

УТВЕРЖДЕНО  
постановлением администрации  
Опаринского муниципального округа  
от 19.11.2024 №821

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ  
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
ОПАРИНСКИЙ МУНИЦИПАЛЬНЫЙ ОКРУГ  
КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

2024 год

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	7
ПАСПОРТ.....	8
1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	11
1.1. Анализ положения Опаринского муниципального округа в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации.....	11
1.2. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	17
1.3. Характеристика сети дорог муниципального округа.....	32
1.4. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в округе, обеспеченность парковками (парковочными местами).....	33
1.5. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.....	33
1.6. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.....	35
1.7. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств.....	36
1.8. Анализ уровня безопасности дорожного движения.....	36
1.9. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.....	39
1.10. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры.....	40
1.11. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры.....	40
1.12. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.....	41
2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ОПАРИНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОКРУГА.....	42

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития округа.....	42
2.2. Прогноз транспортного спроса округа, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории округа.....	42
2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	43
2.4. Прогноз развития дорожной сети муниципального округа .....	43
2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.....	43
2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.....	45
2.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.....	45
3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	48
4. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	49
5. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	50
6. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОКРУГА.....	53

## **ВВЕДЕНИЕ.**

Одним из основополагающих условий развития муниципального образования является комплексное развитие транспортной инфраструктуры. Этапом, предшествующим разработке основных мероприятий Программы, является проведение анализа и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования Опаринский муниципальный округ Кировской области.

Анализ и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования, а также прогноз его развития проводится по следующим направлениям:

- демографическое развитие;
- перспективное строительство;
- состояние транспортной инфраструктуры.

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры.

Основными целями программы являются:

- Обеспечение развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры, сбалансированной и скоординированной с иными сферами жизнедеятельности муниципального округа;
- Обеспечение безопасной эксплуатации автомобильных дорог муниципального округа общего пользования;
- Создание условий для экономического развития;
- Повышение эффективности и надежности функционирования дорожных сетей;
- Создание условий для повышения инвестиционной привлекательности муниципального округа.

К основным задачам проекта следует отнести:

- Анализ социально-экономического развития муниципального образования Опаринский муниципальный округ Кировской области, динамики жилищного и промышленного строительства, объектов социальной сферы.

- Анализ существующего состояния транспортной системы муниципального образования Опаринский муниципальный округ Кировской области.

- Поддержание автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них, на уровне, соответствующем категории дороги, путем содержания автомобильных дорог муниципального образования Опаринский муниципальный округ Кировской области и сооружений на них.

- Сохранение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог муниципального округа общего пользования за счет текущего ремонта автомобильных дорог и сооружений на них формирование условий для социально-экономического развития.

- Повышение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания муниципального округа, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих свою экономическую деятельность на территории муниципального округа.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, а также для строительства новых объектов.

Таким образом, Программа является прогнозно-плановым документом, во-первых, формулирующим и увязывающим по срокам, финансовым, трудовым, материальным и прочим ресурсам реализацию стратегических приоритетов в сфере развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, во-вторых, формирующим плановую основу взаимодействия членов местного

сообщества, обеспечивающего и реализацию стратегических приоритетов, и текущее сбалансированное функционирование экономического и социального секторов муниципального образования.

## **ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ .**

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования разрабатывается и утверждается органами местного самоуправления муниципального образования, на основании утвержденного в порядке, установленном Градостроительным Кодексом РФ, генерального плана муниципального образования. Реализация программы должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Обеспечение надежного и устойчивого обслуживания жителей Опаринского муниципального округа транспортными услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры - одна из главных проблем, решение которой необходимо для повышения качества жизни жителей и обеспечения устойчивого развития территории.

Решение проблемы носит комплексный характер, а реализация мероприятий по улучшению качества транспортной инфраструктуры возможна только при взаимодействии органов власти всех уровней, а также концентрации финансовых, технических и научных ресурсов.

**ПАСПОРТ**  
**программы комплексного развития транспортной инфраструктуры**  
**муниципального образования Опаринский муниципальный округ**  
**Кировской области**

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Опаринский муниципальный округ Кировской области
Основание для разработки Программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Градостроительный кодекс Российской Федерации;</li> <li>- Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;</li> <li>- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;</li> </ul>
Муниципальный заказчик Программы	Администрация муниципального образования Опаринский муниципальный округ Кировской области 613810, Кировская область, пгт. Опарино, ул. Первомайская, д. 14
Разработчик Программы	Администрация муниципального образования Опаринский муниципальный округ Кировской области 613810, Кировская область, пгт. Опарино, ул. Первомайская, д. 14
Цели Программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Обеспечение развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры, сбалансированной и скоординированной с иными сферами жизнедеятельности муниципального округа;</li> <li>- Обеспечение безопасной эксплуатации автомобильных дорог муниципального округа общего пользования;</li> <li>- Создание условий для экономического развития;</li> <li>- Повышение эффективности и надежности функционирования дорожных сетей;</li> <li>- Создание условий для повышения инвестиционной привлекательности муниципального округа.</li> </ul>



<p>Задачи Программы</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Анализ социально-экономического развития Опаринского муниципального округа, динамики жилищного и промышленного строительства, объектов социальной сферы.</li> <li>2. Анализ существующего состояния транспортной системы муниципального образования Опаринский муниципальный округ Кировской области.</li> <li>3. Поддержание автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них, на уровне, соответствующем категории дороги, путем содержания автомобильных дорог Опаринского муниципального округа и сооружений на них.</li> <li>4. Сохранение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог муниципального округа общего пользования за счет текущего ремонта автомобильных дорог и сооружений на них формирование условий для социально-экономического развития.</li> <li>5. Повышение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания муниципального округа, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих свою экономическую деятельность на территории муниципального округа.</li> </ol>
<p>Срок и этапы реализации программы</p>	<p>Срок реализации Программы: 2024 - 2035 годы.</p> <p>1 этап: 2024-2026 годы;</p> <p>2 этап: 2027-2029 годы;</p> <p>3 этап: 2030-2035 годы.</p>

<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов)</p>	<p>Развитие транспортной инфраструктуры муниципального округа:  - ремонт и содержание дорог регионального, межмуниципального и местного значения.</p>
<p>Объемы и источники финансирования Программы</p>	<p>Источником финансирования программы является местный бюджет</p>

# **1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

## **1.1. Анализ положения Опаринского муниципального округа в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации.**

Опаринский муниципальный округ входит в северо-западную группу районов Кировской области. На севере земли Опаринского муниципального округа граничат с землями Подосиновского района и Лузского муниципального округа, на востоке – с землями республики Коми, на юге и юго-востоке – с землями Даровского района и Мурашинского муниципального округа, на западе – с землями Вологодской и Костромской области.

Общая площадь Опаринского муниципального округа составляет 6042,86 км<sup>2</sup>. На территории Опаринского муниципального округа, проходит водораздел двух больших речных систем: Волжско-Камской и Северо-Двинской. Большая часть района находится в бассейне реки Моломы и ее притоков (Волжско-Камская речная система), а северо-восточный угол, в том числе и пгт Опарино, - в бассейне рек Лузы и Пушмы, являющихся притоками реки Юг (Северо-Двинская речная система).

