 220	6300,00	36 700	-	2021 - 2025	443760	21 220	50 100	372 440	-	2026 - 2030	260 693	13 070	37 700	209 923	-
Годы реализации	Источники финансирования, тыс. рублей																																	
	Итого		в том числе по источникам финансирования																															
		МБ	ОБ	ФБ	ВБС																													
2019 - 2020	47 220	4 220	6300,00	36 700	-																													
2021 - 2025	443760	21 220	50 100	372 440	-																													
2026 - 2030	260 693	13 070	37 700	209 923	-																													

## Раздел 2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

### 2.1 Анализ положения Чебаркульского городского округа в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Город Чебаркуль расположен в предгорьях Южного Урала, на восточном склоне Ильменского хребта в уникальном по своим природным условиям районе. Живописный ландшафт местности с многочисленными озерами среди лесных массивов является природной составляющей, которая определяет сложную пространственную структуру города. Город состоит из

основного планировочного ядра и нескольких поселков: Мисяш и Кисегач, развитие которых, обусловлено потребностями железнодорожной магистрали, жилые поселки курорта, предназначенные для проживания обслуживающего персонала курортной зоны, поселки Строителей, им. Куйбышева и Северный, п. Каменный карьер, возникновение которых связано со строительством и развитием промышленного узла города, поселок Елагино. На территории Чебаркульского городского округа расположен поселок им. Каширина УралВО. Военный городок административно независим от города Чебаркуля, но все связи тесно переплетаются.

Организующей основой городского пространства являются природно-экологический и урбанизированный каркасы территории города. Первый выполняет природоохранную функцию, второй является основой общественной и производственной функции города.

Природно-экологический каркас города составляют озера и лесные массивы.

Городской центр, система транспортных магистралей, главных улиц, площадей, градостроительных узлов и примагистральных территорий образуют урбанизированный планировочный и архитектурно-пространственный каркас города.

Территория городского округа в пределах городской черты составляет 7700,8 га, в том числе застроенная территория – 2523 га (32,8% от всей площади), из них селитебная – 773 га (10,0%), производственная – 572 га (7,4%), и незастроенные пространства занимают 5177,8 га (67,2% от всей площади), из них леса и водные объекты – 3752 га (48,7%), прочие – 1425,8 га (18,5%).

Город Чебаркуль расположен в 78 км к западу от г. Челябинска и в 15 км к востоку от г. Миасса, с которыми связан железнодорожной магистралью и автомобильной дорогой федерального значения Самара – Челябинск. Чебаркуль – город областного подчинения, является районным центром, центром обслуживания близлежащих рекреационных зон Миасско-Златоустовского внутриобластного района, в состав которого входят помимо Чебаркульского городского округа Миасский, Карабашский и Златоустовский городские округа, Чебаркульский, Кусинский, Уйский и Саткинский муниципальные районы с населением около 600 тыс. чел.

В пределах городского округа расположены следующие особо охраняемые природные территории - памятники природы регионального значения:

- Чебаркульский бор площадью 605 га;
- Озеро Еловое площадью 345,4 га + площадь охранной зоны 460,1 га, в т. ч. в Чебаркульском городском округе – 423,4 га, в Чебаркульском муниципальном районе – 36,7 га;

- Озеро Большой Кисегач площадью 1451,8 га + площадь охранной зоны 382,6 га, в т. ч. в Чебаркульском городском округе-43,7 га, в Чебаркульском муниципальном районе - 332,1 га, в Миасском городском округе-6,8 га.

К числу наиболее острых проблем планировочного и транспортного характера можно отнести:

- недостаточно развитое благоустройство территории округа;
- недостаточно развитую транспортную инфраструктуру территории округа;
- развитие города Чебаркуля возможно лишь в юго-восточном направлении.

## 2.2 Социально - экономическая характеристика Чебаркульского городского округа

- По состоянию на 1 января 2017 г. численность населения Чебаркульского городского округа составляет 39914 человек. Динамика численности населения является отрицательной и отражена в Таблице №1.

- Таблица №1. Среднегодовая численность населения Чебаркульского городского округа:

Год	Численность, человек	Динамика, человек
2013	41539	-
2014	40892	-647
2015	40739	-153
2016	40612	-127
2017	39914	-698

Трудовая структура населения отражает основные группы трудовых ресурсов, в числе которых учитываются: трудоспособное население в трудоспособном возрасте, занятые в экономике, лица старше трудоспособного возраста и подростки до 16 лет.

Лица старше и моложе трудоспособного возраста составляют небольшую часть трудовых ресурсов, с другой стороны часть населения в трудоспособном возрасте составляет учащая молодежь и инвалиды трудоспособного возраста, небольшие контингенты других категорий.

За январь-июнь 2017 года среднемесячная заработная плата по крупным и средним предприятиям округа сложилась, в размере 25086, 00 рублей.

По состоянию на 1 июня 2017 года на территории Чебаркульского городского округа на предприятиях и в организациях различных видов собственности работают порядка 5004 человек.

Градообразующим предприятием является ПАО «Уральская кузница» (бывший металлургический завод: производство литья, поковок, сварочных конструкций для машиностроения и авиации), теперь входит в группу «Мечел». Предприятие выпускает 77% от всего объема промышленной продукции в городе Чебаркуле.

Перечень организаций, являющихся градообразующими либо основными/крупными работодателями муниципального образования Чебаркульский городской округ, отражены в таблице №2.

Таблица №2. Перечень организаций, обеспечивающих население рабочими местами:

№ п/п	Наименование
1	ПАО «Уральская кузница»
2	Чебаркульский завод «Союзтеплострой» (ЗАО «ЧЗС»)
3	Чебаркульская швейная фабрика (ОАО «Пеплос»)
4	ООО «Чебаркульский фанерный комбинат»
5	Чебаркульское лесное хозяйство
6	ОАО «Чебаркульский молочный завод»
7	ООО «Чебаркульский рыбозавод»
8	ООО «Чебаркульская птица»

На территории Чебаркульского городского округа располагаются следующие социально-значимые объекты:

- общеобразовательные школы – 9 ед.;
- детские сады – 15 ед.;
- учреждения здравоохранения – 2 ед.;
- музей – 1 ед.;
- кинотеатры – 2 ед.;
- библиотеки – 2 ед.;
- объекты религиозного культа (храмы, монастыри) – 2 ед.

В городе функционируют 203 магазина продовольственных и непродовольственных товаров на 18,9 тыс. кв. м торговой площади и 2 рынка на 10,7 тыс. кв. м торговой площади. Сеть предприятий общественного питания включает в себя 4 кафе на 226 мест.

В системе жилищно-коммунального обслуживания Чебаркульского городского округа функционируют пожарное депо на 6 машин, пожарная часть (ПЧ) на 2 машины, гостиница на 59 мест. В городе имеется кладбище традиционного захоронения.

Рядом с городом Чебаркулем находится Чебаркульский военный полигон, где проходили ряд международных учений, в том числе «Центр 2011» и «Рубеж 2012».

В настоящее время жилой застройкой занято 490 га, размещено на этой территории 698,8 тыс.м<sup>2</sup> общей площади.

В застройке города преобладают многоэтажные жилые дома (по жилищному фонду).

Ориентировочное распределение жилищного фонда города (в % от всего фонда) следующее:

- по этажности: 1-2-эт. Усадебный - 22%
- 2-3- эт. многоквартир. домов - 15%
- Многоэтажный - 63%

Уровень благоустройства жилищного фонда в пределах 77 - 89% в зависимости от вида оборудования (водопроводом и канализацией - 80%, центральным отоплением - 77%, горячим водоснабжением - 78%, газом - 89% жилого фонда). Техническое состояние жилого фонда - удовлетворительное, ветхо-аварийный фонд - 7,2 тыс.м<sup>2</sup> общей площади - более 1% от всего фонда.

Средняя этажность застройки - 5-этажей, средняя обеспеченность общей площадью жилых домов - 19,0 кв. м. на 1 человека, средняя плотность населения на территории жилых кварталов и микрорайонов - 75 чел./га.

Анализ современного состояния жилой застройки свидетельствует об использовании жилых территорий в пределах, близких к нормативному.

Сохранение и наращивание профессионально-кадрового потенциала территории – это обеспечение возможности ее дальнейшего развития. Прежде всего нужно преодолеть сложившуюся диспропорцию в предложении и спросе на рабочую силу.

Среди преимуществ Чебаркульского городского округа можно обозначить:

- благоприятные природно-климатические условия;
- расположение на мощной широтной оси Запад-Восток (транссибирская железнодорожная магистраль Москва-Челябинск-Владивосток);
- наличие уникальных природно-рекреационных ресурсов (куст здравниц – курорт «Кисегач» с месторождениями минеральных вод, лечебных грязей);
- достаточность территориальных и трудовых ресурсов;
- необходимый производственный и квалификационный потенциал;
- развитый жилищный и социальный комплекс;
- развитая инженерно-коммуникационная система поддержки эксплуатации и преобразования застроенной территории города.

### 2.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Чебаркульского городского округа



Развитие транспортной системы Чебаркульского городского округа является необходимым условием улучшения качества жизни жителей в городе Чебаркуле.

Транспортная инфраструктура Чебаркульского городского округа является составляющей транспортной инфраструктуры Челябинской области, что обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным свободное перемещение товаров и услуг.

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

Транспортную инфраструктуру Чебаркульского городского округа образуют линии, сооружения и устройства городского, пригородного, внешнего транспорта. Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры Чебаркульского городского округа являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта.

Внешние транспортно-экономические связи Чебаркульского городского округа с другими регионами осуществляются двумя видами транспорта: автомобильным и железнодорожным.

Железнодорожный транспорт. В состав ж/д узла г. Чебаркуля входят: участок железнодорожной линии Уфа-Челябинск, 3 станции. Двухпутная электрифицированная линия Уфа-Челябинск, является звеном Транссибирской магистрали Москва-Владивосток и обеспечивает разносторонние транспортные связи Урала. Дорога проходит в северной части города с запада на восток. Транспортные потоки, в основном, транзитные.

