

Программа комплексного развития
транспортной инфраструктуры
сельского поселения
Скворчихинский сельсовет
муниципального района
Ишимбайский район
Республики Башкортостан
на 2017 – 2035 гг.



11.11.2016
Кадастровое Бюро

Оглавление

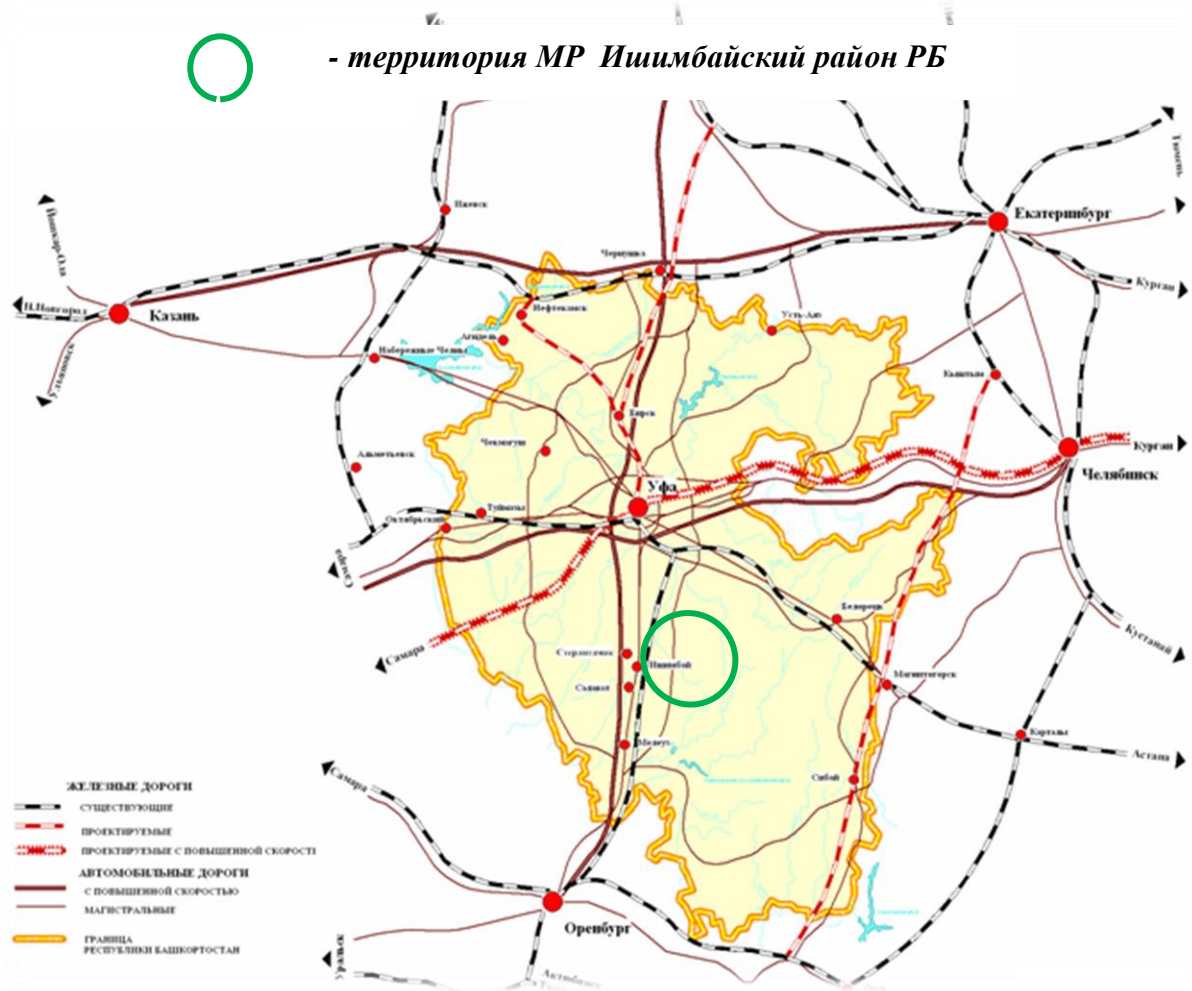
1. Паспорт программы.....	5
2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры...	8
3. Прогноз транспортного спроса, изменение объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения.....	28
4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры, с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.....	35
5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.....	36
6. Оценка объемов источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.	39
7. Оценка эффективности мероприятий.....	43
8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.....	44
9. Приложение.....	46

1. Паспорт программы

«Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства на территории сельского поселения Сковорчихинский сельсовет на 2017-2035 годы»

Наименование программы	Программа «комплексного развитие систем транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения Сковорчихинский сельсовет муниципального района Ишимбайский район Республики Башкортостан 2017-2035 годы (далее – Программа)
Основания для разработки программы	<ul style="list-style-type: none">- Федеральный закон от 29.12.2014 N 456-ФЗ "О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации";- Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. N 1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов";- Генеральный план сельского поселения Сковорчихинский сельсовет муниципального района Ишимбайский район РБ.
Заказчик программы	Администрация сельского поселения Сковорчихинский сельсовет муниципального района Ишимбайский район Республика Башкортостан, адрес: 453226, Республика Башкортостан, Ишимбайский район, с. Сковорчиха, ул. Центральная, д. 21.
Исполнители программы	ООО «Кадастровое Бюро»
Цель программы	Комплексное развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения Сковорчихинский сельсовет.
Задачи программы	<ul style="list-style-type: none">- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей сельского поселения;- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования сельского поселения;- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.
Целевые показатели (индикаторы) программы	<ul style="list-style-type: none">- снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции);- увеличение протяженности дорог с твердым покрытием;- достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры.

Сроки и этапы реализации программы	2017 – 2035 годы
Укрупненное описание запланированных мероприятий программы	<ul style="list-style-type: none"> - разработка проектно-сметной документации; - реконструкция существующих дорог; - ремонт и капитальный ремонт дорог.
Объемы и источники финансирования программы	<p>Программа основана на принципе софинансирования проектов. Общий объем финансирования составит – 420,955 млн. руб. в том числе :</p> <ul style="list-style-type: none"> - республиканский бюджет – 414,641 млн. руб. - районного бюджета - 6,314 млн.руб. <p>Средства районного бюджета на 2017-2035 годы уточняются при формировании бюджета на очередной финансовый год.</p>
Ожидаемые результаты реализации Программы	<ul style="list-style-type: none"> -повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности сельского поселения; - обеспечение надежности и безопасности системы транспортной инфраструктуры.



Введение

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

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

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов.

2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

2.1. Социально — экономическое состояние

Муниципальное образование Скворчихинский сельсовет является сельским поселением. Территория поселения входит в состав муниципального района Ишимбайский район Республики Башкортостан.

Рисунок 1.1

Расположение в Ишимбайском районе.