Административным центром является поселок городского типа Опарино. Расстояние от административного центра округа до областного центра город Киров составляет 185 км. Внешние связи муниципального образования обеспечиваются железной дорогой «Киров-Котлас», и автомобильной дорогой регионального значения 333-026 «Киров-Котлас-Архангельск».

Внутренняя территория Опаринского муниципального округа обслуживается автодорогами местного и регионального значения IV, V категорий.

Опаринский муниципальный округ образован в соответствии с законом Кировской области от 17.12.2020 г. № 437-ЗО «О преобразовании некоторых муниципальных образований Кировской области и наделении вновь образованных муниципальных образований статусом муниципального округа» с 01 января 2022 года.

Территориально Опаринский муниципальный округ включает в себя 40 населенных пунктов. Крупными населенными пунктами являются поселок городского типа (далее пгт) Опарино, поселок Маромица, поселок Заря, поселок Речной. Административным, культурным и хозяйственным центром является пгт Опарино.

В структуру администрации Опаринского муниципального округа включены 7 территориальных отделов, расположенных в 7 населенных пунктах округа (Таблица 1.1.1).

Таблица 1.1.1

Перечень территориальных отделов администрации Опаринского муниципального округа.

№	Территориальный отдел	Место расположения	Количество населенных пунктов
1	Опаринский территориальный отдел	пгт Опарино	9
2	Альмежский территориальный отдел	п. Альмеж	1
3	Вазюкский территориальный отдел	п. Вазюк	8
4	Заринский территориальный отдел	п. Заря	1
5	Маромицкий территориальный отдел	п. Маромица	1
6	Речной территориальный отдел	п. Речной	6
7	Стрельский территориальный отдел	д. Стрельская	14

По статистическим данным, на начало 2022 года численность населения составила 7903 человек.

Демографическая структура Опаринского муниципального округа в разрезе населенных пунктов представлена в таблице 1.1.2.

Демографическая структура населения муниципального образования  
Опаринский муниципальный округ Кировской области

№ п/п	Показатели	Всего по округу
1	Численность населения муниципального образования	7903
	пгт. Опарино	3921
	п. Альмеж	402
	п. Вазюк	403
	п. Заря	703
	п. Маромица	990
	п. Речной	1128
	д. Стрельская	356
В том числе:		
1.1	Детского возраста:	1188
1.1.1	до одного года	53
1.1.2	от одного года до шести лет	438
1.1.3	от семи до 15 лет	697
1.2	Трудоспособного возраста:	4537
1.2.1	от 16 до 17 лет	94
1.2.2	от 18 лет до пенсионного возраста (для женщин)	1467
1.2.3	от 18 лет до пенсионного возраста (для мужчин)	2976
1.3	Старше трудоспособного возраста	2178
1.3.1	Старше пенсионного возраста (для женщин)	1487
1.3.2	Старше пенсионного возраста (для мужчин)	691

Демографическая ситуация в округе, как и в области является сложной. Прослеживается стабильная ежегодная динамика снижения численности

населения. На начало 2022 года на территории муниципального образования проживало 7903 человек, что на 494 человека меньше 2021 года.

Основная причина снижения численности населения - естественная убыль населения, имеет устойчивый характер, за 2021 год число умерших превышает число родившихся в 2,3 раза. За 2020 год умерло 157 человек, родилось 63 человека, коэффициент естественного прироста отрицательный.

Динамика изменения численности населения муниципального образования Опаринский муниципальный округ Кировской области представлена в таблице 1.1.3.

Таблица 1.1.3

Динамика изменения численности населения муниципального образования Опаринского муниципального округа Кировской области

Показатели	Количество населения, чел.					
	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Численность постоянного населения всего, чел.	9760	9440	9107	8709	8397	7903
Детского возраста:	1555	1489	1422	1334	1276	1188
До 1 года	115	76	79	58	62	53
1-6 лет	659	664	610	555	478	438
7-10 лет	379	361	337	349	370	351
11-15 лет	402	388	396	372	366	346
Трудоспособного возраста:	5438	5097	4767	4635	4682	4537
16-17 лет	166	152	121	115	97	94
18-пенсионный возраст для женщин	1871	1672	1508	1458	1498	1467
18-пенсионный возраст для мужчин	3401	3273	3138	3062	3087	2976
Нетрудоспособного возраста:	2767	5621	2918	2740	2439	2178
Старше пенсионного возраста для женщин	1935	1973	1988	1868	1692	1487
Старше пенсионного	835	881	930	872	747	691

возраста для мужчин						
Естественный прирост	-56	-58	-103	-66	-94	-80
Родилось	97	79	62	66	63	63
Умерло	153	137	165	132	157	143
Механический прирост	-264	-275	-295	-246	-400	-282
Прибыло	363	320	299	243	241	239
Выбыло	627	595	594	489	641	521

### Прогноз численности населения

Прогноз численности населения Опаринского муниципального округа выполнен методом экстраполяции, на основе сведений о динамике численности всего населения, основных возрастных групп, детей и подростков с 2017 по 2022 год, а также о количестве родившихся, умерших, прибывших и выбывших за год, предоставленных администрацией Опаринского муниципального округа.

Прогноз общей численности населения, представлен в таблице 1.1.4.

Таблица 1.1.4

Прогноз численности населения муниципального образования Опаринский муниципальный округ Кировской области, человек

Наименование	2022 г.	2032 г.	2042 г.
Муниципальное образование Опаринский муниципальный округ	7903	4927	4320

Более быстрыми темпами снижается сельское население, в общей численности сельское население занимает 47,1 %, городское – 52, 9%. Основная причина снижения численности населения – естественная убыль населения, отток молодого перспективного населения в областной центр и другие крупные города регионов Российской Федерации.

Наибольший удельный вес в экономике округа занимают обрабатывающие отрасли промышленности, лесное хозяйство. На территории округа производственную деятельность осуществляют предприятия (Таблица 1.1.5).