Основной пассажирской станцией узла является ст. «Чебаркуль». Здание вокзала расположено с южной стороны железной дороги. Станция Мисяш- грузовая станция, разъезд «Кисегач» - пассажирский.

Наличие городской застройки по обе стороны железной дороги не позволяет внести радикальные изменения в сложившуюся планировочную схему узла, в связи с чем ж/д узел максимально сохраняется с мероприятиями по модернизации и реконструкции существующих зданий, сооружений, путей. По стратегии социально-экономического развития области планируется увеличение объемов грузовых перевозок в 1,8-2 раза к 2030 году.

Автомобильный транспорт имеет значение первостепенной важности для осуществления связей производственного и пассажирского характера. Это обусловлено относительной развитостью автодорожной сети и автомобильного парка.

В муниципальном образовании нет проблем по обеспечению жителей транспортными услугами междугороднего характера. Внутрирайонная сеть пассажирских перевозок общественным транспортом имеет развитую структуру, что позволяет обеспечить транспортную доступность для населения. Южнее города проходит автомагистраль М5 «Урал». Автобусным сообщением город связан с Челябинском, Екатеринбург, Златоустом, Миассом, Кисегачем, Уйским, Кидышем, Бакалом, Магнитогорском, Южноуральском, Троицком, Варламово. Автостанция находится рядом с вокзалом.

Большинство передвижений в МО Чебаркульский городской округ приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения. Система общественного транспорта должна полностью отвечать требованиям, предъявляемым в части, касающейся обеспечения доступности объектов общественного транспорта для населения, и, в том числе, для его мало - мобильных групп. Наличие общественного транспорта значительно упрощает перемещение населения из населенного пункта к областному центру.

Стратегической целью в данной отрасли является улучшение обеспечения транспортными услугами жителей муниципального образования с учетом перспективного плана развития дорожно-транспортной сети, автомобильного транспорта.

Авиационные перевозки осуществляются из аэропорта города Челябинска, в городе Чебаркуле аэропорт отсутствует.

#### 2.4 Характеристика сети дорог Чебаркульского городского округа, оценка качества содержания дорог

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры Чебаркульского городского округа. Они связывают территорию округа с соседними территориями, населенные пункты округа с городом, во многом определяют возможности развития округа, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста Чебаркульского городского округа, повышение конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения.

К автомобильным дорогам общего пользования местного значения относятся муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах Чебаркульского городского округа, находящиеся в муниципальной собственности Чебаркульского городского округа.

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

местного значения.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Чебаркульского городского округа, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования местного значения важно для округа. Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту округа.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и так далее. Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков. Учитывая вышесказанное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования местного значения Чебаркульского городского округа позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете Чебаркульского городского округа, эксплуатационное состояние значительной части улиц округа по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного

объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц.

В настоящее время в собственности Чебаркульского городского округа находится 113,6 км автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Существующая улично-дорожная сеть отражает:

- прямоугольную сеть улиц, членящую застройку на небольшие кварталы;

- характер природного ландшафта: предгорный рельеф, озера.

Данные по улично-дорожной сети (УДС) города приведены ниже, в таблице № 3.

Таблица № 3 Показатели улично-дорожной сети

№	Показатели	Единица измерен.	Кол-во
1	2	3	4
1.	Общая протяженность уличной сети	км	113,6
2.	Общая площадь уличной сети	тыс. кв. м	722,1
	в т. ч. дороги	тыс. кв. м	666,8
	тротуары	тыс. кв. м	55,3
3.	Протяженность улиц с твердым покрытием	км	41,2
	в т. ч. с усовершенствованным покрытием	км	1,4
4.	Площадь улиц с твердым покрытием	тыс. кв. м	292,9
	в т. ч. с усовершенствованным покрытием	тыс. кв. м	12,5

В настоящее время улицы и дороги Чебаркульского городского округа имеют дорожные одежды как капитального типа, так и с грунтовым покрытием. Список улично-дорожной сети представлен в таблице № 4.

Таблица № 4 Список улично-дорожной сети

№ п/п	наименование улицы, дороги,	протяженность (км)
1.	ул. Комсомольская	1.269
2.	ул. Садовая	0.38
3.	ул. Ленина	1.634
4.	ул. Октябрьская	1.533
5.	ул. Советская	2.345
6.	ул. Карпенко	1.698
7.	ул. Крупской	0.832
8.	ул. 1 Мая	1.470
9.	ул. Электростальская	1.415
10.	ул. Мира	1.480
11.	ул. Гастелло	0.59
12.	ул. Глинки	0.328
13.	ул. Дзержинского	1.486
14.	ул. Димитрова	0.828
15.	ул. Иванова	0.6
16.	ул. Калинина	0.553
17.	ул. Молодежи	0.93

18.	ул. Котовского	0.165
19.	ул. Куйбышева	1.96
20.	ул. Лермонтова	0.253
21.	ул. Ломоносова	0.212
22.	ул. Матросова	1.711
23.	ул. Металлургическая	1.017
24.	ул. Мичурина	0.618
25.	ул. Некрасова	0.559
26.	ул. Осипенко	1.711
27.	ул. Павлова	0.525
28.	ул. Победы	0.52
29.	ул. Репина	0.24
30.	ул. Совхозная	0.594
31.	ул. Станционная	2.091
32.	ул. Суворова	2.76
33.	ул. Тимирязева	0.740
34.	ул. Тургенева	0.388
35.	ул. Фурманова	0.72
36.	ул. Чапаева	1.017
37.	ул. Чехова	0.49
38.	ул. Щорса	0.236
39.	Дорога от ЧПФ до автодороги Чебаркуль-Мисяш – М-5 «Урал»	2.2
40.	дорога от переезда ЧКЗ до ЧПФ	2.2
41.	ул. 9 Мая	1.189
42.	дорога от ул. Советской до лесхоза	0.9
43.	ул. Колхозная	1.263
44.	ул. Береговая	0.315
45.	ул. Больничная	0.422
46.	пер. Ветренный	0.564
47.	пер. Горный	0.204
48.	ул. Заря	1.254
49.	ул. К. Маркса	0.488
50.	ул. Кирова	0.477
51.	ул. Красноармейская	0.450
52.	пер. Кривой	0.859
53.	ул. Пушкина	0.431
54.	пер. Рабочий	0.194
55.	пер. Тихий	0.336
56.	ул. Труда	0.936
57.	ул. Энгельса	0.868
58.	ул. Лесная	3.383
59.	ул. Пионерская	0.379
60.	ул. Попова	1.443
61.	ул. 8 Марта	0.732
62.	ул. Свердлова	1.733
63.	ул. Чкалова	1.275
64.	пер. Торговый	0.435
65.	ул. Северная	1.040
66.	ул. Пугачева	0.299

67.	пер. Трудовой	0.371
68.	ул. Набережная	0.204
69.	ул. Южная	0.987
70.	ул. Восточная	0.224
71.	ул. Маяковского	0.340
72.	ул. Бажова	0.344
73.	ул. Инкубаторная	0.297
74.	пер. Огородный	0.098
75.	ул. Пролетарская	0.114
76.	ул. Энергетиков	0.874
77.	ул. Березовая	0.300
78.	ул. Крылова	1.711
79.	ул. Шевченко	0.502
80.	ул. Фрунзе	0.866
81.	ул. Лизы Чайкиной	0.268
82.	Гор. Кладбище	1.205
83.	ул. Уральская	0.800
84.	ул. Светлая	0.420
85.	Сиреневый бульвар	0.341
86.	Рябиновый бульвар	0.317
87.	Цветочный бульвар	0.408
88.	ул. Новоселов	0.153
89.	ул.40 лет Победы	0.517
90.	ул. Грибоедова	0.158
91.	ул. Чернышевского	0.314
92.	ул. Герцена	0.305
93.	ул. Солнечная	0.273
94.	ул. Толстого	0.245
95.	ул. Вокзальная	0.641
96.	ул. Аксакова	0.194
97.	ул. Верхняя	0.293
98.	ул. Гоголя	0.84
99.	ул. Крайняя	0.130
100.	ул. Нижняя	0.840
101.	ул. Островского	0.930
102.	пер. Проходной	0.180
103.	пер. Рабочий	0.290
104.	пер. Промысловый	0.204
105.	ул. Гончарова	0.284
106.	ул. Достоевского	0.236
107.	ул. 2-я Зеленая	0.700
108.	ул. 1-я Зеленая	3.786
109.	ул. 3-я Зеленая	0.800
110.	ул. Параллельная	2.217
111.	ул. Озерная	0.840
112.	ул. Набережная	0.642
113.	ул. Железнодорожная	0.660
114.	ул. Мисяшская	0.893
115.	пер. Рыбачий	0.529

116.	ул. Энергетиков	0.134
117.	ул. Центральная	0.650
118.	ул. 2-я Нагорная	0.230
119.	пер. Южный	0.2
120.	ул. Магистральная	0.7
121.	ул.2-я Северная	0.65
122.	ул. Весенняя	0.7
123.	ул. 2-я Березовая	0.3
124.	ул. Луговая	0.2
125.	Дорога к п. «Каменный карьер»	1.2
126.	Дорога к разъезду Кисегач	3.068
127.	пер. Школьный	0.556
128.	пер. Дачный	0.116
129.	ул. Еловская	0.288
130.	пер. Каменный	0.333
131.	пер. Крутой	1.368
132.	ул. Миасская	0.6
133.	ул. Нагорная	0.628
134.	ул. Кошевого	0.273
135.	пер. Водный	1.35
136.	ул. Чебаркульская	2.004
137.	ул. Еловая	1.235
138.	ул. Торфяная	0.681
139.	ул. Баляшская	0.488
140.	2029 км	0.574
141.	2028 км	1.121
142.	пер. Интернациональный	0.089
143.	ул. Учебная	0.148
144.	От завода ЗАО «Союзтеплострой» до пересечения с ул. Суворова	0,615
	ИТОГО:	113,607

Ниже представлена сеть внешних автомобильных дорог.