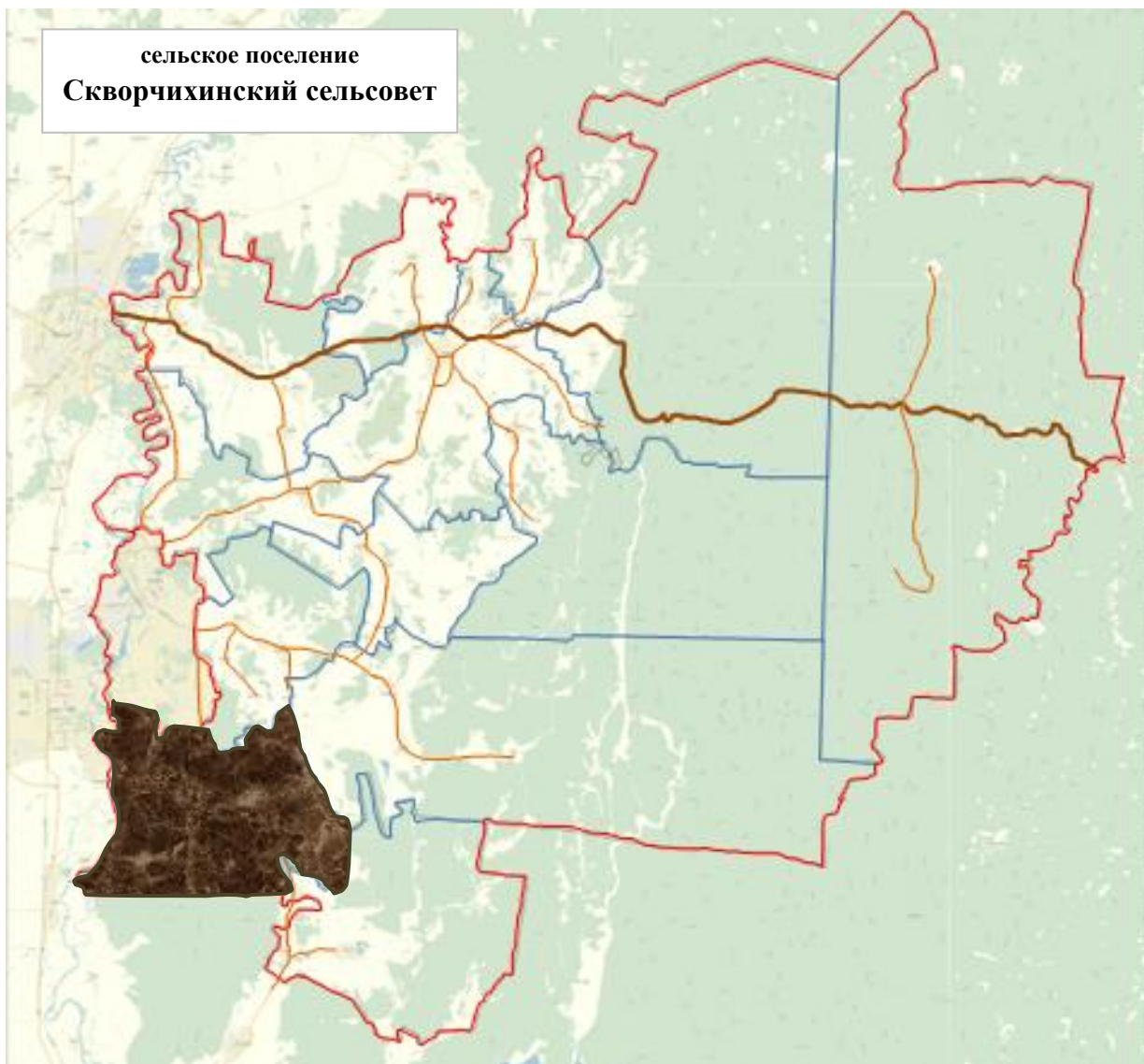


Таблица 1

Наименование	Площадь занимаемой территории	
	км2	%
Республика Башкортостан	143000	100
Ишимбайский район в т.ч.:	4002,59	2,8
<i>Скворчихинский сельсовет</i>	216,72	5,41

Ишимбайский район образован в августе 1930 года. Численность постоянного населения Ишимбайского района по состоянию на 1 января 2015 года составила 23433 человек. Площадь территории района – 4002,59 кв.км.

Расстояние до столицы республики г. Уфа – 160 км.

По площади территории муниципальный район Ишимбайский район занимает 7 место в республике, на его долю приходится 2,8 % территории республики. По численности населения – 9 место, на его долю приходится 2,4% населения республики.

Географически муниципальный район находится на правобережье среднего течения реки Белой. На севере район граничит с Гафурийским, на востоке – с Белорецким, Бурзянским, на юге – с Мелеузовским и на западе – со Стерлитамакским районами.

Климат района резко континентальный с холодной продолжительной зимой и жарким летом. Среднее многолетнее количество осадков колеблется в пределах от 450 до 600 мм. Продолжительность безморозного периода 110-120 дней. Высота снежного покрова в середине зимы достигает 20-30 см., а в конце 30-40 см. Господствующее направление ветров юго-западное.

Территория Ишимбайского района входит в горно-песчаную климатическую зону. 67% территории относится к горно-таежной зоне и покрыто лесом, который довольно богато заселен животными.

В составе муниципальном района Ишимбайский район – 1 городское поселение г.Ишимбай, 13 сельских поселений, которые объединяют 86 населенных пункта.

Экономический потенциал Ишимбайского района На 1 января 2015 года на территории Ишимбайского района зарегистрировано 957 предприятий и организаций различных организационно-правовых форм, 1611 индивидуальных предпринимателей и 147 крестьянско-фермерских хозяйств.

Экономика района издавна базируется на производстве продукции машиностроения, добыче полезных ископаемых, легкой промышленности. Динамично развиваются предприятия добывающих производств, развита инфраструктура предприятий машиностроительного комплекса, ориентированного на производство продукции для нефтедобывающей промышленности, предприятия легкой и пищевой промышленности, сервисные предприятия, оказывающие услуги предприятиям нефтедобычи.

На территории муниципального района Ишимбайский район сельскохозяйственным производством занимаются 15 сельхозпредприятий, 144

индивидуальных предприятий и крестьянских (фермерских) хозяйств, более 11 тысяч личных подсобных хозяйств населения.

В распоряжении сельхозпредприятий к началу 2015 года находилось 82184 га.

Существенный вклад в производство сельскохозяйственной продукции вносят личные подсобные хозяйства. На их долю приходится более 71% от общего производства мяса, 73% от производства молока, 76% от производства мёда, 95% от производства овощей и 99% от производства картофеля. В 11075 хозяйств населения производится 69,4% валовой продукции сельского хозяйства.



Земельные ресурсы.

В распоряжении сельхозпредприятий к началу 2015 года находилось 82184 га сельхозугодий, из них 42156 га пашни, или 51% от общей площади сельхозугодий. За 144 крестьянскими (фермерскими) хозяйствами и индивидуальными предпринимателями закреплено 30823 га земли (37,5%), в том числе 12637 га пашни. В собственности, владении и пользовании личных подсобных хозяйств находилось 5994 га земли (7,3%).

Общераспространенные полезные ископаемые.

Имеется высококачественное сырье для химической промышленности - уникальное сочетание известняков и каменной соли (Ярбишкадакское месторождение), на основе которого производится соль. Это производство имеет большое значение не только для стран ближнего, но и дальнего зарубежья.