## Перечень основных предприятий Опаринского муниципального округа

№	Наименование предприятий	Основная специализация
1	ООО «Альянс»	Переработка древесины
2	ООО «Восход»	Заготовка и переработка древесины
3	ООО «Кировский лесопромышленный комбинат»	Заготовка и переработка древесины
4	ООО «Опаринский деревообрабатывающий комбинат»	Переработка древесины
5	ООО «Энэс Групп»	Переработка древесины
6	ОО «Мурашинский фанерный завод»	Заготовка и переработка древесины
7	ИП Ярополов Д.Н.	Лесозаготовка, переработка
8	ИП Малкова А.С.	Лесозаготовка
90	ООО «ВИЛК»	Лесозаготовка
10	ООО «АПК «Красный пахарь»	Лесозаготовка
11	ООО «Авангард»	Лесозаготовка
12	ООО «Вяткалес»	Лесоводство и прочая лесохозяйственная деятельность, Лесозаготовка
13	ООО «Кросс»	Торговля оптовая за вознаграждение или на договорной основе, Лесозаготовка
14	ООО «Надежда-Лес»	Лесозаготовка
15	ООО «Опаринский Агроснаб»	Распиловка и строгание древесины, Лесозаготовка



16	ООО «Поставка леса»	Лесозаготовка
17	ООО «Холдинговая компания «Опаринский леспромхоз»	Торговля оптовая древесным сырьем и необработанными лесоматериалами, Лесозаготовка
18	ООО «Мураши-Лес»	Торговля оптовая древесным сырьем и необработанными лесоматериалами, Лесозаготовка
19	ООО «Хольц Хаус»	Производство сборных деревянных строений, Лесозаготовка
20	ООО «Адони»	Лесозаготовка
21	ООО «Березовский леспромхоз»	Лесозаготовка
22	ООО «Вятская инвестиционная лесная компания»	Лесозаготовка
23	ООО «Лесная перспектива»	Лесоводство и прочая лесохозяйственная деятельность, Лесозаготовка
24	ООО «Лестехснаб Плюс»	Распиловка и строгание древесины, Лесозаготовка
25	ООО «Магнум»	Лесозаготовка
Агропромышленный комплекс		
27	ИП глава КФХ Неганова Е.А	Разведение КРС

## **1.2. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.**

Дороги являются определяющим фактором развития всех секторов экономики, прежде всего промышленности. Низкое качество дорог снижает инвестиционную привлекательность, как предприятий, так и округа в целом, сказывается на объеме реализации продукции и снижении грузоперевозок. Непринятие срочных мер по реконструкции дорог приведет к снижению объемов производства промышленных предприятий и, как следствие, – уменьшению

налогооблагаемой базы. Реконструкция автомобильных дорог позволит снизить транспортную составляющую в себестоимости производимой продукции, поскольку в процессе транспортировки продукция теряет товарный вид, утрачивает потребительские свойства, ведет к увеличению себестоимости конечного продукта, что в итоге, снижает конкурентоспособность предприятий округа.

Содержание и ремонт дорог осуществляют ООО МУП «ДорТехСервис», «Мурашинское ДЭУ № 24» КОГУП Вятавтодор.

Пассажирами перевозками в округе занимается ООО «Юрьянское АТП». Согласно реестра, утвержденного постановлением администрации Опаринского района перевозки, осуществляются по следующим маршрутам:

- Опарино- Речной;
- Опарино-Заря;
- Опарино – Молома;
- Опарино - Шабуры – Стрельская - Верхняя Волманга.

К числу малоинтенсивных маршрутов отнесены маршруты:

- Опарино-Молома;
- Опарино-Заря;
- Опарино – Шабуры - Стрельская –Верхняя Волманга.

По территории Опаринского муниципального округа проходит однопутный не электрифицированный участок направления Киров-Котлас.

Перечень объектов железнодорожного транспорта представлен в таблице 1.2.1.

Таблица 1.2.1

Объекты железнодорожного транспорта в границах муниципального образования Опаринский муниципальный округ Кировской области

№ п/п	Наименование объекта	Местоположение	Тип железнодорожной станции
1	Вокзал	пгт Опарино	промежуточная

2	Платформа пассажирская ст. Опарино	пгт Опарино	промежуточная
3	Платформа пассажирская ст. Альмеж	п. Альмеж	промежуточная
4	Платформа пассажирская ст. Вазюк	п. Вазюк	промежуточная
5	Платформа пассажирская ст. Латышский	п. Латышский	промежуточная
6	Платформа пассажирская ст. Нагибино	п. Нагибино	промежуточная

#### Автомобильные дороги.

По форме собственности существующие автомобильные дороги общего пользования Опаринского муниципального округа представлены дорогами регионального или межмуниципального и местного значения (таблица 1.2.2).

Таблица 1.2.2

#### Перечень автомобильных дорог в границах муниципального образования Опаринский муниципальный округ Кировской области

№ № п/п	Наименование дорог	Протяженность в границах округа, км	В том числе:		
			асфальто-бетонное покрытие, км	переходное покрытие, км	грунтово-вое покрытие, км
Автомобильные дороги общего пользования федерального значения					
	-	-	-	-	-
Автомобильные дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения					
1	33 ОП РЗ 333-026 Киров-Котлас-Архангельск	56	-	асфальт, щебень	-
2	33 ОП МЗ 33Н-080 Даровской-Опарино	84	-	ж/бетонная колея	-

№ № п/п	Наименование дорог	Протяженность в границах округа, км	В том числе:		
			асфальто-бетонное покрытие, км	переходное покрытие, км	грунтовое покрытие, км
Частные автомобильные дороги необщего пользования местного значения					
	-	-	-	-	-

Автомобильные дороги общего пользования муниципального значения

Наименование автомобильных дорог	Протяженность, км	В т. ч. по типам покрытий						Техническая категория
		усовершенствованный.		переходный			низший	
		а/бетон	ц/бетон	гравий	щебень.	ж/.бетколя	грунтово	
Маромица-Речной-граница Вологодской области	67,7					67,7		4
Маромица-Верхняя Волманга	28,7					28,7		4
Опарино – Чурсья	32,0						32,0	5
Опарино – Шадрино	33,5					6	27,5	4,5
Опарино-Нижняя Паломица (20км-Молома-Холоватка)	29,4					29,4		4
Опарино-Кузюг (Вазюк Сергеевская Веретя)	13,4					13,4		4
Опарино-Верхолузье	11,0						11,0	5
Маромица-Заря-Альмеж	21,701		5,421			16,280		4
Подъезд к д. Чалбун	3,0					3,0		4
Подъезд к д. Дуванное	1,0					1,0		4
Подъезд к д. Верхний Починок	5,3					1,0	4,3	4,5
Подъезд к д. Шабурь	6,0					6,0		4
Подъезд к д. Нижняя Паломица	23,0					6,0	17,0	4,5
Подъезд к п. Вазюк	0,576					0,57		4

					6			
Подъезд к п. Нагибино	0,246				0,246			4
<b>ИТОГО:</b>	<b>276,523</b>		<b>5,421</b>		<b>0,822</b>	<b>178,480</b>	<b>91,8</b>	

#### Улично-дорожная сеть населенных пунктов.

Улично-дорожная сеть (далее – УДС) – территория общего пользования, предназначенная для обеспечения движения транспортных средств и пешеходов, обеспечения транспортными и пешеходными связями территорий населённых пунктов. К элементам УДС относятся: улицы, проспекты, переулки, проезды, набережные, площади, тротуары, пешеходные и велосипедные дорожки, искусственные сооружения, элементы обустройства и др.

Информация о состоянии, протяженности улично-дорожной сети по населенным пунктам Опаринского муниципального округа представлена в таблице 1.2.3.