Таблица № 5 Сеть внешних автомобильных дорог

Наименование дороги	Значение а/дор	Протяженность в границах города, км	Тип покрытия	Ширина, м	
				общая	проезжей части
1	2	3	4	5	6
1. Еловое - Кисегач	мест.	1,9	ч/щеб	10,0	7,0
2. Обход г. Чебаркуля	обл.	5,96	а/бет	10,0	7,0
3. Чебаркуль - Мисяш - Автодорога М-5 «Урал»	обл.	7,3	а/бет	10,0	7,0
4. Чебаркуль - Уйское-Сурменево - Магнитогорск	обл.	1,0	а/бет	12,0	8,0
5. Миасс - Чебаркуль	обл.	7,0	ч/щеб	10,0	7,0

Основными магистралями являются ул. Ленина, ул. 1 Мая, ул. Октябрьская, ул. Советская, ул. Дзержинского, ул. Куйбышева, ул.

Карпенко, дорога в промрайоны. Они же являются и транспортными магистралями.

По ул. Октябрьской-Советской осуществляется выход транспорта на дорогу Уфа-Челябинск. Ул. Ленина и ул. Держинского связывает жилые районы с промышленными и коммунально-складскими районами. По ул. Держинского и ул. Куйбышева осуществляется связь пос. Куйбышева, расположенного несколько обособленно на юго-восточной окраине города, с промрайонами и центром города.

Главной улицей является ул. Ленина. На этой широтной магистрали сосредоточены основные административные, торговые и культурные учреждения города. По ней же проходят основные маршруты автобуса. В центральной части города ширина улиц в красных линиях колеблется от 25 до 40 м, а ширина проезжей части от 6,5 до 9 м. В районах усадебной застройки ширина улиц в красных линиях 15-20 м. Ширина проезжей части – 6 м.

В настоящее время в городе имеется один путепровод на железной дороге, который используется только для проезда легкового транспорта - для выхода из центральной части города на автодорогу Миасс - Чебаркуль.

К недостаткам улично-дорожной сети относятся:

- низкая плотность магистральной сети;
- отсутствие четкой классификации магистралей по структуре транспортных потоков;
- пересечение магистральных улиц с железной дорогой в одном уровне, что создает постоянные заторы автотранспорта;
- низкий уровень благоустройства на всех улицах города;
- несоответствие габаритов элементов поперечных профилей улиц их назначению.

## 2.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Чебаркульском городском округе, обеспеченность парковками

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории Чебаркульского городского округа. Основной прирост этого показателя осуществляется за счет увеличения числа легковых автомобилей, находящихся в собственности граждан.

По данным МО МВД России «Чебаркульский» по состоянию на 01.12.2017 на территории города Чебаркуль зарегистрировано 14614 единиц транспортных средств, из них легковых - 12383, грузовых - 1316, автобусов - 177, мотоциклов - 738.

В настоящее время уровень автомобилизации индивидуального легкового транспорта составляет 184 ед./тыс. жит., а уровень моторизации - 27 ед./тыс.жит.

Легковой транспорт хранится:



- у жителей индивидуальной застройки - на приусадебных участках;
- у жителей многоэтажной застройки - в гаражных кооперативах боксового типа.

Для обслуживания транспорта на территории Чебаркульского городского округа действуют:

- СТО – 3 шт.
- АЗС – 5 шт.

Анализ структуры существующего автопарка города показывает, что:

- основную долю составляет легковой автотранспорт – 70,6%;
- доля автобусного парка очень мала – около 1,1%;
- общий уровень автомобилизации в городе– 366 ед./ тыс. жит.

## 2.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования

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

Обслуживание населения города массовым пассажирским транспортом (МПТ) осуществляется, за счёт автобусных перевозок.

Таблица № 6. Характеристика внутригородских автобусных маршрутов

№	Наименование	Число рейсов	Объем пассажиров в сутки, чел.
1	2	3	4
2	Птицефабрика – сан. «Кисегач» (2 выхода)	8	192
6	ЦРБ – пос. Каширина (4 выхода)	12	335
15	п. Куйбышевский – ЦРБ – п. Мисяш	8	192
362	п. Куйбышевский - с. Боровое.	-	-

Таким образом, протяженность автобусной сети составляет 49,8 км.

Таблица № 7 Перечень организаций и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозку пассажиров автомобильным транспортом в городском и пригородном сообщении на территории Чебаркульского городского округа

Наименование организации, ИП	Вид транспортного средства	Количество транспортных средств
------------------------------	----------------------------	---------------------------------

ООО «Автомедиус»	Автобусы	1 Газель (12 мест) 1 Форд (14 мест) 1 Фиат (17 мест) 1 Паз (15 мест) 1 Паз (30 мест)
ООО «6-ой автобусный парк»	Автобусы	2 Паз (30 мест)

Обслуживание жителей Чебаркульского городского округа имеет следующие недостатки:

- недостаточное количество маршрутов, в первую очередь, на внутригородских линиях;
- высокий износ подвижного состава автобусного парка, что сказывается на качестве обслуживания пассажиров.

## 2.7 Характеристика условий не моторизованного передвижения (пешеходного и велосипедного)

На территории города Чебаркуля велосипедное движение в организованных формах представлено двухсторонней велодорожкой по ул.Ленина, 440 п.м..

Таблица № 8 Пешеходная инфраструктура

Адрес	Площадь тротуаров, площадей, центральных ул прилегающих к ним территориям
ул. Ленина	четная сторона: от ул. Дзержинского до ул. Октябрьской нечетная сторона: от ул. Дзержинского до ул. Октябрьской тротуары – 12078 м <sup>2</sup> площадь Ленина тротуары – 8323, 45 м <sup>2</sup>
ул. Мира	четная сторона: от гостиницы до ул. Крылова нечетная сторона: от ул. 1 Мая до ул. Крылова тротуары – 6339 м <sup>2</sup>
ул. Крупской	четная сторона: от 1 Мая до ул. 9 Мая

	нечетная сторона: от ул. Крупской 17 до ул. 9 Мая тротуары – 2177,2 м <sup>2</sup>
ул. Карпенко	четная сторона: от ул. Молодежи до ул. 9 мая нечетная сторона: от ул. Энгельса до ул. Крылова тротуары – 4897 м <sup>2</sup>
ул. 9 Мая	четная сторона: от ул.Электростальской до ул. Октябрьской нечетная сторона: от ул. Электростальской до ул. Карпенко тротуары – 3394 м <sup>2</sup>
ул.Электростальская	четная сторона: от ул. Репина до ул. Крылова нечетная сторона: от ул.Репина до ул. Крылова тротуары – 2482 м <sup>2</sup>
ул. Калинина	четная сторона: от ул. Мира до ул. Карпенко нечетная сторона: от ул. Мира до ул. Карпенко тротуары – 725 м <sup>2</sup>
ул. Крылова	четная сторона: от ул. Дзержинского до ул. Карпенко тротуары – 2300 м <sup>2</sup>
ул.Суворова	четная сторона: от ул. Мира до ул. Дзержинского нечетная сторона: от ул. Мира до ул. Дзержинского тротуары – 1932 м <sup>2</sup>
ул. Дзержинского от ул. Суворова до ул. Ленина (исключая площадь перед заводоуправлением ПАО «Уральская кузница»; территория возле ОАО «ЧЕЛЯБИНСКГАЗКОМ»включена)	тротуары – 1084 м <sup>2</sup>
Пешеходная дорожка от ул. Мира до ул. Карпенко д. 15А (бывшая ул. Горького)	тротуары – 510 м <sup>2</sup>
Площадь Комсомольская	1597,5 м <sup>2</sup> асфальто - бетонное покрытие
Площадь возле кинотеатра «Волна»	тротуары – 1043,5 м <sup>2</sup>
участок от ул. Ленина д.44А до ул. Карпенко д.6А	тротуары – 150 м <sup>2</sup>
участок ул. Ленина д.40 до ул.	тротуары – 1500 м <sup>2</sup>

Карпенко д.6А	
участок возле ул. Октябрьская 7В	тротуары – 200 м2
ул. 8 Марта	от ул. Крупской до ул. Мира тротуары – 360 м2
участок возле ул. Мира 17	тротуары – 200 м2
Тротуар от магазина № 32 до ул. 9Мая д.11	тротуары – 50 м2
участки рядом с ул. Электростальская (пустырь от ул.Электростальская, д.3 до ГБПОУ «Чебаркульский профессиональный техникум»; у гаражей ул.Эл. д. 38-38А; ул. Эл. д.34А,34Б вдоль забора школ № 6, 10 до ул. Мира д.21А)	тротуары – 200м2
участок от ул. Заря д. 27 до ул. Карпенко д.4 (поворот)	тротуары – 10 м2
участок возле ул. Ленина (от Универмага до ул.Октябрьская)	тротуары – 120 м2
участок возле ул. Крылова д.8А (со стороны школы №10 и д/сада)	тротуары – 50 м2
участки возле ул. Электростальская (ул. Электостальская, 5А пустырь возле ТП; ул. Электостальская, 1А-1Б за теплотрассой; ул. Электростальская, 32А вдоль школы №6 до ул.Мира 21Б и вдоль забора СЭСдо ул.9 Мая д.5)	тротуары – 200 м2

Общая площадь тротуаров центральных улиц, площадей и прилегающих к ним территорий города - 55 022,65 м2.

Для увеличения социальной привлекательности Чебаркульского городского округа необходимо ежегодно выполнять санитарную уборку, улиц, тротуаров и площадей.