Пять месторождений нефти (Аллакаевское, Ишимбайское, Кусянкуловское, Тейрукское, Цветаевское) вовлечены в эксплуатацию, но запасы в значительной степени выработаны, истощены.

Район располагает месторождениями гипса (Селеукское, Ишейское), песка (Байгузинское, Бердышлинское), доломита (Шахтауское), бутового камня (Иткуловское, Кузяновское, Салиховское), песчано-гравийной смеси (Карайгановское, Октябрьское, Ярбишкадакское).

Общая характеристика лесного фонда.

На территории муниципального района находится Макаровское лесничество, площадь которого составляет 289,29 тыс.га., из них покрыто лесной растительностью 271,151 тыс.га., в том числе – хвойными породами 11055 га. (4,1%), твердолиственными – 53,295 тыс.га. (19,6%) и 206,801 тыс. га (76,3%) - мягколиственными породами.

Запас древесины в Макаровском лесничестве превышает 36,3 млн.кбм., в т.ч. хвойных пород 858,9 тыс.кбм., объем спелой и перестойной древесины превышает 27,1 млн.кбм. (74,7%).

Ежегодная расчетная лесосека по Макаровскому лесничеству составляет 445,3 тыс.кбм., в том числе по хвойному хозяйству – 3,9 тыс.кбм. Освоение расчетной лесосеки составляет порядка 10,6%, в том числе по твердолиственному хозяйству – 1,3%, по мягколиственному хозяйству – 10,9% и 89,7 % по хвойному хозяйству.

Водные ресурсы.

Муниципальный район Ишимбайский район располагает достаточным количеством водных источников. На территории муниципального района Ишимбайский район имеется 17 водохранилищ и прудов общей площадью 314,5 га, объем - 8636 тыс. куб.м.

Транспорт.

Ишимбайский район связан автодорогой Уфа – Оренбург со столицей республики и другими регионами Российской Федерации, развиты пути сообщения, обеспечивающие связь с общей транспортной сетью республики и сетью местных дорог с населенными пунктами района. По территории района проходят межрайонные трассы Ишимбай – Петровское – Красноусольский, Ишимбай – Воскресенское – Мелеуз, продолжается строительство республиканской автодороги Ишимбай – Белорецк – Магнитогорск. Практически все населенные пункты Ишимбайского района имеют регулярное автобусное сообщение с административным центром.

По территории муниципального района проходят автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального значения – протяженность 295,8 км., из них 294,7 км. с твердым покрытием.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения – 199 км., из них 163,3 км. с твердым покрытием.

Таблица 2

	Автомобильные дороги, км		из общей протяженности - дороги с твердым покрытием, км				
	всего	в том числе общего пользо-	всего	из них - общего пользования			
				всего	в том числе значения		
					федерального	регионального или межмуниципального	Местного с внутри-поселковыми
Российская Федерация	939700	754483	754143	629373	49694	455610	124068
Приволжский	206747	169291	175618	146670	7378	105424	33869
Республика Башкортостан	29070	21158	26011	19543	495	13924	5124
Ишимбайский район	565,4	565,4	565,4	565,4	0	190,7	374,7

Развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения Скворчихинский сельсовет муниципального района Ишимбайский район РБ является необходимым условием улучшения качества жизни населения в поселении. Транспортная инфраструктура сельского поселения Скворчихинский сельсовет является составляющей инфраструктуры муниципального района Ишимбайский район Республики Башкортостан.

2.2. Характеристика деятельности в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.

Связь с районным центром и ж/д станцией осуществляется по улучшенной асфальтированной дороге и далее по автодороге регионального значения. Муниципальное образование имеет все предпосылки, которые могут стать основой его процветания в долгосрочной перспективе. Ишимбайский район имеет развитые автобусные пути сообщения, обеспечивающие связи со всеми населенными пунктами.

Структурная схема транспортного комплекса состоит из двух основных составляющих: внутренний пассажирский транспорт и внешний транспорт. Во внутреннем пассажирском транспорте выделяется частный и таксомоторный.

Внешний транспорт представлен автомобильными средствами передвижения, обслуживающими междугородные перевозки.

В муниципальном образовании нет проблем по обеспечению жителей транспортными услугами междугородного характера. Перевозка пассажиров в сторону г. Ишимбай. *(см. Приложение 3 Расписание движение автобусов)*

Автотранспортные предприятия на территории сельского поселения отсутствуют. В муниципальном образовании внутренний общественный транспорт в настоящее время отсутствует. Большинство передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения. Проектирование системы общественного транспорта должно полностью отвечать требованиям, предъявляемым в части, касающейся обеспечения доступности объектов общественного транспорта для населения, и, в том числе, для его мало мобильных групп. Общественный транспорт должен упростить перемещение населения из населенного пункта к районному центру.

Пассажирские междугородные перевозки осуществляет ГУП «Башавтотранс» РБ. Средняя дальность проезда на междугородном маршруте – 123 км, на пригородных маршрутах от г. Ишимбай – 30 км.

Отправление автобусов производится от автостанции, расположенной по ул. Жукова 2а.

Объекты обслуживания автотранспорта – существующие АЗС располагаются в г. Стерлитамак, г. Ишимбай, а также в с.Петровское.

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

Перераспределение основных транспортных направлений в рассматриваемом периоде не планируется.

Личный автотранспорт хранится в гаражах, расположенных на приусадебных участках жителей, дополнительных общих автостоянок и гаражных кооперативов для личного автотранспорта не требуется. Возможно их размещение по мере надобности в коммунально-складской зоне.

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

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



Наиболее высокий уровень автомобилизации в России в 1970 — 2002 годы сохраняла Москва с 256 автомобилями на 1000 человек (2002). По оценкам аналитического центра «Альфа Страхование» к 2011 году:

первое место занял Приморский край с 580 автомобилями на 1000 человек, Москва опустилась на восьмое место, пропустив вперед также Камчатский край (428), Калужскую (347), Мурманскую (326), Псковскую (312), Калининградскую (309), Московскую области (307 авто/1000 чел.).

В Башкортостане стабильно растет уровень "автомобилизации" жителей. По данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по РБ, населению республики принадлежит 95 процентов парка легковых автомобилей.

Обеспеченность населения собственными легковыми автомобилями в расчете на 1000 жителей увеличилась за прошлый год со 180 до 189.

Таблица 3

Автомобилизация населения

	Субъект РФ	1970	2000	2010	2013	2014
	Россия в целом	5,5	132,7	249,0	257	317
1	Оренбургская область	5,3	158,4	267,4	288	308
2	Республика Башкортостан	3,8	124,6	227,0	237,0	
3	Республика Татарстан	2,8	108,2	246,6	261	

Автомобилизация поселения (104 единиц/1000человек в 2015году) оценивается как меньше средней (при уровне автомобилизации в Российской Федерации 317 единиц на 1000 человек), что обусловлено наличием автобусного сообщения с районным и областным центром. Грузовой транспорт в основном

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

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для сельского поселения Скворчихинский сельсовет. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, районным центром, обеспечивают жизнедеятельность муниципального образования, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. Сеть внутри - поселковых автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

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

Улично-дорожная сеть сельского поселения Скворчихинский сельсовет представляет собой сложившуюся сеть улиц и проездов, обеспечивающих внешние и внутренние связи на территории муниципального образования с производственной зоной, с кварталами жилых домов, с общественной зоной.