Таблица 1.2.3

## Перечень и протяженность автомобильных дорог в границах Опаринского муниципального округа Кировской области

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Протяжённость, км	Вид покрытия			
			Асфальтобетон	Железобетон	Щебень/гравий	Грунт
1	пгт. Опарино					
1.1	Улица Комсомольская	1,1	1,1			
1.2	Улица Коммуны	0,6				0,6
1.3	Улица Краснофлотская	0,6				0,6
1.4	Улица Дзержинского	0,8		0,3		0,5
1.5	Улица Пролетарская	0,7		0,2		0,5
1.6	Улица Труда	0,8		0,8		
1.7	Улица 50 лет ВЛКСМ	0,7				0,7
1.8	Улица Волкова	1,0				1,0
1.9	Улица Железнодорожная	2,4		2,1		0,3
1.10	Улица Свободы	0,8		0,4		0,4
1.11	Улица Профсоюзная	0,7		0,7		
1.12	Улица Матросова	0,8		0,4		0,4
1.13	Улица Березовская	0,7		0,4		0,3
1.14	Улица Володарского	1,0		0,1		0,9
1.15	Улица Стахановская	0,7				0,7
1.16	Улица Островского	0,7				0,7
1.17	Улица Советская	1,7	0,94		0,76	

1.18	Улица Суровцева	1,1		1,1		
1.19	Улица Пушкина	0,7		0,7		
1.20	Улица Энгельса	1,1				1,1
1.21	Улица Ленина	3,5		3,5		
1.22	Улица Юбилейная	1,2		1,0		0,2
1.23	Улица Дорожная	0,7		0,7		
1.24	Улица Культуры	1,0	0,4	0,6		
1.25	Улица Карла-Маркса	1,2				1,2
1.26	Улица Кирова	1,2		0,3		0,9
1.27	Улица Маяковского	1,6				1,6
1.28	Улица Мичурина	0,5		0,5		
1.29	Улица Победы	0,3		0,1		0,2
1.30	Улица Первомайская	1,2	1,1			0,1
1.31	Улица Октябрьская	2,5	1,8			0,7
1.32	Улица Фрунзе	1,6		0,1		1,5
1.33	Улица Горького	1,3		0,2		1,1
1.34	Улица Розы-Люксембург	1,2		0,4		0,8
1.35	Улица Циунеля	1,2	1,1			0,1
1.36	Улица Чапаева	1,6		0,8		0,8
1.37	Улица Красноармейская	1,2		0,4		0,8
1.38	Улица Мира	1,6				1,6
1.39	Переулок Молодежный	0,3				0,3
1.40	Переулок Пионерский	0,5		0,1		0,4
1.41	Переулок Рабочий	0,5		0,1		0,4
1.42	Переулок Южный	0,144		0,144		
1.43	Переулок Советский	0,5		0,5		

1.44	Переулок Юбилейный	0,7		0,3		0,4
1.45	Переулок Речной	0,6		0,6		
1.46	Переулок Западный	0,4		0,4		
1.47	Переулок Восточный	0,6				0,6
1.48	Переулок Лесной	0,3				0,3
1.49	Переулок Северный	0,3				0,3
1.50	Переулок Банный	0,3		0,1		0,2
1.51	Переулок Школьный	0,3				0,3
2	п. Латышский					
2.1	Улица Гагарина	0,4				0,4
2.2	Улица Железнодорожная	0,8				0,8
2.3	Улица Кирова	0,6				0,6
2.4	Улица Комсомольская	0,8				0,8
2.5	Улица Ленина	0,6				0,6
2.6	Улица Мира	0,25				0,25
2.7	Улица Новая	0,8				0,8
2.8	Улица Островская	0,6				0,6
2.9	Улица Северная	0,4				0,4
2.10	Улица Центральная	0,8				0,8
2.11	Улица Щорса	0,6				0,6
2.12	Переулок Банный	0,16				0,16
2.13	Переулок Запрудный	0,1				0,1
2.14	Переулок Зеленый	0,28				0,28
2.15	Переулок Мирный	0,28				0,28
2.16	Переулок Столярный	0,28				0,28
2.17	Переулок Школьный	0,28				0,28



3	п. Чурсья					
3.1	-	3,6				3,6
4	п. Альмеж					
4.1	Улица Лесная	0,8		0,8		
4.2	Улица Кирова	0,7				0,7
4.3	Улица Ленина	1,5		0,2		1,3
4.4	Улица Привокзальная	1,3				1,3
4.5	Улица Железнодорожная	1,2		1,0		0,2
4.6	Улица Советская	0,5				0,5
4.7	Улица Комсомольская	0,5				0,5
4.8	Улица Октябрьская	1,5		1,3		0,2
4.9	Улица Горького	0,6				0,6
4.10	Улица К.Маркса	1,2		0,7		0,5
4.11	Улица Почтовая	0,8				0,8
4.12	Улица Энгельса	0,3				0,3
4.13	Переулок клубный	0,3				0,3
4.14	Переулок Линейный	0,3		0,3		
4.15	Переулок Почтовый	0,2				0,2
4.16	Переулок Октябрьский	0,3				0,3
4.17	Переулок Новый	0,5				0,5
5	п. Вазюк					
5.1	Складская а/дорога	2,0				2,0
5.2	Улица Советская	2,2		1,3		0,9
5.3	Переулок от ул. Советской	0,2				0,2
5.4	Улица Первомайская	0,3				0,3
5.5	Переулок от ул. Первомайской	0,2				0,2
5.6	Улица Труда 2	0,4		0,2		0,2

5.7	Улица Труда 1	0,3				0,3
5.8	Улица Северная	0,7				0,7
5.9	Улица Победы	0,1				0,1
5.10	Улица Свободы	0,3				0,3
5.11	Переулок от ул. Свободы	0,2				0,2
5.12	Улица Правды	0,6		0,6		
5.13	Улица Новая	0,2				0,2
5.14	Улица Речная	0,2				0,2
5.15	Переулок Средний	0,2				0,2
5.16	Улица Октябрьская	0,4				0,4
5.17	Переулок Пожарный	0,1				0,1
5.18	Улица Колхозная	0,5				0,5
5.19	Улица Молодежная	0,4				0,4
5.20	Улица Лесная	0,3				0,3
5.21	Улица Южная	0,8		0,8		
5.22	Улица Мира	0,8				0,8
5.23	Улица Новгородская	0,7				0,7
5.24	Улица Железнодорожная	0,9				0,9
5.25	Д. Петровская	0,3				0,3
5.26	Д. Ново-Кузюгская	0,6				0,6
5.27	Д. Сергеевская Веретя	1,6				1,6
5.28	Д. Волоковая 1	0,3				0,3
5.29	Д. Волоковая 2	0,5				0,5
5.30	Д. Ванинская	0,5		0,5		
6	п. Верхняя Волманга					
6.1	Улица Лесная	1,0				1,0
6.2	Улица Молодежная	0,2				0,2