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

инфраструктуры для данных транспортных средств

Организация дорожного движения на территории Чебаркульского городского округа определена таким образом, что позволяет исключить движение грузовых автомобилей и автомобилей, осуществляющих перевозку крупногабаритных и опасных грузов, внутри города. Также на территории Чебаркульского городского округа разработан маршрут для движения грузового транспорта.

Грузовые транспортные средства, принадлежащие собственникам всех видов собственности на территории Чебаркульского городского округа составляют 22 ед./тыс. жит.

Таблица № 9 Основное хозяйство города

Наименование автохозяйства	Адрес	Количество машин, ед.				Тип хранения
		Всего	Легко-вых	Грузо-вых	Спецавтомашин	
ООО «ЮжУралТранс плюс»	ул. Суворова, 9	25	3	22	-	автогараж
ПАО «Уральская кузница»	ул. Дзержинского, 5	66	28	34	4	автогараж
Чебаркульское ОГУП ПРСД	ул. Суворова, 4	65	8	53	4	автогараж
ЗАО «Чебаркульская птица»	ул. Суворова, 2	65	4	55	6	автогараж
ОАО «Чебаркульский молочный завод»	ул. Дзержинского, 1	49	6	43	-	автогараж
ОВД г. Чебаркуля	ул. Ленина, 22	51	50	1	-	автогараж

Грузовой транспорт также используется для доставки товаров в сетевые магазины и другие торговые точки.

В настоящее время грузоперевозки на транспорте коммунальных и дорожных служб осуществляются периодически: уборка мусора, обслуживание населения, строительные и ремонтные работы. Хранение и обслуживание ведомственного автотранспорта осуществляется в ведомственных автохозяйствах и на территориях предприятий, которым он принадлежит.

Для содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения заключаются Муниципальные контракты.

## 2.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью поставленных задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения

качества жизни, содействия развитию Чебаркульского городского округа.

Около 40 процентов протяженности автомобильных дорог местного значения не соответствует нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию, что может привести к повышению уровня дорожно-транспортных происшествий.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог.

Для их соответствия нормативным требованиям необходимо выполнение различных видов дорожных работ:

- содержание автомобильной дороги - комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценке ее технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения;

- ремонт автомобильной дороги - комплекс работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги.

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

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

Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспортных средств, его изношенность и некачественное топливо.

Отработанные газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.

Главный компонент выхлопов внутреннего сгорания (кроме шума) - окись углерода (угарный газ) - опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени, в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность являются носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скармливание травы животным.

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

использования альтернативного топлива - сжатого и сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей.

Повышение уровня загрязнения атмосферного воздуха возможно в зимнее время, в связи с необходимостью прогрева транспорта, а также в периоды изменения направления ветра.

## 2.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Чебаркульского городского округа

Улично-дорожная сеть является основным образующим элементом транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры населенных пунктов. Развитие дорожной сети и инфраструктурных объектов в комплексном развитии Чебаркульского городского округа является одним из наиболее социально-значимых вопросов.

Генеральным планом Чебаркульского городского округа, утвержденным решением Чебаркульского городского округа, утвержденный Собранием депутатов Чебаркульского городского округа Шсозыва Челябинской области от 12.01.2010г. № 883 до 2030 года предусматривается развитие сложившейся структуры улично-дорожной сети округа.

За расчетный период предлагается строительство 26,53 км и ремонт автодорог с усовершенствованным покрытием. На существующих автодорогах с щебеночным покрытием устраивается твердое покрытие.

В целом, развитие сети дорог округа в предстоящий период будет проводиться в направлении их качественного улучшения, совершенствования технического состояния и обустройства.

Кроме того, необходимо:

- строительство путепровода через ж/д пути рядом со ст. «Чебаркуль» в створе с ул. Дзержинского с развязкой движения автотранспорта в разных уровнях;
- строительство путепровода через ж/д пути (на ст. «Мисяш»);
- реконструкция существующего тоннеля под ж/д путями.

Габариты проезжей части и другие технические параметры новых и реконструируемых инженерных сооружений назначаются с учетом: категорий подходящих магистралей, структуры и мощности транспортных потоков, и определяются конкретно при дальнейшем проектировании на различных стадиях.

## 2.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Чебаркульского городского округа

Программа «Комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Чебаркульский городской округ на 2018-2030

годы» подготовлена на основании:

1. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004г. № 190-ФЗ;
2. Земельный кодекс РФ от 25.10.2001г. № 136-ФЗ;
3. Федеральный закон от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ»;
4. Федеральный закон от 03.07.2016г. № 373-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации, отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования регулирования подготовки, согласования и утверждения документации по планировке территории и обеспечения комплексного и устойчивого развития территорий и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации»;
5. Федеральный закон от 08.11.2007г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
6. Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
7. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26.05.2016г. № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
8. Генеральный план Чебаркульского городского округа, утвержденный Собранием депутатов Чебаркульского городского округа Шсозыва Челябинской области от 12.01.2010г. № 883;
9. ВСН 45-68 «Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах»;
10. Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах» №ОС-557-р от 24.06.2002 г.;
11. ГОСТ Р 52398-2005. «Классификация автомобильных дорог. Параметры и требования»;
12. ГОСТ Р 52765-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация»;
13. ГОСТ Р 52766-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
14. ГОСТ Р 52767-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров»;
15. ГОСТ Р 51256-99. «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Типы и основные параметры. Общие технические требования»;
16. ГОСТ Р 52606-2006. «Технические средства организации дорожного движения. Классификация дорожных ограждений»;



17. ГОСТ Р 52607-2006. «Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей»;
18. ГОСТ Р 51256-99. «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Типы и основные параметры. Общие технические требования»;
19. ГОСТ Р 52282-2004 Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы, основные параметры, общие технические требования»;
20. ГОСТ Р 52290-2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования»;
21. ГОСТ Р 52289 – 2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

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

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры города.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года, а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года, разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения

Программа позволит обеспечить:

- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;
- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;
- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселка;
- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;
- условия для управления транспортным спросом;
- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

### 2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства бюджета города Чебаркуля. Привлечение средств областного бюджета учитывается как прогноз софинансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством.

Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом города Торжка на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок, составляет 751 673, 00 рублей, в том числе по периодам:

- 2019 г. - 2020 г. – 47220,00 тыс. рублей;
- 2021 г. - 2025 г. – 443 760,00 тыс. рублей;
- 2026 г. - 2030 г. – 260 693,00 тыс. рублей.

Финансирование мероприятий Программы осуществляется в следующих формах бюджетных ассигнований: оплата муниципальных контрактов на выполнение работ для муниципальных нужд в целях реализации полномочий города Чебаркуля по строительству и ремонту дорог местного значения.

Объемы финансирования муниципальной программы носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

### Раздел 3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Чебаркульского городского округа

#### 3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Чебаркульского городского округа

При анализе показателей текущего уровня социально-экономического и градостроительного развития Чебаркульского городского округа, отмечается следующее:

- Транспортная доступность населенных пунктов округа высокая.
- Планируется преобразование природного комплекса с максимальным сохранением природного ландшафта и включении его в непрерывную систему озелененных пространств композиции городского ландшафта.

Решение жилищной проблемы, удовлетворения растущих потребностей населения в качественном жилье, в благоприятной среде обитания предусматривается за счет:

- увеличение территорий многоэтажной застройки (на 28 га);
- трансформация территорий малоэтажной застройки (сокращение - на 18 га за счет сноса жилья, увеличение - на 212 га за счет нового строительства).

Основной объем строительства (до 92%) намечается в центральном планировочном образовании города. В Западном районе - 34 тыс.м<sup>2</sup>, в т.ч. на разъезде Кисегач -2-эт. блокированные - 15,0 тыс. м<sup>2</sup>, в жилой зоне курорта Кисегач- 19 тыс. м<sup>2</sup>.

Также планируется дальнейшее развитие экономики округа, путем:

- осуществление реконструкции и модернизации производства, освоение новых видов продукции (техническое перевооружение производства ПАО «Уральская кузница», ЗАО «Чебаркульская птица», ОАО «Чебаркульский молочный завод», ООО «Чебаркульский фанерный комбинат »);
- развитие производств потребительских товаров;
- развитие стройиндустрии и промышленности строительных материалов в связи со значительным увеличением объемов жилищно-гражданского строительства;
- развитие сферы малого бизнеса, предпринимательства, финансово-кредитной сферы;

- размещение логистического комплекса на областной автодороге Челябинск-Мисяш, вблизи грузовой железнодорожной станции Мисяш;
- строительство комплекса по сортировке и глубокой переработке твердых бытовых и производственных отходов в экологически чистое сырье с последующей его переработкой производительностью до 100 тыс. т в год;
- развитие индустрии отдыха, туризма, стимулирование развития связанных с туризмом услуг и производств, ремесел, сопутствующей инфраструктуры (отели, рестораны, дороги, парковки и т. д.);
- развитие развлекательно - досугового комплекса, спорта, расширение сервисного обслуживания населения.

По итоговой характеристике социально-экономическое развитие Чебаркульского городского округа можно рассматривать как:

- перспективное для частных инвестиций, что обосновывается средним уровнем доходов населения и высокой транспортной доступностью;
- имеющее потенциал социально-экономического развития, способствующее самостоятельно и с привлечением средств вышестоящих бюджетов обеспечить средние стандарты жизни населения, что приведет в будущем к повышению инвестиционной привлекательности территории.

Сохранение многофункционального профиля экономики Чебаркульского городского округа является основой его устойчивого развития. В перспективе возрастет доля таких направлений как транспортные услуги и логистика, торговля, социальное обслуживание, предпринимательство, агропромышленное производство и туризм.

### 3.2 Прогноз транспортного Чебаркульского городского округа, объемов и характера передвижения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения

Планируемое развитие производственных предприятий на территории Чебаркульского городского округа позволяет сделать вывод, что в дальнейшем будет наблюдаться значительное увеличение транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения.