В составе улично-дорожной сети выделены улицы и дороги следующих категорий:

- поселковые дороги, по которым осуществляется транспортная связь населенного пункта с внешними дорогами;
- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром;
- улицы в жилой застройке (жилые улицы). По этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;
- пешеходные улицы – по ним осуществляется связь с учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественного центра.

Необходимо усовершенствовать существующее покрытие улиц в застройке сельсовета с устройством тротуаров в районе общественного центра.

Общественная зона размещена по улице Центральная, включает общественный центр с административными и общественными зданиями, ФАП.

На сегодняшний день 20,85 % основных улиц и дорог сельского поселения Скворчихинский сельсовет выполнено в капитальном исполнении (асфальтобетонном). Основные показатели по существующей улично-дорожной сети сельского поселения Скворчихинский сельсовет сведены в таблице.

Дороги и улицы в проектируемых кварталах обозначены условно, без названий.

Ширина существующих дорог и улиц продиктована сложившейся застройкой, что и определило ширину в красных линиях 15,0 - 25,0 м, ширину проезжей части 3,5-6,0 м.

Ширина проектируемых дорог и улиц в красных линиях составляет 20,0 - 25,0 м, ширина проезжей части 7,0 м.

Реконструкция существующих дорог и улиц предусматривает их благоустройство с усовершенствованием покрытия, устройство «карманов» для остановки общественного транспорта, парковок и стоянок автотранспорта в местах

скопления людей в зоне общественных центров, местах массового отдыха, промышленных зонах и т.д., а также уширение проезжих частей улиц и дорог перед перекрестками.

Особое внимание при проведении реконструкции улично-дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения.

Таблица 4

**Перечень
автодорог общего пользования в пределах сельсовета**

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км			
			Всего	в том числе:		
				щебеночным	с асфальтобетонным покрытием	грунтовыми
1	2	3	5	6	7	8
		Скворчихинский с/с				
		с.Скворчиха	5,435	2,82	2,615	0
1	80-231-870-ОП-МП-358	ул.Центральная	0,365	0	0,365	
2	80-231-870-ОП-МП-359	ул.Верхняя	1,456	1,00	0,456	
3	80-231-870-ОП-МП-360	ул.Нижняя	1,071	0	1,071	
4	80-231-870-ОП-МП-361	ул.Садовая	0,304	0,304	0	
5	80-231-870-ОП-МП-361	ул.Школьная	0,723	0	0,723	
6	80-231-870-ОП-МП-361	ул.Ключевая	0,627	0,627	0	
7	80-231-870-ОП-МП-361	ул.Заречная	0,889	0,889	0	
		с.Кинзекеево	2,88	1,88	1	
8	80-231-870-ОП-МП-361	ул.Первомайская	1,169	0,869	0,3	
9	80-231-870-ОП-МП-361	ул.Речная	0,668	0,668	0	
10	80-231-870-ОП-МП-361	ул.Молодежная	1,043	0,343	0,7	
		д.Алакаево	2,151	2,151	0	
11	80-231-870-ОП-МП-368	ул.Озёрная	1,137	1,137	0	
12	80-231-870-ОП-МП-369	ул.Школьная	0,844	0,844	0	
13	80-231-870-ОП-МП-370	ул.Молодежная	0,17	0,17	0	
		д.Новониколаевка	4,849	3,324	1	0,525
14	80-231-870-ОП-МП-371	ул.Центральная	0,412	0,412	0	0
15	80-231-870-ОП-МП-372	ул.Западная	0,22	0,22	0	0
16	80-231-870-ОП-МП-373	ул.Родниковая	0,191	0,191	0	0
17	80-231-870-ОП-МП-374	ул.Лесная	0,263	0,263	0	0
18	80-231-870-ОП-	ул.Речная	0,754	0,754	0	0

	МП-375					
19	80-231-870-ОП-МП-376	ул.Береговая	0,55	0,55	0	0
20	80-231-870-ОП-МП-377	ул.Степная	0,22	0,22	0	0
21	80-231-870-ОП-МП-378	ул.Раздольная	1,59	0,59	1	0
22	80-231-870-ОП-МП-379	ул.Луговая	0,525	0	0	0,525
23	80-231-870-ОП-МП-380	пер.Солнечный	0,124	0,124	0	0
		д.Юдашево	0,7	0,7	0	0
24	80-231-870-ОП-МП-381	ул.Загорная	0,7	0,7	0	
		д.Михайловка	0,722	0	0	0,722
25	80-231-870-ОП-МП-382	ул.Заречная	0,722	0	0	0,722
		д.Осиповка	1,662	0	0	1,662
26	80-231-870-ОП-МП-383	ул.Береговая	0,842	0	0	0,842
27	80-231-870-ОП-МП-384	ул.Родниковая	0,82	0	0	0,82
		х.Слободка	1,202	0	0	1,202
28	80-231-870-ОП-МП-385	ул.Ключевая	0,617	0	0	0,617
29	80-231-870-ОП-МП-386	ул.Береговая	0,585	0	0	0,585
		х.Торгаска	1,036	0	0	1,036
30	80-231-870-ОП-МП-387	ул.Лесная	0,537	0	0	0,537
31	80-231-870-ОП-МП-388	ул.Овражная	0,499	0	0	0,499
		д.Лесное	0,82	0,82	0	0
32	80-231-870-ОП-МП-389	ул.Заречная	0,82	0,82	0	0
		д.Яшельгау	0,678	0,678	0	0
33	80-231-870-ОП-МП-390	ул.Центральная	0,499	0,499	0	0
34	80-231-870-ОП-МП-391	ул.Спортивная	0,179	0,179	0	0
		ИТОГО:	22,135	12,373	4,615	5,147

Технический паспорт дороги является документом технического состояния дорог и дорожных сооружений. Определяет фактическое состояние автомобильной дороги на протяжении всего срока ее службы. И служит для осуществления, полномочий органами местного самоуправления для обеспечения безопасности дорожного движения и осуществления дорожной деятельности.

На данный период все внутри - поселковые дороги оформлены.

Таблица 5

**Показатели существующей улично-дорожной сети
в границах населенных пунктов**

	Наименование	Протяже нность, км	Площадь, га	Категория	Ширина, м	Год последнего ремонта
	ВСЕГО	22,135	9,96			
1	село Скворчиха	5,435	2,45	V	4,5	
2	деревня Алакаево	2,151	0,97	V	4,5	
3	село Кинзекеево	2,88	1,30	V	4,5	
4	деревня Лесное	0,82	0,37	V	4,5	
5	деревня Михайловка	0,722	0,32	V	4,5	
6	деревня Новониколаевка	4,849	2,18	V	4,5	
7	деревня Осиповка	1,662	0,75	V	4,5	
8	хутор Слободка	1,202	0,54	V	4,5	
9	хутор Торгаска	1,036	0,47	V	4,5	
10	деревня Юлдашево	0,7	0,32	V	4,5	
11	деревня Яшельтау	0,678	0,31	V	4,5	

Власти Башкирии утвердили перечень дорог, которые отремонтируют в 2016 году. Речь идет о 407,3 км дорожного полотна, на ремонт которого выделено 11 млрд. 157 млн. рублей.