6.3	Улица Советская	0,2				0,2
6.4	Улица Пионерская	0,5				0,5
6.5	Улица Новая	0,6				0,6
6.6	Улица Школьная	0,5				0,5
6.7	Улица Первомайская	0,4				0,4
6.8	Улица Набережная	0,6				0,6
6.9	Д.Дуванное	2,4		2,4		
6.10	Д.Чалбун	0,5				0,5
6.11	Д. Шадринская	0,56				0,56
7	п. Заря					
7.1	Завод-поселок	0,6		0,6		
7.2	Улица Ст. Халтурина	0,46	0,46			
7.3	Улица Горького	0,6	0,3			0,3
7.4	Улица Советская	0,8	0,2	0,3		0,3
7.5	Улица Заводская	0,4				0,4
7.6	Улица Заречная	0,85				0,85
7.7	Улица Октябрьская	0,4				0,4
7.8	Поселок - насосная	0,6				0,6
7.9	Улица Ленина	1,14	0,5			0,64
7.10	Улица Кирова	0,23				0,23
7.11	Улица Лесная	0,5				0,5
7.12	Улица Набережная	0,2				0,2
7.13	Переулок Ленина	0,2	0,2			
7.14	Переулок Лесной	0,6				0,6
8	п. Маромица					
8.1	Улица Юбилейная	0,3		0,3		
8.2	Улица Студенческая	0,7		0,7		

8.3	Улица Пионерская	0,7	0,51	0,19		0,19
8.4	Улица Профсоюзная	0,8	0,2	0,6		
8.5	Улица Советская	0,9		0,9		
8.6	Улица Ленина	1,0	0,26	0,74		
8.7	Улица Октябрьская	0,55	0,05	0,5		
8.8	Улица Мира	0,3		0,3		
8.9	Улица Халтурина	0,7		0,7		
8.10	Улица Конева	0,85	0,63	0,22		
8.11	Улица Первомайская	1,15	0,35	0,8		
8.12	Улица железнодорожная	0,8		0,8		
8.13	Улица Молодежная	0,3		0,3		
8.14	Улица Коммунистическая	0,2		0,2		
8.15	Улица 30 лет Победы	0,3		0,3		
8.16	Улица Гагарина	0,15		0,15		
8.17	Улица Терешковой	0,17		0,17		
8.18	Улица Николаева	0,4		0,4		
8.19	Улица Клубная	0,45		0,45		
8.20	Улица Лесная	0,47		0,47		
8.21	Улица Центральная	0,5		0,5		
8.22	Улица Кирова	1,18		1,18		
8.23	Улица Комсомольская	0,25		0,25		
8.24	Улица Школьная	0,35		0,35		
8.25	Улица Набережная	0,16				0,16
8.26	Переулок Северный	0,12				0,12
8.27	Переулок Южный	0,08		0,08		
8.28	Переулок Западный	0,14				0,14
8.29	Переулок Восточный	0,5		0,5		

8.30	Подъезд к площадкам	0,35			0,35	
9	с. Молома					
9.1	Улица Горького	0,25		0,25		
9.2	Улица Черемушки	0,12		0,12		
9.3	Улица Заречная	0,1		0,1		
9.4	Улица Советская	0,73		0,29		0,44
9.5	Улица Репсона	0,24				0,24
9.6	Улица Молодежная	0,2		0,2		
9.7	Улица Октябрьская	0,08		0,08		
9.8	Улица Садовая	0,12		0,12		
9.9	Улица Пролетарская	0,12		0,12		
9.10	Улица Мира	0,12		0,12		
9.11	Улица 40 лет Победы	0,12				0,12
9.12	Переулок Школьный	0,17		0,17		
9.13	а/дорога Молома-Нижняя Волманга-Заречная	4,0		4,0		
10	п. Речное					
10.1	Улица Первомайская	0,78		0,78		
10.2	Улица Комсомольская	0,87		0,87		
10.3	Улица Космонавтов	0,96		0,96		
10.4	Улица Новая	0,84		0,84		
10.5	Улица Заречная	1,2		1,2		
10.6	Улица Комарова	0,96		0,96		
10.7	Улица Почтовая	0,35		0,35		
10.8	Улица Набережная	0,68		0,68		
10.9	Улица Центральная	1,5		1,3		0,2
10.10	Улица Школьная	0,68		0,53		0,15

10.11	Улица Строительная	0,75		0,55		0,2
10.12	Улица Советская	0,65				0,65
10.13	Улица Восточная	0,68				0,68
10.14	Улица Южная	0,68				0,68
10.15	Улица Лесная	0,8				0,8
10.16	Пер. с ул. Космонавтов на ул. Новую и Заречную	0,35		0,16		0,19
10.17	Пер. с ул. Заречная на ул. Комарова	0,3		0,3		
10.18	Дамба Речного пруда	0,6		0,6		
10.19	Пер. с ул. Строительная на ул. Центральная	0,25		0,25		
11	д. Верхняя Паломица					
11.1	Улица б/н	0,7				0,7
11.2	Улица б/н	1,2				1,2
11.3	Д.Н.Починок	1,2				1,2
11.4	Д.В.Починок	1,2				1,2
12	д. Нижняя Паломица					
12.1	Улица б/н	1,7		1,7		
12.2	Улица б/н	1,1				1,1
12.3	Улица б/н	0,9				0,9
13	п. Северный					
13.1	Улица Мира	0,4				0,4
13.2	Улица М.Гвардии	0,4				0,4
13.3	Переулок Пионерский	0,4				0,4
13.4	Улица Победы	0,5				0,5
13.5	Улица Прудная	0,4				0,4

13.6	Улица Лесная	0,42				0,42
14	д. Стрельская					
14.1	Улица Центральная	1,0		1,0		
14.2	Улица Молодежная	0,6		0,6		
14.3	Улица Культуры	0,8		0,8		
15	с. Шабуры					
15.1	Улица Центральная	0,4		0,4		
15.2	Улица Молодежная	0,5		0,5		
15.3	Улица Кузнецовская	0,5		0,5		
15.4	Улица Лесная	0,5				0,5
15.5	Переулок Школьный	0,3				0,3

## Объекты придорожного сервиса.

На территории Опаринского муниципального округа функционируют 2 автозаправочных станции.

Перечень объектов придорожного сервиса на территории муниципального образования Опаринский муниципальный округ Кировской области (таблица 1.2.4).

Таблица 1.2.4

Перечень объектов придорожного сервиса на территории муниципального образования Опаринский муниципальный округ Кировской области

№ п/п	Наименование объекта	Вид объекта	Местоположение
1	АЗС «Движение нефтепродукт»	автозаправочная	пгт. Опарино
2	АЗС № 55	автозаправочная	пгт. Опарино
3	Автосервис	автосервис	пгт. Опарино

Генеральным планом Опаринского муниципального округа мероприятий по развитию автомобильных дорог, железнодорожного транспорта и улично-дорожной сети не предусматривается.

## Воздушный транспорт.

Генеральным планом муниципального образования Опаринский муниципальный округ Кировской области предусмотрено размещение вертолетной площадки близ КОГБУЗ Опаринская ЦРБ.