На расчётный срок планируется увеличение парка грузового транспорта примерно в 2 раза, с 0,8 до 1,75 тыс. ед. (при повышении уровня автомобилизации на 40 ед. на 1 тыс. жителей).

Организация движения грузового транспорта, в основном, сохраняется: по автодорогам и вне жилых зон. В застройке, по уличной сети разрешается пропуск обслуживающего транспорта.

Предприятия и организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению, обязаны систематически, не реже 1 раза в 5 лет, организовывать обследования пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной

схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

### 3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Чебаркульского городского округа

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в Чебаркульском городском округе.

Железнодорожный транспорт - внешние перевозки городского округа обслуживаются магистральной железнодорожной линией Уфа-Челябинск.

Автомобильный транспорт - важная составная часть инфраструктуры Чебаркульского городского округа, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения.

Общий уровень автомобилизации на расчётный срок принят 400 ед./тыс. жит.; в т. ч. легковой транспорт - 350, грузовой - 40, ведомственный легковой - 6, такси - 4 ед./тыс. жит.

### 3.4 Прогноз развития дорожной сети Чебаркульского городского округа

Реализация муниципальной программы позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет качественного содержания, осуществления контроля за перевозкой грузов, инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения мероприятий по строительству, 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:

- формирование транспортной системы, отвечающей требованиям интенсивной автомобилизации города;
- развитие систем общественного транспорта;
- создание условий эффективного взаимодействия индивидуального и общественного, городского и пригородного транспорта;
- реконструкция городского и пригородного транспорта;
- реконструкция и развитие систем внешнего транспорта;

- создание пешеходных зон, обеспечивающих удобные изолированные от транспортных потоков пешеходные связи;
- развитие системы хранения и паркования автомобилей и системы автосервиса;
- создание удобных транспортных связей между жилыми зонами, объектами трудового тяготения, соцкультбыта и местами отдыха;
- создание пешеходной доступности к линиям массового пассажирского транспорта: в многоэтажной застройке - 500 м, в усадебной - 800 м.

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов:

- риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновения бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;
- 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 местного значения;

- риск задержки завершения перехода на финансирование работ по строительству, реконструкции, 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 2030 года обеспеченность жителей Чебаркульского городского округа индивидуальными легковыми автомобилями составит с 184 до 350 автомобилей на 1000 жителей.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зеленый сигнал, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившейся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зеленого сигнала в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент

безостановочной проходимости.

В Чебаркульском городском округе на расчетный срок прогнозируется изменение параметров дорожного движения.

Изменение плотности улично-дорожной сети зависит от изменения плотности рабочих мест и средних пассажиропотоков в автобусах.

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2018г. до 2030г. меняется. Это означает, что ожидается рост автомобильных потоков, возникает потребность в увеличении плотности и качества улично-дорожной сети.

### 3.6 Прогноз показателей дорожного движения

При выполнении мероприятий, направленных на повышение транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог местного значения, ожидается:

- минимизация дорожно-транспортных происшествий на территории Чебаркульского городского округа;
- совершенствование организации движения транспорта и пешеходов на территории Чебаркульского городского округа.

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

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;
- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:

- уменьшить вредное воздействие транспорта на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;
- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (нефтяного происхождения) топливно-энергетических ресурсов – сжатом и сжиженном газе.

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:

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить

отрицательное влияние противогололедных материалов;  
 - обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей 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.

#### Раздел 4. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Чебаркульского городского округа

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Чебаркульского городского округа необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории округа.

Анализируя сложившуюся ситуацию можно выделить три принципиальных варианта развития транспортной инфраструктуры:

- оптимистичный- развитие происходит в полном соответствии с положениями генерального плана с реализацией всех предложений по реконструкции и строительству;
- реалистичный- развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности, сложившихся на территории города Чебаркуля центров тяготения. Вариант предполагает реконструкцию существующей улично – дорожной сети и строительство отдельных участков дорог;
- пессимистичный- обеспечение безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно- восстановительных работ.

#### Раздел 5. Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Чебаркульского городского округа

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 округа.

Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности (Приложение №1).

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 федерального, областного и местного бюджета.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий по строительству, реконструкции, содержанию и ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в Чебаркульском городском округе, проектированию и строительству тротуаров, велосипедных дорожек, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения, мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий по ремонту дорог формируется администрацией города Чебаркуля по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан.

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

Перечень основных мероприятий программы по развитию сети автомобильных дорог представлен в Приложении 1 к программе.

#### 5. 1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Внесение изменений в структуру транспортной инфраструктуры по видам транспорта не планируется.

#### 5. 2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов

Транспортная инфраструктура должна обеспечить комфортную доступность территорий Чебаркульского городского округа, безопасность и надежность внутригородских, пригородных и внешних транспортных связей в условиях прогнозируемого роста подвижности населения и объемов пассажирских и грузовых перевозок, жестких экологических требований.

Эти задачи требуют развития единой транспортной системы города,

обеспечивающей взаимодействие, взаимодополняемость индивидуального и общественного транспорта.

Основным видом МПТ остаётся автобус. Автобусная сеть города пройдёт по магистральным улицам общегородского и районного значения.

Протяжённость автобусной сети по городу 49,8 км, плотность сети - 2,0 км/км<sup>2</sup>.

Для определения оптимального подвижного состава автобусного парка выполнен ориентировочный расчёт по укрупнённым показателям.

$$W = \frac{A * l * k_{сез.} * k_n}{365 * v * h * m * n * f} \text{ где:}$$

W - инвентарный парк автобусов, ед.;

A - годовой объём пассажироперевозок, пасс./год;

l - средняя дальность поездки - 4,4 км;

$k_{сез.}$  - коэффициент сезонной неравномерности пассажиропотока - 0,9;

$k_n$  - коэффициент неравномерности по направлениям - 1,5;

h - среднесуточное число часов работы автобуса на линии - 8 часов;

v - эксплуатационная скорость автобуса - 20 км/час;

m - средневзвешенная вместимость одного автобуса – 22,5 пасс;

n - коэффициент наполнения подвижного состава - 0,7;

f - коэффициент использования парка подвижного состава - 1.

В результате расчётов получено:

- годовой объём пассажироперевозок- 262435 пасс/год;
- оптимальный подвижный состав автобусного парка 1,69 ед;
- подвижной состав в движении - 7 ед.;
- инвентарный парк автобусов - 7 ед.

Использование подвижного состава малой вместимости решает проблему транспортного обслуживания разбросанных посёлков, и обеспечивает безопасное движение по основным улицам в сложившейся жилой застройке.

Кроме того, необходимо развитие мобильной сети маршрутных такси с гибким графиком движения, учитывающим неравномерность пассажиропотока по часам суток, дням недели и сезонам.

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

Проектом предусмотрен рост парка легкового транспорта и мототранспорта, в целом по городу, исходя из принятого уровня автомобилизации и моторизации: на расчётный срок - 350 ед./тыс. жит. и 20 ед./тыс.жит., соответственно, на первую очередь - 250 ед./тыс. жит. и 25 ед./тыс.жит.

Таблица № 10 Расчётное количество транспортных средств личного пользования

Наименование района	Население, тыс. чел.		Количество автомобилей, ед.		Количество мотосредств, ед.	
	1 оч.	Расч.срок	1 оч.	Расч.срок	1 оч.	Расч.срок
1	2	3	4	5	6	7
Всего по городу, в т. ч.,	39,8	43,8	9950	15330	995	876
- в многоэтажной застройке и 2-3 эт. многоквартирных домах в т. ч. по районам:	31,0	31,5	7750	11025	775	630
Западный	1,4	1,4	350	490	35	28
Центральный	29,4	29,9	7350	10465	735	598
Восточный	0,2	0,2	50	70	5	4
- в усадебной и блокированной застройке	8,8	12,3	2200	4305	220	246

Проектом предусматривается:

- 100%-ное размещение транспортных средств жителей индивидуального сектора на приусадебных участках;
- размещение 5% от общего количества транспортных средств в кварталах жилой застройки - гаражи для инвалидов;
- хранение личных транспортных средств жителей многоэтажной застройки в кооперативных гаражах в пределах пешеходной доступности;
- размещение мотосредств из расчёта 2 ед. на 1 место в гараже.

Таблица № 11 Расчёт ёмкости гаражей

Тип застройки	Население, тыс. чел.		Общая ёмкость гаражей, мест	
	1 очередь	Расчетный срок	1 очередь	Расчетный срок
1	2	3	4	5
1. В усадебной застройке и блокированной застройке:	8,8	12,3	2310	4428
2. В многоэтажной застройке и 2-3 эт. многоквартирных домах в т. ч. по районам:	31,0	31,5	8138	11340
Западный	1,4	1,4	368	504
Центральный	29,4	29,9	7717	10764
Восточный	0,2	0,2	53	72
3. Всего по городу	39,8	43,8	10448	15768

Принимая во внимание, что ёмкость существующих гаражей 3304 места, необходимо разместить дополнительно:

- на расчётный срок - 8036 мест в многоэтажных гаражах общей площадью 2,4 га (один 5 этажный гараж емкостью 500 машино/мест, площадью 0,15 га);

- на 1 очередь – 4834 мест в многоэтажных гаражах.

Существующие ГСК сохраняются и добавляются новые участки под многоэтажные гаражи на расчётный срок.

Необходимо разместить в микрорайонах, в зоне пешеходной доступности (200м), гаражи для инвалидов общей ёмкостью: на расчётный срок - 767 мест, площадью 1,15 га и на первую очередь – 498 мест, площадью 0,75 га.

#### 5. 4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя:

- ежегодное содержание тротуаров, улиц, площадей в должном состоянии, путем санитарной очистки и выполнения ремонтных работ при необходимости.;
- на пересечениях магистральных улиц и дорог, при необходимости, устраивается светофорное регулирование транспорта и пешеходов.

В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории Чебаркульского городского округа необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения внутри поселения между населенными пунктами и местами приложения труда, а также в целях отдыха и туризма.

Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

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

На расчетный срок планируется увеличение парка грузового транспорта с 0,8 до 1,75 тыс. ед. (при повышении уровня автомобилизации на 40 ед. на 1 тысячу жителей).

Организация движения грузового транспорта, в основном сохраняется: по автодорогам и вне жилых зон. В застройке, по уличной сети разрешается пропуск обслуживающего транспорта.

#### 5.6 Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Чебаркульского городского округа

Транспортная инфраструктура должна обеспечить комфортную доступность территорий города, безопасность и надежность внутригородских, пригородных и внешних транспортных связей в условиях

прогнозируемого роста подвижности населения и объемов пассажирских и грузовых перевозок, жестких экологических требований.

Эти задачи требуют развития единой транспортной системы города, обеспечивающей взаимодействие, взаимодополняемость индивидуального и общественного транспорта.

Основными направлениями развития транспортной инфраструктуры являются:

1. Создание новых участков автомобильных дорог, общей протяженностью 26,53 км с усовершенствованным покрытием.

Характеристика магистральной сети Чебаркульского городского округа на расчетный срок программы представлена ниже, в таблице № 12.

Таблица № 12 Характеристика магистральной сети

№ п/п	Наименование улиц	Протяженность, км	
		Существующее положение	На расчетный срок
1	2	3	4
<u>Магистральные улицы общегородского значения</u>			
1.	ул. Октябрьская	4,97	4,97
2.	ул. Мира	1,68	5,87
3.	ул. Дзержинского	1,55	1,55
4.	ул. Куйбышева	0,73	0,73
5.	ул. Некрасова	0,72	0,72
6.	ул. Чапаева	1,23	1,23
7.	ул. 1 Мая	1,26	1,26
8.	ул. Ленина	1,65	1,65
9.	ул. Проектная 4	1,32	2,70
10.	ул. Суворова	5,60	5,60
11.	Автомобильная дорога на пос. Непряхино	6,70	6,70
12.	ул. Проектная 1	-	3,81
<u>Магистральные улицы районного значения</u>			
1.	ул. Карпенко	1,49	2,98
2.	ул. Мичурина	-	0,66
3.	ул. Крылова	1,09	1,09
4.	ул. Проектная 2	-	1,23
5.	Дорога между ул. Октябрьской и ул. Чапаева	3,90	3,90
6.	Дорога между ул. Чапаева и дорогой №5	1,77	1,77
7.	Проектная 3	-	2,69
8.	Автомобильная дорога на базы отдыха	3,07	8,18
<u>Основные улицы в жилой застройке</u>		14,89	20,86
ВСЕГО:		53,62	80,15

Показатели проектируемой на расчетный срок улично-дорожной сети представлены в таблице № 13.

Таблица № 13 Развитие улично-дорожной сети

№ п/п	Наименование и единицы измерения	Количество
1.	Протяженность УДС, км	140,13
	в т. ч.: - магистральные улицы	59,29
	- основные улицы в жилой застройке	20,86
2.	Плотность магистральной сети, км/км <sup>2</sup>	2,0

2. При развитии округа в юго-восточном направлении а/д «Обход города Чебаркуля» попадает в пределы городской застройки и приобретает статус магистрали районного значения, в связи с чем проектом программы предусматривается новая трасса объездной автодороги между поселками Малково и Пустозерово с выходом на автодорогу М-5 «Урал-Мисяш».

3. Мероприятия по содержанию, ремонту, капитальному ремонту, строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них;

4. Мероприятия по паспортизации бесхозных участков дорог, находящихся на территории Чебаркульского городского округа.

Габариты проезжей части и другие технические параметры новых и реконструируемых инженерных сооружений назначаются с учетом: категорий подходящих магистралей, структуры и мощности транспортных потоков, и определяются конкретно при дальнейшем проектировании на различных стадиях.

Реализация мероприятий позволит:

- выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями;
- сохранять протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения их транспортно-эксплуатационное состояние;
- изготовить технические паспорта, технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения.

Перечень основных мероприятий программы по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения представлен в приложении № 1 к Программе.

## Раздел 6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

Финансирование программы осуществляется за счет средств федерального, областного, местного бюджета и внебюджетных средств. Ежегодные объемы финансирования Программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом города Чебаркуля на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет 443 376,009 тыс.рублей.

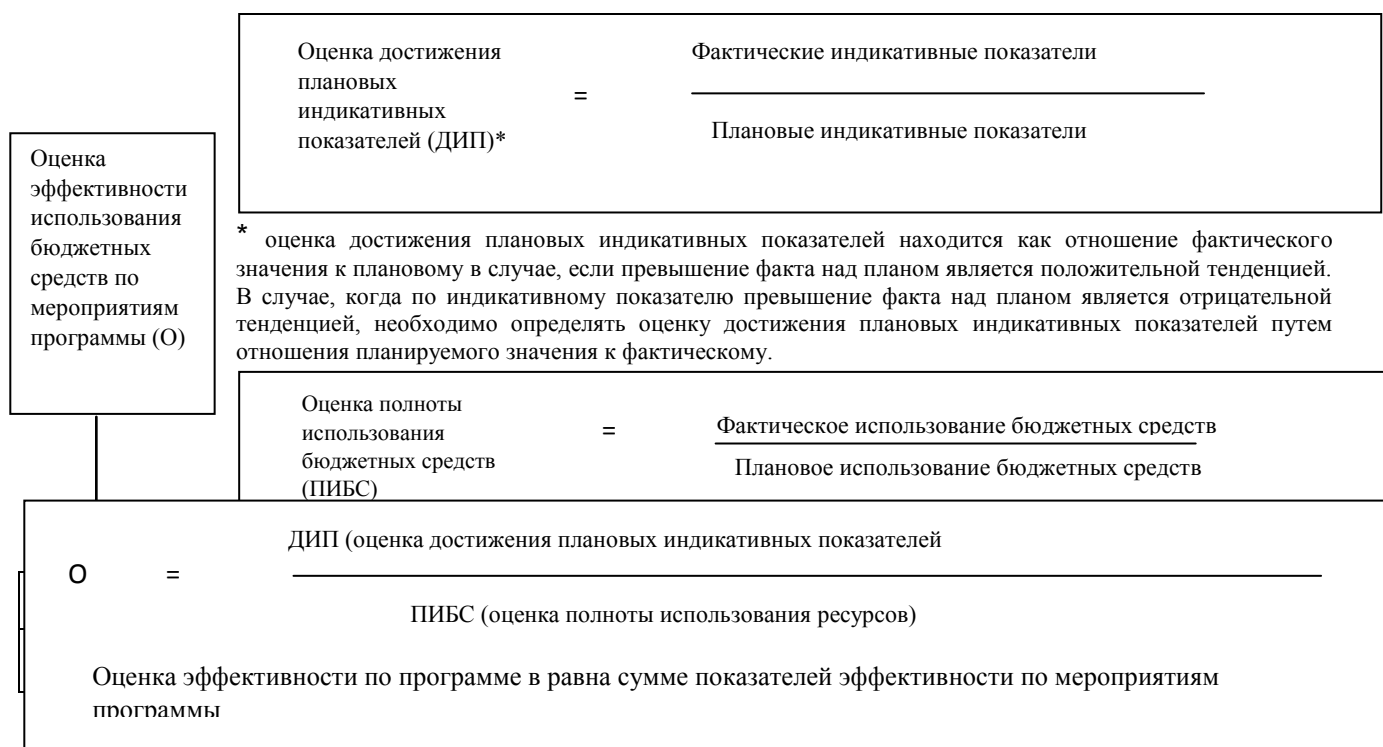
Информация о расходах на реализацию программы представлена в приложении № 1 к Программе.

## Раздел 7. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов 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 муниципальной программы и оценку эффективности реализации муниципальной программы.

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

Оценка эффективности использования бюджетных средств города Чебаркуля по программе будет проводиться по следующей методике:



От 1 до 1,4	Высокая эффективность использования расходов (превышение целевого значения)
От 0,5 до 1	Низкая эффективность использования расходов (не достигнуто целевое значение)
Менее 0,5	Крайне низкая эффективность использования расходов (целевое значение исполнено менее чем наполовину)

Оценка эффективности будет тем выше, чем выше уровень достижения индикативных показателей и меньше уровень использования бюджетных средств.

### Методика оценки эффективности реализации й программы

1. Степень достижения запланированных результатов предполагается оценивать на основании сопоставления фактически достигнутых значений индикативных показателей с их плановыми значениями.

2. Оценка эффективности реализации Программы ( $O_{эф}$ ) определяется по формуле:

$$O_{эф} = \frac{D_{пл}}{П_{бс}}, \text{ где}$$

$D_{пл}$  - оценка достижения плановых индикативных показателей;

$П_{бс}$  - оценка полноты использования бюджетных средств.

3. Оценка достижения плановых индикативных показателей ( $D_{пл}$ ) рассчитывается по формуле:

$$D_{пл} = \frac{\sum_1^n \Phi_{ип}}{\sum_1^m \Pi_{ип}}, \text{ где}$$

$\Phi_{ип}$  - фактические индикативные показатели;

$n$  - количество фактических индикативных показателей;

$\Pi_{ип}$  - плановые индикативные показатели;

$m$  - количество плановых индикативных показателей.

4. Оценка полноты использования бюджетных средств ( $П_{бс}$ ) рассчитывается по формуле:

$$П_{бс} = \frac{\sum_1^k \Phi_{ибс}}{\sum_1^k \Pi_{ибс}}, \text{ где}$$

$\Phi_{ибс}$  - фактическое использование бюджетных средств по отдельным мероприятиям Программы;

$k$  - количество мероприятий муниципальной программы (подпрограммы);

$\Pi_{ибс}$  - плановое использование бюджетных средств.