Таблица 6

ПЕРЕЧЕНЬ

Объектов ремонта автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения на 2016 год

№ п/п	Наименование муниципального района Республики Башкортостан, объектов	Планируемая протяженность участков дорог, км.
1	2	3
	<i>Ишимбайский район</i>	5,8
1	Ремонт автомобильной дороги Стерлитамак-Белорецк-Магнитогорск на участках км 33,15 – км 34,65; км 38,3 – км 39,70	2,9
2	Ремонт автомобильной дороги Ишимбай-Красноусольский на участке км 21,14 – км 23,00; км 24,40 – км 27,05	1,9
	<i>ВСЕГО по РБ</i>	407,3

2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации сельского поселения, обеспеченность парковками (парковочными местами).

Автомобильный парк сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Детальная информация видов транспорта отсутствует. За период 2013-2015 годы отмечается рост транспортных средств и уровня автомобилизации населения. Хранение

транспортных средств осуществляется на придомовых территориях. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

Таблица 7. По данным Администрации сельского поселения Скворчихинский сельсовет на территории сельского поселения зарегистрировано:

№ п/п	Наименование	Единица измерения	Количество
1	Грузовые автомобили	шт	5
2	Легковые автомобили	шт	143
3	Сельскохозяйственная техника	шт	9
	Итого:		157

В качестве основного вида общественного пассажирского транспорта, обслуживающего население сельского поселения, принят автобус.

На расчетный срок проектом предлагается создание единой транспортной системы между населенными пунктами и районным центром г.Ишимбай.

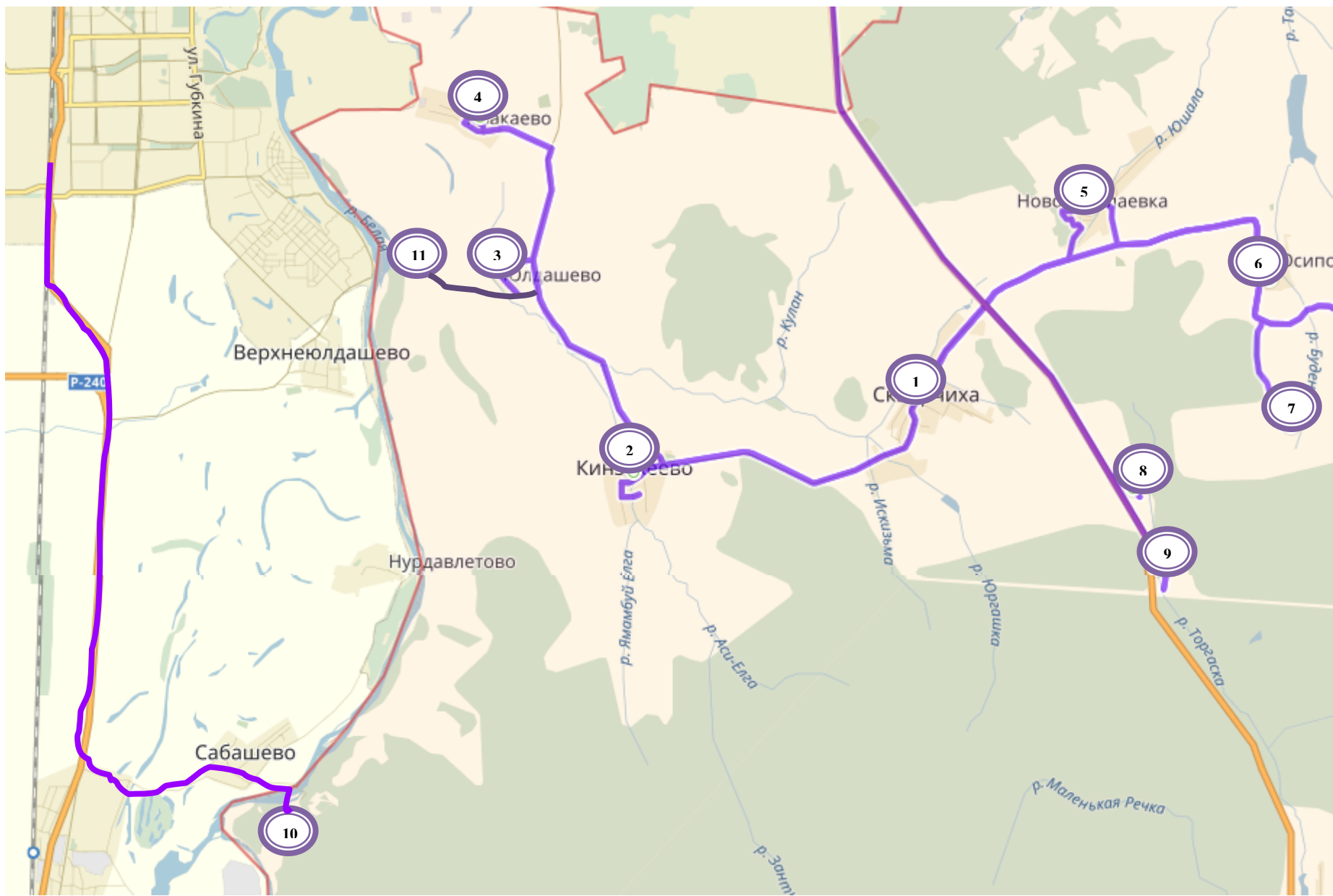
Для индивидуальной жилой застройки предусмотрено хранение личных индивидуальных автомобилей на приусадебных участках.

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

Передвижение по территории населенных пунктов сельского поселения осуществляется с использованием личного транспорта либо в пешем порядке. Автобусное движение между населенными пунктами организовано в соответствии с расписанием. Информация об объемах пассажирских перевозок необходимая для анализа пассажиропотока отсутствует.

Таблица 8

№ п/п	Наименование населенного пункта	Расстояние до райцентра, км	Численность населения 2016 г.
1	село Скворчиха	21	459
2	деревня Алакаево	16	119
3	село Кинзекеево	21	261
4	деревня Лесное	24	11
5	деревня Михайловка	26	3
6	деревня Новониколаевка	22	67
7	деревня Осиповка	24	21
8	хутор Слободка	27	12
9	хутор Торгаска	26	8
10	деревня Юлдашево	17	16
11	деревня Яшельтау	34	1



2.7. Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения.

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары преимущественно в грунтовом исполнении. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

К недостаткам улично-дорожной сети сельского поселения Скворчихинский сельсовет можно отнести следующее:

- отсутствует четкая дифференциация улично-дорожной сети по категориям согласно требований СНиП 2.07.01-89*;
- некоторая часть улично-дорожной сети населенного пункта находится в неудовлетворительном состоянии и не имеет твердого покрытия;
- пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, что приводит к возникновению ДТП на улицах села.