Расположение вертолетных площадок на территории должно исключать возможность их использования не по прямому назначению (в качестве автостоянок и др.). Покрытие площадки должно выдерживать статическую и динамическую нагрузку от вертолетов соответствующего класса (вертолетов класса МИ-2 – 37 кН (3,7 т) и 74 кН (7,4 т); вертолетов класса Ми-8 – 130 кН (13 т) и 260 кН (26 т)).

## 1.3. Характеристика сети дорог.

На территории Опаринского муниципального округа преобладают муниципальные дороги с переходным (железобетонная колея) покрытием – 65%, с грунтовым покрытием – 33%.



Плотность сети автомобильных дорог общего пользования 0,07 км/км<sup>2</sup>. Все автомобильные дороги, расположенные на территории округа являются автодорогами общего пользования.

Одной из основных проблем Опаринского муниципального округа является то, что около 98% автодорог муниципального образования являются дорогами с переходным и низшим типами покрытия, что вносит определенные ограничения при движении по ним.

Еще одной проблемой автомобильных дорог Опаринского муниципального округа является состояние мостовых сооружений. Из 12 деревянных мостов 10 находятся в аварийном состоянии. Проблема усугубляется тем, что по мостам производится вывозка лесной продукции предприятиями лесопромышленного комплекса тяжеловесной большегрузной техникой, вес которой значительно превышает разрешенную нагрузку на мост. Решение данной проблемы видится в замене малых деревянных мостов (на малых реках) на водопропускные трубы соответствующего диаметра.

Обслуживание дорог осуществляется подрядной организацией по муниципальному контракту на выполнение комплекса работ по содержанию муниципальных автомобильных дорог и дорожных сооружений на территории округа.

#### **1.4. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в округе, обеспеченность парковками (парковочными местами).**

Автомобильный парк в округе преимущественно состоит из легковых автомобилей, в подавляющем большинстве принадлежащих частным лицам. Специализированные парковочные и гаражные комплексы в округе отсутствуют. Для хранения транспортных средств используются неорганизованные площадки, временное хранение транспортных средств также осуществляется на дворовых территориях жилых домов в сооружениях гаражного типа.

#### **1.5. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.**

На территории Опаринского муниципального округа перевозка пассажиров и багажа автомобильным транспортом осуществляется по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок.

Осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам обеспечивается посредством заключения муниципальных контрактов в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, Гражданским кодексом, с учетом положений Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

На данный момент пассажирские перевозки осуществляет ООО «Юрьянское АТП».

Перечень маршрутов, по которым осуществляется перевозка пассажиров и багажа на территории Опаринского муниципального округа представлен в таблице 1.5.1.

Таблица 1.5.1

Перечень маршрутов общественного транспорта

№	Наименование маршрута	Протяженность, км	Основные остановочные пункты	Примечание
1	пгт Опарино – п. Речной	49	пгт Опарино п. Маромица п. Северный п. Речной	круглогодичный
2.	пгт Опарино – п. Заря	38,1	пгт Опарино п. Альмеж п. Заря	круглогодичный
3.	пгт Опарино – с. Молома	45,3	пгт Опарино с. Молома	круглогодичный
4.	пгт Опарино – с. Шабуры	49,5	пгт Опарино д. Дуванное с. Шабуры	круглогодичный
5.	с. Шабуры – п. Верхняя Волманга	49,9	с. Шабуры д. Стрельская п. Верхняя Волманга	круглогодичный

## **1.6. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.**

Перемещение жителей Опаринского муниципального округа на велосипедном транспорте происходит по дорогам общего пользования, пешеходным дорожкам, тротуарам и тропинкам. Специально оборудованных веломаршрутов с велодорожками, велополосами, велопарковками и велостоянками на территории Опаринского муниципального округа нет. Отсутствие велоинфраструктуры вызывает сложности в использовании данного вида транспорта, что приводит к его неэффективному использованию.

Пешеходное движение осуществляется по пешеходным улицам и тротуарам, имеющим бетонное и деревянное покрытие. Большинство пешеходных путей имеет неудовлетворительное состояние, система отвода дождевых вод присутствует. При пересечении дорог частично отсутствуют пандусы и пологие съезды для людей с ограниченными возможностями или велосипедистов. В некоторых районах индивидуальной жилой застройки тротуары отсутствуют. Движение пешеходов осуществляется по проезжей части улиц.

Наиболее загруженными пешеходным движением местами являются:

- районы с большим количеством рабочих мест;
- районы с большим количеством мест притяжения (торговые центры и др.);

В центральной части населенных пунктов, в связи с довольно плотной концентрацией точек деловой активности, культурно-бытовых и учебных заведений, пешеходное движение имеет особое значение для удовлетворения потребностей жителей в перемещениях. Так, в период с 8 до 19 часов в будние дни основную часть пешеходов в центральной части населенных пунктов составляют учащиеся и трудящиеся.

Для повышения безопасности движения пешеходов в местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы.

На нерегулируемых пешеходных переходах используются знаки 5.19.1 и 5.19.2 (в т.ч. на щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого

цвета, для повышения видимости пешеходного перехода водителями транспортных средств).

### **1.7. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств.**

Основные потоки грузовых транспортных средств проходят по дорогам регионального и межмуниципального значения. По территории Опаринского муниципального округа проходит дорога регионального значения 33 ОП РЗ 333-026 Киров-Котлас-Архангельск.

Движение грузовых автотранспортных средств в населенных пунктах Опаринского муниципального округа осуществляется преимущественно по объездным улицам и дорогам. Движение транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, осуществляется на основании специального разрешения.

Подвоз продуктов питания, хозяйственных товаров, строительных материалов осуществляется грузовым транспортом.

Доставка грузов к остальным объектам на территории Опаринского муниципального округа осуществляется автомобильным транспортом по дорогам общего пользования без задержек в движении на территории округа.

Среднесуточный грузопоток оценочно составляет 300 тонн.

Большая часть грузовых транспортных средств принадлежит мелким и средним предприятиям, а также логистическим перевозчикам. Транспортные средства, занятые в жилищно-коммунальном хозяйстве, осуществляют механическую уборку дорог, вывоз ТБО.

### **1.8. Анализ уровня безопасности дорожного движения.**

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также

недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения.

Таблица 1.8.1

Сводка ДТП на территории Опаринского муниципального округа  
с 01.01.2023 по 31.12.2023 гг.

№	Наименование	Количество
1	Количество ДТП	30
2	Погибло	-
3	Ранено	4
4	Погибло детей до 18 лет	-
5	Ранено детей до 18 лет	-
6	Погибло детей до 16 лет	-
7	Ранено детей до 16 лет	-
8	Повреждено ТС	38

Таблица 1.8.2

Анализ ДТП по видам (Опаринский муниципальный округ с 01.01.2023 по  
31.12.2023 гг.)