5. Оценка эффективности реализации муниципальной программы



(подпрограммы) ( $O_{эф}$ ) будет тем выше, чем выше уровень достижения индикативных показателей и меньше уровень использования бюджетных средств, при этом:

$O_{эф} > 1,4$  - характеризует очень высокую эффективность реализации Программы (значительно превышает целевые значения индикаторов);

$1 < O_{эф} < 1,4$  - высокая эффективность реализации муниципальной программы (подпрограммы) (превышение целевых значений индикаторов);

$0,5 < O_{эф} < 1$  - низкая эффективность реализации муниципальной программы (подпрограммы) (не достигнуты целевые значения индикаторов);

$O_{эф} < 0,5$  - крайне низкая эффективность реализации муниципальной программы (подпрограммы) (не достигнуты целевые значения индикаторов более чем в два раза).

### Раздел 8. Целевые индикаторы программы

Наименование показателя	Ед. изм.	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год
Протяженность улиц в жилой застройке	Км.	20,86	20,86	20,86	20,86	20,86	20,86	20,86	20,86	20,86	20,86	20,86	20,86	20,86
Протяженность магистральных улиц общегородского значения	Км.	36,79	38,88	42,35	42,35	44,25	46,16	46,16	46,16	46,16	46,16	46,16	46,16	46,16
Протяженность магистральных улиц районного значения,	Км.	44,02	45,51	45,51	46,74	46,74	46,74	49,43	51,13	52,83	54,53	54,53	54,53	54,53
Протяженность внешних автомобильных дорог	Км.	23,16	23,16	23,16	23,16	23,16	23,16	23,16	23,16	23,16	23,16	23,16	23,16	23,16
Протяженность внешних автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием	Км.	14,26	14,26	14,26	14,26	14,26	16,59	18,92	21,26	23,16	23,16	23,16	23,16	23,16
Протяженность Улично-дорожной сети (УДС)	Км.	124,83	128,41	131,88	133,11	135,01	136,92	139,61	141,31	143,01	144,71	144,71	144,71	144,71
Количество мест в гаражных комплексах	Машино/мест	3304	3304	3304	3304	3304	3304	3304	3304	3304	3304	3804	3804	4304

## Раздел 9. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Чебаркульского городского округа

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

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

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, при наличии генеральных планов поселений, генеральных планов городских округов, утвержденных до дня вступления в силу настоящего Федерального закона, не позднее 31 декабря 2018 года должны быть разработаны и утверждены программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов.

Порядок осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов осуществляется в соответствии с Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 26.05.2016 № 131.

## Раздел 10. Ресурсное обеспечение Программы

При планировании ресурсного обеспечения Программы учитывались реальная ситуация в финансово-бюджетной сфере на муниципальном уровне, состояние организации и безопасности дорожного движения, социально-экономическая значимость проблемы в сфере организации и безопасности дорожного движения, а также исходя из реально возможных капиталовложений и материальных ресурсов.

Общий объем финансирования Программы на период до 2020 года составляет 47220 тыс. рублей, в том числе за счет бюджета ЧГО – 10 220 тыс. руб., областного бюджета - 300 тыс. руб., за счет федерального бюджета – 36 700 тыс. руб.

Общий объем финансирования Программы на период с 2021 по 2025 гг. составляет 443 760 тыс. рублей, в том числе за счет бюджета Чебаркульского городского округа – 41 220 тыс. руб., областного бюджета – 30 100 тыс. руб., федерального бюджета – 372 440 тыс.руб., в том числе на реконструкцию

региональных дорог и строительства путепроводов через ж/д и а/д – 209 340 тыс.руб..

Общий объем финансирования Программы на период с 2026 по 2030 гг. составляет 260 693 тыс.руб., в том числе за счет бюджета Чебаркульского городского округа – 13 070 тыс. руб., областного бюджета – 37 700 тыс. руб., федерального бюджета – 209 923 тыс.руб., в том числе на реконструкцию региональных дорог - 106 400 тыс.руб..

Объем финансирования рассчитывался на основании НЦС 81-02-08-2017г; 81-07-12-001-03; 08-08-001-01(02); 09-05-001-01.(Приказ № 69 от 07.02.2017г; Приказ № 948/пр. от 03.07.2017года (МИНСТРОЯ России))

### 2.3 Актуализации Комплексной схемы организации дорожного движения Чебаркульского городского округа

Каждые 3 - 5 лет должна быть выполнена актуализация КСОДД для уточнения необходимости и целесообразности реализации предлагаемых мероприятий, определения объемов работ и финансирования с учетом текущих нормативов и расценок. Часть мероприятий.

По ОДД и БДД разрабатывается только в краткосрочной перспективе и на следующий расчетный период они должны быть включены в программу на основе анализа текущей ситуации на УДС муниципального образования с учетом уточненных данных по имеющимся очагам аварийности. Необходимо предусмотреть актуализацию КСОДД ЧГО в:

- 2020 г. - актуализация КСОДД на 2021 - 2025 гг.;
- 2025 г. - актуализация КСОДД на 2026 - 2030 гг.

Таблица 14. – Сводная таблица основных показателей по строительству, реконструкции элементов улично-дорожной сети на период с разбивкой на периоды 2019-2020, 2021-2025 , 2026-2030 гг.

№	Дороги , улицы	км.	№ п/п	Светофоры		Автомобильные			Пешеходные			Тротуары		№ п/п	Велодо рожки	км	
				шт	№ п/п	остановки, разворотные площадки	шт	№п/п	шт	№п/п	шт	№п/п					
региональные дороги																	
1.	ПСП на пересечении ул.Попова с а/дорогой Чебаркуль- Миасс					2.	п.Южный-1										
муниципальные дороги																	
1.	ул.Попова(у часток от а/дороги Чебаркуль- Миасс до ул.1 Мая с устройств ом)	0,6											ул.40 лет Победы	0,8			
2.	Пересечении ул.1Мая- ул.Дзержинс кого-ж/д переезд		1.	ул. Калинина- Крупская	4	1.	Р.П.- п.Куйбышева(у л. 40лет Победы с ул. Кленовая)	2	1.	ул. Восточная (ул.1 Мая)	1	1.	По ул. 1Мая от ул.Октяб рская до ул. Крупская (не четная	0,7	1.	ул. Лени на	2,8

												сторона)							
3.	ул. 1 Мая до мебельной фабрики с устройством ПСП на примыкании с ул. Октябрьская	1,35	2	ул. Крылова - Карпенко	4	3.	ул. 40 лет Победа (магазин Рябинушка)	2	2.	ул. Крупская (ул.8Марта)	1	1	2.	по ул. 9 Мая от ул. Октябрьск ая до ТРК Алиса	0,35	2	Парк Побе ды	0,74	
4.	ул. Заря (участок от ул. Октябрьская до ул. Восточная)	0,41				4.	ул.1 Мая район автовокзала	1	3.	ул. 1 Мая (ул. Советская)	1	1	3.	по ул. Заря от ул. Октябрьск ая до ул. Восточная	0,38	3.	3	Детски й парк	1,3
5.	ул. Восточная (участок от ул. Заря до ул. Карпенко дом № 4	0,12				5.	а/д разъезд Кисегач - ул. Еловская	2	4.	ул. Октябрьская (ул. 1 Мая)	1	1	4.	ул. Кубышев а	1,2	4.	4	ул. Держ инског о - Ледов ый дворец - д/к Горько го	1,4
6.	ул. Советская (участок от ул. 1 Мая до	0,2				6.	а/д разъезд Кисегач (пляж)	2	5.	Ул. Восточная (ул. Заря)	1	1	5.	ул. Крупская от Централь	0,1			К/т Волна	0,3

	ул. Заря)											ного рынка до ул. 1Мая					
7.	пересечение ул. 9 Мая - с ул. Октябрьская с устройством ПСП					7.	а/д разъезд Кисегач ж/д перезд	2	6.	ул. Карпенко (кафе Светлана)	3	3					
8.	пересечение ул. 1 Мая - ул. Мира с устройством ПСП					8.	а/д разъезд Кисегач разворотная площадка	1	7.	ул. Крылова 14 (детский сад)	1	1					
9.	ул. 40 лет Победы до ул Кленовая	0,5				9.			8.	ул. 40 лет Победы (Рябинушка)	1	1					
									9.	ул. 9 Мая - ул. Комсомольска я	1	1					
									10.	ул. 9 Мая - ул. Октябрьская	1	1					
	Итого				2/8			13			12	1			3,53		5,8

	Муниц.а/д Ремонт	2,15																
	Реконструкция	0,93																
2020—2025гг.																		
№ п/п	Дороги, улицы	км	№ п/ п	Светофоры	шт.	№ п/п	Автомобильные остановки, разворотные площадки	шт.	№ п/п	Пешеходные переходы	шт	№ п/п	Тротуар ы	шт.	№п/п	№ Велодо рожки	км.	
региональные дороги																		
	а/д Чебаркуль - Миасс	1,7																
	а/д Чебаркуль - Мисяш - М5 - Урал	3,6					п. Южный - 2	2		П. Южный	1							
	Ж/д путепровод ул. Попова	0,02																
	а/мобильный путепровод через ж/д п. Мисяш	1,25																
муниципальные дороги																		
1.	Дорога от ул. Энергетиков до ул. Мира	1,0	1	ул. Мичурина -ул.			п. Южный - 2			ул. Крылова -ул. Дзержинского			Кластер Синегорье	0,3	1.	1	ул. Пушки на	3,9



			Советская	4	1.		2	1.		2.	1.				(пляж городская набережная)	
2.	Ремонт ул. Мира от гаражного кооператива до ул. Крылова	1,2	ул. Димитрова - ул. Советская	4	2.	ул. Энергетиков	2	2.	ул. Крылова - Мичурина	2.	2.	ул. Колхозная, городской пляж, набережная	0,41		Кластер Синегорье - ул. Советская - Зийский микрорайон, ТРК «Алиса»	
3.	Дорога от ул. Мира (от гаражей) до ул. Куйбышева (кондитерская фабрика)	1,1			3.	ул. Мира		3.	ул. Садовая – ул. Дмитрова	2	3.	ул. 8 Март	0,42	2	ул. Суворова до Птицефабрики	2,8
4.	ул. Крылова - ул. Мичурина	0,2			4.	ул. Мира (район ГС и КС)	2	4.	ул. Электростальская – ул. Крылова	2	4.	ул. Вокзальная	0,44		Ул. Мира (ГК КС) до ул. Крылова	1,1
5.	ул. Садовая	0,35			5.	Ул. Куйбышева (реконструкция)	2		п. Южный	1	5.	Ул. Толстого	0,23			

					«Трансформаторная										
6.	ул. Димитрова	0,35			ул. Куйбышева (реконструкция) ОА «Мостик»	2		ул. Мира, ГСК-КС	1	1		ул. Электростальская(от ул. Суворова до ул. Осипенко)	1		
7.	ул. Пустозеровская	0,6			Ул. Карпенко, д.12 (реконструкция)	1				6.					
	Итого Регионал-е а/д: Строительство: Ж/Д путепровод АД путепровод Реконструкция а/д Муницип-е а/д Реконструкция а/д Строительство о Ремонт	1 1 5,30 0,95 2,3 1,55		2/8		13			12	7.		1,96			7,8
2025-2030гг.															