Состояние автодорог пролегающих по территории сельского поселения Скворчихинский сельсовет оценивается как удовлетворительное.

2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств.

Транспортных организаций осуществляющих грузовые перевозки на территории сельского поселения не имеется.

2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения.

Транспорт является источником опасности не только для пассажиров, но и для населения, проживающего в зонах транспортных автомагистралей, железнодорожных путей, поскольку по ним транспортируются легковоспламеняющиеся, химические, горючие, взрывоопасные и другие вещества. Аварии на автомобильном транспорте при перевозке опасных грузов с выбросом (выливом) опасных химических веществ, взрывом горючих жидкостей и сжиженных газов возможны в той части поселения, где проходит автомобильная дорога регионального значения.

Из всех источников опасности на автомобильном транспорте большую угрозу для населения представляют дорожно-транспортные происшествия. Основная часть происшествий происходит из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима и неудовлетворительного качества дорожных покрытий.

Крупными авариями на автотранспорте могут быть дорожно-транспортные аварии с участием пассажирских автобусов с числом пострадавших и погибших от 10 до 100 человек.

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низко дисциплиной, а также недостаточной эффективностью, функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. В настоящее время решение проблемы

обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач. Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

Таблица 9

Журнал учета ДТП

Год	Количество учетных ДТП	Количество погибших	Количество пострадавших
2013г.			
по Республике Башкортостан	4075	581	5091
в т.ч. Ишимбайский район	44	24	33
2014г.			
по Республике Башкортостан	4912	706	6234
в т.ч. Ишимбайский район	39	27	51
2015г.			
по Республике Башкортостан	4563	604	5732
в т.ч. Ишимбайский район	21	19	43

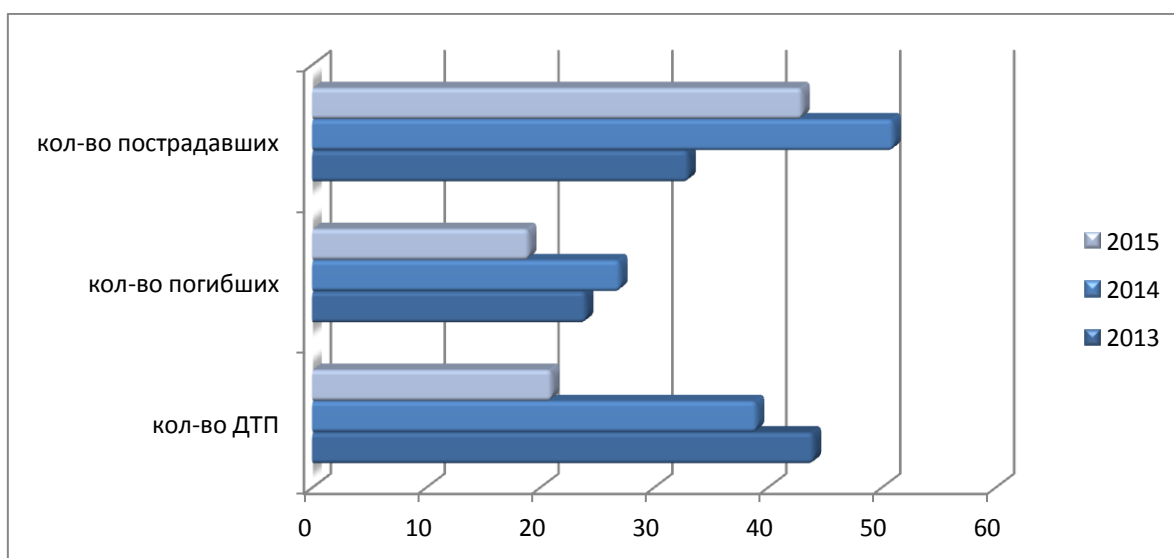


Таблица 10

Оценка дорожной ситуации

Наименование автодороги	ДТП		Погибло		Ранено	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Ишимбай - Белорецк	19	26	5	16	24	32

Целью программы в области безопасности дорожного движения является сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий. Условиями ее достижения является решение следующих задач:

- снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;
- развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях - спасение жизней;

- развитие систем фото- и видео-фиксации нарушений правил дорожного движения.

Основные ожидаемые конечные результаты реализации подпрограммы программы:

- сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий;
- снижение тяжести последствий;
- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети сельского поселения Скворчихинский сельсовет.

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

Транспортный комплекс, в частности в России, включающий в себя автомобильный, морской, внутренний водный, железнодорожный и авиационный виды транспорта. Один из крупнейших загрязнителей атмосферного воздуха его влияние на окружающую среду выражается, в основном, в выбросах в атмосферу токсичных с отработавшими газами транспортных двигателей и вредных веществ от стационарных источников, а также в загрязнении поверхностных водных объектов, образовании твердых отходов и воздействии транспортных шумов.

К главным источникам загрязнения окружающей среды и потребителям энергоресурсов относятся автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса.

Загрязняющие выбросы в атмосферу от автомобилей по объему более чем на порядок превосходят выбросы от железнодорожных транспортных средств. Далее идут (в порядке убывания) воздушный транспорт, морской и внутренний водный. Несоответствие транспортных средств экологическим требованиям, продолжающееся увеличение транспортных потоков, неудовлетворительное состояние автомобильных дорог - все это приводит к постоянному ухудшению экологической обстановки.

Загрязнение атмосферы. Выброс в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксин азота и серы, озон) приводят не только к загрязнению атмосферы, но и к вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие на человека:

Шум в определённых условиях может оказывать значительное влияние на здоровье и поведение человека. Шум может вызывать раздражение и агрессию, артериальную гипертензию (повышение артериального давления), тиннитус (шум в ушах), потерю слуха.

Наибольшее раздражение вызывает шум в диапазоне частот 3000÷5000 Гц.

Хроническая подверженность шуму на уровне более 90 дБ может привести к потере слуха.

При шуме на уровне более 110 дБ у человека возникает звуковое опьянение, по субъективным ощущениям аналогичное алкогольному или наркотическому.

При шуме на уровне 145 дБ у человека происходит разрыв барабанных перепонки.

Женщины менее устойчивы к сильному шуму, чем мужчины. Кроме того, восприимчивость к шуму зависит также от возраста, темперамента, состояния здоровья, окружающих условий и т.д.

Дискомфорт вызывает не только шумовое загрязнение, но и полное отсутствие шума. Более того, звуки определённой силы повышают работоспособность и стимулируют процесс мышления (в особенности процесс счёта) и, наоборот, при полном отсутствии шумов человек теряет работоспособность и испытывает стресс. Наиболее оптимальными для человеческого уха являются естественные шумы: шелест листьев, журчание воды, пение птиц. Индустриальные шумы любой мощности не способствуют улучшению самочувствия. Шум от автомобильного транспорта способен вызывать головные боли.