Вид ДТП	Кол-во ДТП	Погибло		Ранено		Повреждено ТС
		Всего	Детей	Всего	Детей	
Наезд на животное	-	-	-	-	-	-
Столкновение	5	-	-	2	-	10
Опрокидывание	6	-	-	1	-	1
Наезд на стоящее ТС	9	-	-	-	-	18
Наезд на препятствие	3	-	-	-	-	3
Наезд на пешехода	-	-	-	-	-	-
Наезд на велосипедиста	-	-	-	-	-	-
Наезд на гужевой транспорт	-	-	-	-	-	-
Падение пассажира	1	-	-	1	-	-
Иной вид ДТП	1	-	-	-	-	1
Съезд с дороги	2	-	-	-	-	2

Отбрасывание предмета	3	-	-	-	-	3
Всего	30	-	-	4	-	38

Наибольшее количество ДТП связано с несоблюдением очередности проезда, несоблюдением скоростного режима и с плохой освещенностью проезжей части в темное время суток. Основной причиной столкновения является несоблюдение очередности проезда перекрестка, выезд на встречную полосу, несоблюдение скоростного режима. Причиной опрокидывания, как правило, является несоблюдение скоростного режима.

Основной причиной ДТП по вине пешеходов является переход проезжей части улицы в неположенном месте. Причиной съезда с дороги также является несоблюдение скоростного режима и плохая освещенность проезжей части в темное время суток.

В Опаринском муниципальном округе отмечается снижение количества ДТП по вине нетрезвых водителей. В большинстве случаев аварии происходят в вечернее время, что говорит о необходимости освещения улично-дорожной сети на территории Опаринского муниципального округа.

Среди недостатков транспортно-эксплуатационного содержания улично-дорожной сети Опаринского муниципального округа являются:

- дефекты дорожного покрытия,
- отсутствие дорожных знаков в необходимых местах.

Для повышения БДД необходимо применение комплексного подхода при формировании мероприятий, направленных на повышение общего уровня безопасности, проведение наиболее эффективных мероприятий, в частности:

- реконструкция дорожного полотна;
- усиление контроля со стороны ГИБДД.

## **1.9. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.**

Количество автомобильного транспорта в округе претерпит незначительные изменения в сторону увеличения.

Рассмотрим отдельные характерные факторы, неблагоприятно влияющие на здоровье.

Загрязнение атмосферы.

Выбросы в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO<sub>2</sub>), диоксид серы (SO<sub>2</sub>) и озон (O<sub>3</sub>)) приводят вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума.

Автомобильный транспорт, служит главным источником бытового шума. Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ. Это приводит к росту риска сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, мотивацию, вызывает раздражительность. Снижение двигательной активности.

Исследования показывают тенденцию к снижению уровня активности у людей, в связи с тем, что все больше людей предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечно-сосудистые заболевания, инсульт, диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру округа и характер дорожно-транспортной сети, можно сделать вывод о сравнительной благополучности экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

Отсутствие участков дорог с интенсивным движением особенно в районах жилой застройки, где проходят в основном внутриквартальные дороги, позволяет в целом снизить загрязнённость воздуха. Повышение уровня загрязнения

атмосферного воздуха возможно в зимний период, что связано с необходимостью прогрева транспорта, а также в периоды изменения направления ветра.

### **1.10. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры.**

Улично-дорожная сеть поселения представляет систему улиц и дорог. Основными проблемами улично-дорожной сети в округе являются:

1. Несоответствие качества дорожного покрытия рекомендуемым параметрам для данных категорий дорог;
2. Отсутствие пешеходных дорожек вдоль дорог;
3. Низкое развитие автомобильного сервиса (СТО, мойки, АЗС);
4. Отсутствие освещения автомобильных дорог между населенными пунктами.

Основные решения программы:

- проводить содержание, текущий и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения.

- при проектировании улично-дорожной должна быть учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития муниципального округа.

### **1.11. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры.**

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

- Градостроительный кодекс Российской Федерации;
- Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах



дорожного движения»;

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

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2013 № 131-ФЗ «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации», а также пункту 8 части 1 статьи 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, 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.

### **1.12. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.**

Финансирование Программы предусматривается за счет:

- средств федерального бюджета (в том числе иных межбюджетных трансфертов на реализацию мероприятий по развитию и поддержке социальной, инженерной и инновационной инфраструктуры муниципального образования в порядке, определенном постановлением Правительства Российской Федерации от 22 декабря 2007 г. № 917 «Об утверждении Правил предоставления межбюджетных трансфертов из федерального бюджета для осуществления мероприятий по развитию и поддержке социальной, инженерной и инновационной инфраструктуры Российской Федерации»;

- трансфертов, предусмотренных на реализацию мероприятий Программы развития инновационных кластеров, которые реализуются на территории муниципального образования, а также мероприятий других федеральных программ, в случае, если они реализуются на территории муниципального образования;

- средств муниципального бюджета;

- собственных источников финансирования участников Программы (исполнителей мероприятий и проектов);

- других внебюджетных источников финансирования.

## **2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ОКРУГА**

### **2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития округа.**

В ближайшее время роста численности населения не предполагается. Рост численности постоянно проживающего населения возможен за счет строительства новых жилых домов на незастроенных земельных участках, а также за счет увеличения сезонного населения в летний период.

Первоочередными задачами социально-экономического развития округа является: укрепление материально-технической базы организаций здравоохранения, образование, культуры, учреждений социального обслуживания населения.

Градостроительная деятельность направлена на обеспечение устойчивого и планомерного развития территории Опаринского муниципального округа согласно действующему законодательству о градостроительной деятельности, а также создание условий для повышения инвестиционной привлекательности. Создание данных условий позитивно отразится на ключевых направлениях социально-экономического развития Опаринского муниципального округа.

### **2.2. Прогноз транспортного спроса округа, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории округа.**

Количество и протяженность автобусных маршрутов общего пользования вполне удовлетворяют потребности населения в направлениях передвижения. При этом предприятия и организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению, обязаны систематически, не реже 1 раза в 5 лет, организовывать обследования пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной сети регулярных перевозок. В целях совершения рабочих поездок экономически активное население пользуется

личным автомобильным транспортом. В связи с отсутствием строительства крупных производственных объектов объем грузовых перевозок сохранится на прежнем уровне.

### **2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.**

В период реализации программы, транспортная инфраструктура по видам автомобильного транспорта, представленным в муниципальном округе, не претерпит существенных изменений. В границах округа преобладающим останется автомобильный транспорт в формате личного транспорта граждан. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохранится использование грузового транспорта.

### **2.4. Прогноз развития дорожной сети муниципального округа.**

Муниципальный округ имеет развитую структуру дорожной сети. Необходимо отметить, что часть дорог муниципального округа имеет плохое состояние дорожного покрытия, которое негативно сказывается на безопасности движения по дорогам, на их пропускной способности, а также на мобильности населения округа и качестве жизни жителей.

### **2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения**

Прогноз изменения уровня автомобилизации и потребности в объектах транспортной инфраструктуры у населения муниципального образования Опаринский муниципальный округ Кировской области представлен в таблице 2.5.1.

Прогноз уровня автомобилизации муниципального образования Опаринский  
муниципальный округ Кировской области

Наименование показателя	Годы		
	2021	2022-2024	2025-2035
Общая численность населения, чел.	7903	6088	4579
Количество ТС у населения, ед.	2730	2860	2920
Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	345	470	640

С учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, не предусматривается снижение интенсивности движения.