№ п/п	Дороги, улицы	км.	№ п/п	Светофоры шт.	№ п/п	Автомобильные остановки, разворотные площадки	шт.	№ п/п	Пешеходные переходы	шт.	№ п/п	Тротуары шт.	№ п/п	Велодорожки					
региональные дороги																			
1	а/д Чебаркуль - Миасс	3,52																	
2	а/д Чебаркуль - Мисяш - М5 - Урал	1,16			1				п. Южный 2	1	1								
муниципальные дороги																			
3	Дорога от а/д Обход г.Чебаркуля до ул.Суворова (р-он АЗС)	2,72	1	ул. Попова - ул.1 Мая	4	2.	ул.40лет Победы	1	1.	ул. Попова - ул.1 Мая	2	2	1	Ул. Попова	1	1.	1	Ул. Некрасова	0,66
4	Реконструкция ул. Попова	1,15					ул. Крылова	4	2.	ул. Крылова, (проект ОП «Больница»)	2	2	0,2	ул. 1 Мая - ул. Дзержинского (район ЖД переезда)	0,29	2.		Ул. Фрунзе - ул. Чапаева	1
5	Реконструкция ул.1 Мая	1,35					Хлебозавод (реконструкция)	2	3.	ул. Крылова Чебаркульстрой	1.	1	3.	ул. Павлова	0,54			Ул. Карпенко (от ул. Крыло	0,48



Строительство	2,72																		
---------------	------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Таблица 15 - Мероприятия по развитию УДС и их ресурсное обеспечение

Наименование работы	Наименование дороги/ участка дороги	Показатель км	Бюджет	Оценочная стоимость тыс.руб.
1	2	3	4	5
Мероприятия по развитию УДС до 2020года				
Автомобильные дороги местного значения				
Реконструкция дороги	1) ул.Заря	0.412	ЧО	5 760
	2) ул.Восточная	0.12	ЧГО	1 680
	3) ул.40 лет Победы	0.5	ЧО	6 600
			ЧГО	1000
Мероприятия по развитию УДС до 2025года				
Региональные областные дороги*				
Реконструкция дороги	1) а/д Чебаркуль - Миасс	1.7	ЧО	38 620
	2) а/д Чебаркуль – Мисяш – М-5 «Урал»	3.6	ЧО	81 720
Строительство а/д путепровода через ж/д	1) а/д Чебаркуль – Мисяш – М-5 «Урал»(п.Мисяш)	10 000м2	ЧО	61 000
Железная дорога				
Реконструкция ж/д путепровода через а/д	1)Ж/д мост через а/д по ул.Попова	Длиной 20.5 м.п.	ЧО	28 000
Автомобильные дороги местного значения				
Реконструкция дороги	1) ул.Мичурина	0.33	ЧО ЧГО	2 690 1000

	2) ул.Пустозеровская	0,60	ЧО ЧГО	5720 1000
	3) ул. Димитрова	0,35	ЧО ЧГО	2920 1000
Строительство дороги	1)ул.Крылова	0.2	ЧО	4 540
	2)ул.Садовая	0,35	ЧО ЧГО	6 960 1000
	3)ул.Энергетиков – ул.Мира – ул.Куйбышева	2.1	ЧО ЧГО	46 700 3000
Мероприятия по развитию УДС до 2030года				
<i>Региональные областные дороги*</i>				
Реконструкция дороги	1) ) а/д Чебаркуль - Миасс	3.5	ЧО	80 000
	2) а/д Чебаркуль – Мисяш – М-5 «Урал»	1.16	ЧО	26 400
Автомобильные дороги местного значения				
Реконструкция дороги	1) ул.1 Мая	1.35	ЧО ЧГО	13 120 3000
	2) ул.Попова	1.16	ЧО ЧГО	11 000 2000
Стоительство дороги	1) Обход г.Чебаркуль – ул.Суворова(АЗС)	2.72	ЧО ЧГО	60 303 4000
Примечание: *Мероприятия по региональным дорогам носят рекомендательный характер и уточняются с балансодержателями дорог				

Таблица 3 - Мероприятия по повышению уровня организации движения легкового и грузового транспорта и их ресурсное обеспечение на период до 2030 г.

Наименование работы	Наименование мероприятия	Показатель	Бюджет	Оценочная стоимость, тыс. руб
1	2	3	4	5
Период до 2020 года				
Региональные дороги				
Строительство дополнительных полос	1) а\д Чебаркуль – Миасс – ул.Попова	1	ЧО	523
Автодороги местного значения				
Строительство дополнительных полос	1) ул.1 Мая- Октябрьская 2) ул.1 Мая – Мира 3) ул.1 Мая – Дзержинского – ж/д переезд 4) ул. Октябрьская – ул.9 Мая	4	ЧО ЧГО	1 569 523
Строительство СО	1) ул. Крупской – Калинина	4	ЧГО	800
	2) ул. Карпенко - Крылова	4	ЧО	800
Период до 2025				
Автодороги местного значения				
Строительство СО	1) ул. Мичурина – Советская	4	ЧО	800
	2) ул.Димитрова - Советская	4	ЧО	800
Период до 2030				
Автодороги местного значения				

Строительство СО	1)ул.Попова – 1 Мая	4	ЧО	800
------------------	------------------------	---	----	-----

Таблица 16 - Мероприятия по оптимизации системы пассажирских перевозок на территории ГО Чебаркуль, а также в межмуниципальном и межсубъектном сообщении.

Наименование мероприятия	Показатель	Бюджет	Оценочная стоимость , тыс. рублей, в ценах соответствующих лет		
			019-2020 г.	2021-2025 г	2025 - 2030 г.
Строительство ОРП	2шт	ЧГО	620		
		ЧО			
Строительство, обустройство и реконструкция остановочных пункта	33	ЧГО	2700	2400	2700
		ЧГО	600	900	600
Создание Центра диспетчерской службы(ЦДС),включая ГОНАС(GPS) и систему видеонаблюдения на транспорте		ЧГО		400*	
		ЧО		400*	
		Внебюджетные источники		200*	
Создание системы информирования пассажиров		ЧГО		100*	
		ЧО		100*	



		Внебюджетные источники		200*	
Примечание: * - уточняется проектированием					

Таблица 5 - Мероприятия по оптимизации парковочного пространства

Наименование мероприятия	Показатель	Бюджет	2019- 2020гг.	2021- 2025 гг.	2026- 2030гг.
1.Строительство автостоянок для легковых автомобилей	1	ЧГО			
		Внебюджетные источники		800 тыс.руб.	
2.Строительство многоуровневого паркинга(2 шт на 600маш/мест)	2	ЧО			
		ЧГО			*
		Внебюджетные источники			
3.Строительство автостоянок для грузовых	3	ЧО			
		ЧГО			

автомобилей(3 автостоянки на на 70 маш/мест)		Внебюджетные источники		2860 тыс.руб.	37400 тыс.руб.
4.Введение режима остановок и стоянок		ЧО			
		ЧГО			
		Внебюджетные источники			

Примечание:

\*уточняется проектом

Таблица 17 - Мероприятия по совершенствованию условий велосипедного и пешеходного движения, мероприятия по повышению общего уровня БДД

Наименование мероприятия	Показатель	Бюджет	2019-2020	2021-2025	2026-2030
Мероприятия по организации велосипедного движения					
Организация велосипедного движения	18,34 км	ЧГО	040тыс.руб.	28600тыс .руб.	16100 тыс.руб.
		ЧО	1000тыс .руб.	1000тыс.р уб.	1000тыс .руб.
Организация велопарковок	15 шт	ЧГО	100тыс.ру б.	100тыс.р уб.	50тыс.р уб.
		Внебюджетные			

		источники	200тыс.ру б.	200тыс.р уб.	100тыс.р уб.
Мероприятия по организации пешеходного движения					
Установка пешеходного ограждения	1540м.п.	ЧГО	300тыс. руб.	300тыс.ру б.	300тыс. руб.
		ЧО	300тыс. руб.	300тыс.р уб.	300тыс.р уб.
		Внебюджетные источники	100тыс.р уб.	100тыс. руб.	100тыс. руб.
Реализация мероприятий по созданию безопасной среды для лиц с ограниченными физическими возможностями		Бюджет ЧГО	*	*	*
Строительство пешеходных трогуаров	8.49 км	ЧГО	2200тыс .руб.	1900тыс. руб.	1000тыс .руб.
		ЧО	3100тыс .руб.	1000тыс. руб.	200тыс. руб.

Устройство надземного пешеходного перехода ч/з ж/д пути	30п.м.	ЧО			
---	--------	----	--	--	--