Яшелътау

Таблица 11

№ п/п	Наименование автодороги	Категория	Протяжен ность, км	Из них с твердым покрытием, км	Вид покрытия		
					а/бетонн.	гравийн.	грунтов.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Федерального значения – 1 дорога в районе							
1	Стерлитамак-Белорецк- Магнитогорск	III	295	295	295	-	-
	по территории сельсовета		-	-	-	-	-
Районного значения							
1	Ишимбай-Мелеуз	IV	13,5	13,5	13,5	-	-
Местного значения							
1	Скворчиха-Алакаево	IV	12,8	6,3	1,4	4,90	6,50
2	Подъезд к д.Осиповка	IV	5,7	5,7	2,6	3,10	-
3	Подъезд к д.Михайловка	IV	4,8	-	-	-	4,80
4	Подъезд к д.Михайловка	IV	1,5	1,5	-	1,50	-
5	Подъезд к д. Алакаево	IV	5,5	5,5	5,5	-	-
6	внутрипоселковые дороги	V	22,135	22,135	4,615	17,52	-

Учитывая сложившуюся планировочную структуру сельского поселения и характер дорожно-транспортной сети, проходит дорога межмуниципального значения вблизи жилой застройки, можно сделать вывод об удовлетворительной экологической ситуации в части воздействия транспортно инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

Существующую транспортную сеть сельского поселения представляют следующие категории дорог:

1. Автодороги районного значения связывают районные центры между собой, с автодорогами регионального значения и далее со столицей республики. Протяженность по сельскому поселению составляет 13,5 км, из них 13,5 км дорог с твердым асфальтобетонным покрытием.

2. Автодороги местного значения связывают сельские населенные пункты между собой, с автодорогами межмуниципального и регионального значений и далее с районным центром. Протяженность автодорог 52,435 км, из них 14,115 км с усовершенствованным покрытием.

Транспортный каркас сельского поселения не претерпит значительных изменений. Учитывая сложившуюся транспортную сеть и ранее разработанную градостроительную документацию, в проекте предлагается следующая транспортная схема автомобильных дорог на территории сельского поселения.

Проектом предлагается:

- 1) реконструкция и расширение автодороги;
- 2) строительство новой внутри - поселковой дороги протяженностью 14,389 км под расширение;
- 3) строительство новых автобусных остановок в количестве 5 шт.: с. Скворчиха -2 шт.(ул.Центральная 24, ул.Заречная, 1); с. Кинзекеево, ул.Первомайская,13; д. Юлдашево – въезд в деревню; д. Алакаево – въезд в деревню.

На участках дорог, в настоящее время находящихся в удовлетворительном состоянии, необходимо провести работы по реконструкции покрытия. Новые участки дороги предусмотрены для обеспечения подъезда к населенным пунктам с недостаточным уровнем транспортной доступности, к объектам рекреации и местам отдыха.

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

Таблица 12

Технико-экономические показатели
сельского поселения Скворчихинский сельсовет муниципального района
Ишимбайский район Республики Башкортостан.

Показатели	Единица измерения	Современное состояние	Расчётный срок
Протяженность дорог, в том числе:	км	65,935	80,324
-общего пользования местного значения	км	52,435	66,824
-общего пользования районного значения	км	13,5	13,5

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

На первую очередь:

- расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- резервирование земельных участков для новых автодорог и транспортных развязок;
- строительство улично-дорожной сети на территории районов нового жилищного строительства.

На расчётный срок:

- дальнейшая интеграция в транспортный комплекс МР Ишимбайский район;
- упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах поселения, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
- строительство новых главных и основных автодорог;
- строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в поселении.

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

2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной системы поселения.

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

1. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004г. №190-ФЗ (ред. от 30.12.2015г.);
2. Федеральный закон от 08.11.2007г. №257-ФЗ (ред. от 15.02.2016г) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
3. Федеральный закон от 10.12.1995г. №196-ФЗ (ред. от 28.11.2015г.) «О безопасности дорожного движения»;
4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090 (ред. от 21.01.2016г) «О правилах дорожного движения»;
5. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
6. Постановления № 290 от 22 августа 2008 года правительства Республики Башкортостан «О нормативах денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения РБ и правил их расчета». (в редакции Постановлений Правительства Республики Башкортостан от 29.10.2009 №398, от 27.10.2010 № 400, от 19.06.2014 № 280, от 28.09.2015 № 421).
7. Генеральный план сельского поселения Сковорчихинский сельсовет муниципального района Ишимбайский район Республики Башкортостан, утвержден решением от 29.12.2014г. № 28/469;

Нормативно-правовая база необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сформирована.

3. Прогноз транспортного спроса, изменение объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения.

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения.

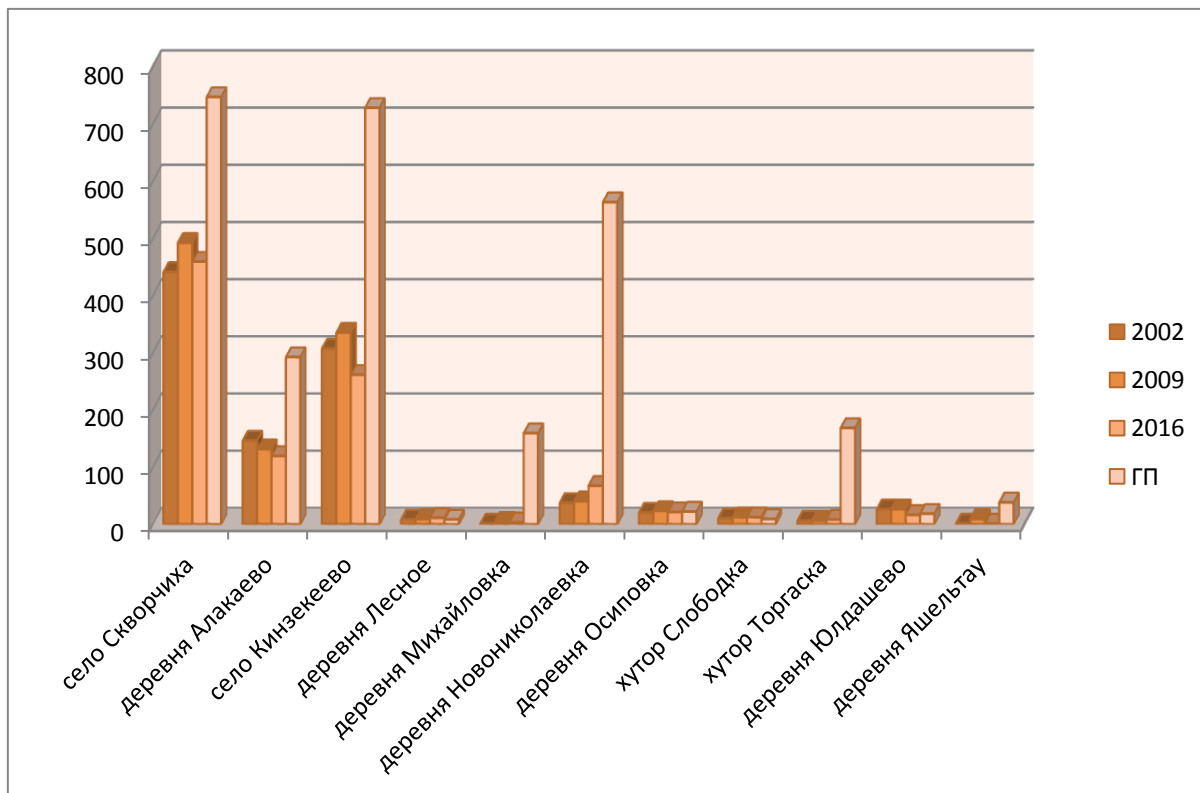
В период реализации программы прогнозируется тенденция роста численности населения, обусловленная созданием комфортных социальных условий для проживания граждан, в том числе молодых семей, что в свою очередь будет способствовать восстановлению процессов естественного прироста населения.