Планируемая потребность объектов дорожного сервиса в муниципальном образовании определена исходя из:

- обеспеченности населения транспортными средствами на расчетный срок – 640 ед. / 1000 чел.;
- проектной численности жителей 4579 тыс. человек.

Расчетное количество автомобилей составляет 2920 ед.

В соответствии с проведенными расчетами необходимо предусмотреть на расчетный срок:

- СТО - суммарной мощностью 3 поста;
- АЗС - суммарной мощностью 4 топливо-раздаточных колонок;

В индивидуальной жилой застройке хранение автотранспорта осуществляется на приусадебных участках. Данного количества мест хранения достаточно для обеспечения необходимой потребности.

## **2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.**

Уровень дорожно-транспортного травматизма на дорогах муниципального округа на данный момент – низкий. В перспективе возможно ухудшение ситуации по следующим причинам:

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения.

Для недопущения негативного развития ситуации дорожно-транспортной обстановки, необходимо продолжить работу по формированию законопослушного поведения участников дорожного движения на дорогах, в том числе среди несовершеннолетних граждан, повышение уровня обустройства автомобильных дорог.

При реализации данных мероприятий в расчетный срок прогноз показателей безопасности дорожного движения благоприятный.

При сохранении сложившейся тенденции и выполнении мероприятий по приведению в соответствие дорожно-транспортной инфраструктуры к ГОСТу, а также установки объектов организации дорожного движения и активная разъяснительная и пропагандистская работа среди населения позволит снизить уровень ДТП.

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

Учитывая сложившуюся планировочную структуру муниципального округа, и характер дорожно-транспортной сети, можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

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 воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;

- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (не нефтяного происхождения) топливноэнергетических ресурсов;

- увеличить количество дорог с твердым покрытием в населенных пунктах.

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 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.

Отставание развития дорожной сети сдерживает социально-экономический рост во всех отраслях экономики и уменьшает мобильность передвижения трудовых ресурсов. Диспропорция роста перевозок к объёмам финансирования дорожного хозяйства привели к существенному ухудшению состояния автомобильных дорог и, как следствие, к росту доли дорожно-транспортных происшествий, причиной которых служили неудовлетворительные дорожные условия.

Потери от дорожно-транспортных происшествий, связанные с гибелью и ранениями людей, с повреждением автомобильного транспорта, влекут за собой расходы бюджетной системы на медицинское обслуживание, административные расходы и расходы по восстановлению технического оснащения дорог. На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории муниципального округа. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан.

### **3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.**

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

При выборе сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были рассмотрены 2 сценария развития инфраструктуры (консервативный и умеренно-оптимистичный). Далее в Программе будет выбран основным сценарием умеренно-оптимистичный вариант развития.

Умеренно-оптимистичный вариант развития предполагает восстановление социально-экономического уровня жизни населения до докризисного уровня, частичное увеличение доходной части бюджета округа, полную или частичную реализацию инвестиционных проектов и стратегии социально-экономического развития муниципального округа до 2031 года.

Выбранный умеренно-оптимистичный вариант развития позволит реализовать мероприятия в области транспортной инфраструктуры:

- реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры;
- проведение текущего и капитального ремонта объектов транспортной инфраструктуры;
- устройство уличного освещения дорог местного значения.



#### **4. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.**

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры Опаринского муниципального округа включает укрупненную оценку необходимых инвестиций с разбивкой по видам объектов, источникам финансирования, включая средства бюджетов всех уровней и внебюджетные средства.

Таблица 4.1

Прогнозная оценка объемов и источников финансирования мероприятий  
Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального  
образования Опаринский муниципальный округ Кировской области

Наименование мероприятий	Годы		Источник финансирования
	2024-2026	2027-2035	
Разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов	5000 тыс. руб	10000 тыс. руб	Региональный, местный бюджет
Обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий	50000 тыс. руб	100000 тыс. руб	Региональный, местный бюджет
Реконструкция объектов транспортной инфраструктуры	70000 тыс. руб	100000 тыс. руб	Региональный бюджет
Проведение текущего и капитального ремонта объектов транспортной инфраструктуры	30000 тыс. руб	80000 тыс. руб	Региональный, местный бюджет

## **5. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.**

Оценка эффективности реализации муниципальной программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения ее реализации координатором совместно с ответственным исполнителем. Оценка эффективности муниципальной программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы; степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы.

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

- 1-й этап - расчет  $P1$  - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»;

- 2-й этап - расчет  $P2$  - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»;

- 3-й этап - расчет  $P_{итог}$  - итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

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

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

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

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

$V_{\text{пл}}$  - плановый объем бюджетных средств на реализацию муниципальной программы в отчетном году;  $u$  - сумма «положительной экономии».

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

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

Расчет P2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле:

$$P2 = \text{SUM } K_i / N, i = 1$$

где:  $K_i$  - исполнение  $i$  планируемого значения показателя муниципальной программы за отчетный год в процентах;

$N$  - число планируемых значений показателей муниципальной программы.

Исполнение по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:  $K_i = P_i \text{ факт} / P_i \text{ пл} * 100\%$

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

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

В случае если фактическое значение показателя превышает плановое более чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:  $K_i = 100\%$ .

В случае если планом установлено значение показателя равное нулю, то при превышении фактического значения показателя плана расчет исполнения по каждому показателю осуществляется по формуле:  $K_i = 0\%$ .

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

Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

$$P_{\text{итог}} = (P_1 + P_2) / 2$$

где:  $P_{\text{итог}}$  - итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям:  $P_{\text{итог}} > 100\%$  высокоэффективная;  $90\% < P_{\text{итог}} < 100\%$  эффективная;  $75\% < P_{\text{итог}} < 90\%$  умеренно эффективная;  $P_{\text{итог}} < 75\%$  неэффективная.

Результаты итоговой оценки эффективности муниципальной программы (значение  $P_{\text{итог}}$ ) и вывод о ее эффективности (интерпретация оценки) представляются вместе с годовыми отчетами.

## **6. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО 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 от 25.12.2015 № 1440.

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры. Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной. В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана городского округа или поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований.

«Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры округа» – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной

инфраструктуры округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования планом и программой комплексного социально-экономического развития округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. Положения Градостроительного кодекса РФ и существование отдельных Требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов. Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программ связаны со сроками утверждения генерального плана. Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений подлежат утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта Программы в составе единого комплексного проекта управления развитием территории округа, в который также входит и разработка генерального плана.

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

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

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

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

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

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

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

Мониторинг Программы включает следующие этапы:

- Периодический сбор информации о результатах проводимых преобразований в транспортном хозяйстве, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры.

- Верификация данных.

- Анализ данных о результатах проводимых преобразований транспортной инфраструктуры.

Мониторинг осуществляется посредством сбора, обработки и анализа информации. Сбор исходной информации производится по показателям, характеризующим выполнение программы, а также состоянию транспортной инфраструктуры.