Население сельсовета по состоянию на 2016 год составляет 978 человек.

Динамика изменения численности населения сельского поселения Скворчихинский сельсовет по данным Всероссийской переписи населения 2002 года с учетом переписи современных статистических данных представлена в таблице .

Таблица 13

№ п/п	Наименование района, территории, подчиненной сельской (городской, поселковой) администрации и населенного пункта	Численность населения			
		по данным переписи 2002 года	на 1 января 2009 года	Существующее положение 2016 год	по ГП
	Сельсоветы Ишимбайского района	25610	27832	25055	45206
	Скворчихинский сельсовет	1002	1078	978	2752
1	село Скворчиха	441	492	459	747
2	деревня Алакаево	146	131	119	292
3	село Кинзекеево	307	335	261	728
4	деревня Лесное	8	9	11	8
5	деревня Михайловка	1	4	3	159
6	деревня Новониколаевка	37	40	67	563
7	деревня Осиповка	20	23	21	22
8	хутор Слободка	10	12	12	9
9	хутор Торгаска	6	6	8	168
10	деревня Юлдашево	26	26	16	18
11	деревня Яшельтау	1	9	1	38



3.2. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения.

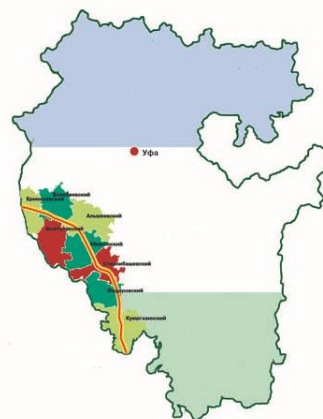
С учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения и перевозки грузов практически не изменяются.

В России планируется строительство автодороги «Бавлы — Кумертау», входящей в состав международного транспортного коридора «Европа — Западный Китай». Как уже сообщалось ранее на страницах «Электронные газеты», в качестве точки начала автомобильной дороги принят перспективный мостовой переход через реку Ик.

Общая протяженность дороги по республике составляет 265 километров. Пройдет она по следующим районам — Ермакеевский, Белебеевский, Альшеевский, Бижбулякский, Миякинский, Стерлибашевский, Федоровский, Кюргазинский, Стерлитамакский.

В настоящее время готовится проектная документация, ведется выкуп и оформление земель, попадающих в полосу отвода.

Новая автодорога станет одной из опорных в дорожной сети (наряду с автомобильными дорогами федерального значения М-5 «Урал» и «Уфа — Оренбург»). Появление трассы «Бавлы — Кумертау» в юго-западной части республики повысит инвестиционную привлекательность территорий, находящихся в близлежащей зоне. И как следствие, приведет к улучшению состояния автомобильных дорог не только межмуниципального, но и местного значения. В Управлении дорожного хозяйства РБ считают, что ввод в эксплуатацию трассы «Бавлы — Кумертау» поможет развитию терминально-складского комплекса и отечественных транспортных компаний. Один из результатов — увеличение занятости населения и повышение его благосостояния.



3.3. Прогноз развития транспортно инфраструктуры по видам транспорта.

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

3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения.

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

На расчетный срок тип покрытия должен быть доведен до усовершенствованного.

При строительстве и усовершенствовании дорог местного значения на территории сельского поселения проектом предложено:

- 1) строительство нового участка дороги по расширению ;
- 2) усовершенствование автодорожного покрытия на участке автодороги (см.табл.17);
- 3) строительство новых автобусных остановок.

Все автобусные маршруты по своему функциональному назначению можно разделить на 3 категории:

- внутрирайонные, обслуживающие население административного района;
- межрайонные, обслуживающие транспортные связи между административными районами;
- межобластные – перевозки, осуществляемые по территории двух или более областей или республик.

Предложенная проектом автодорожная сеть позволяет осуществлять транспортные связи всех категорий по соответствующим направлениям.

Внутрирайонные автобусные маршруты по дорогам межмуниципального значения обеспечивают транспортные связи центра административного района с его населенными пунктами. По автодорогам межрайонного значения проходят маршруты, связывающие центр района с центрами соседних районов. По республиканской трассе осуществляются междугородные, межреспубликанские связи.

Проектное предложение по развитию транспортной сети на территории района и прилегающих административных районов позволит увеличить количество автобусных маршрутов как между районными центрами, так и до населенных пунктов, обслуживающих объекты рекреационного назначения.

Должна быть сформирована система технического обслуживания и контроля автотранспортных средств, а также обустройство автомобильных дорог объектами дорожного сервиса.

Важным аспектом на территории района является маршрут «Школьный автобус». Он охватывает населенные пункты, где находятся только начальные школы и для учащихся средних и старших классов организует ежедневные поездки на учебу в средние общеобразовательные школы, расположенные в местных и районных центрах.

3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

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

Таблица 14 *Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения на территории СП Сковорчихинский сельсовет.*

Показатели	2017 год (прогноз)	2018 год (прогноз)	2019 год (прогноз)	2020 год (прогноз)	2021 год (прогноз)
Общая численность населения	1075	1173	1270	1368	1465
Количество автомобилей у населения, ед.	157	182	229	274	352
Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	146	155	180	200	240

Существующий уровень автомобилизации в сельском поселении Сковорчихинский сельсовет составляет 146 маш / 1000 жит. Согласно ТСН РБ п. 3.5.7 принимаем на расчетный срок - 350 автомобилей на 1000 жителей.

Суммарный уровень автомобилизации на расчетный срок составит:

$$2752 \times 350 / 1000 = 963 \text{ автомобилей}$$

Техобслуживание этих автомобилей будет осуществляться на существующих и проектируемых станциях техобслуживания. Станции технического обслуживания запроектированы из расчета 1 пост на 200 легковых автомобилей. Потребность в обслуживании СТО составит 5 постов (на расчетный срок).

На территории сельского поселения функционирует станция технического обслуживания транспортных средств на 1 пост.

Учитывая существующее положение, в проекте нет необходимости в дополнительном размещении СТО.

АЗС из расчета 1 топливно-раздаточная колонка на 1200 автомобилей. Потребность в обслуживании составит 1 колонка на расчетный срок.

Существующая обеспеченность сельского поселения в АЗС составляет 1 ед., размещение новых АЗС на территории сельского поселения не планируется.

АЗС и СТО рекомендуется размещать на въезде в населенные пункты с учетом требований санитарно-защитных разрывов до селитебной территории в соответствии с СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03.

По характеру производственной деятельности предприятия, эксплуатирующие грузовые автотранспортные средства, подразделяются на 3 группы:

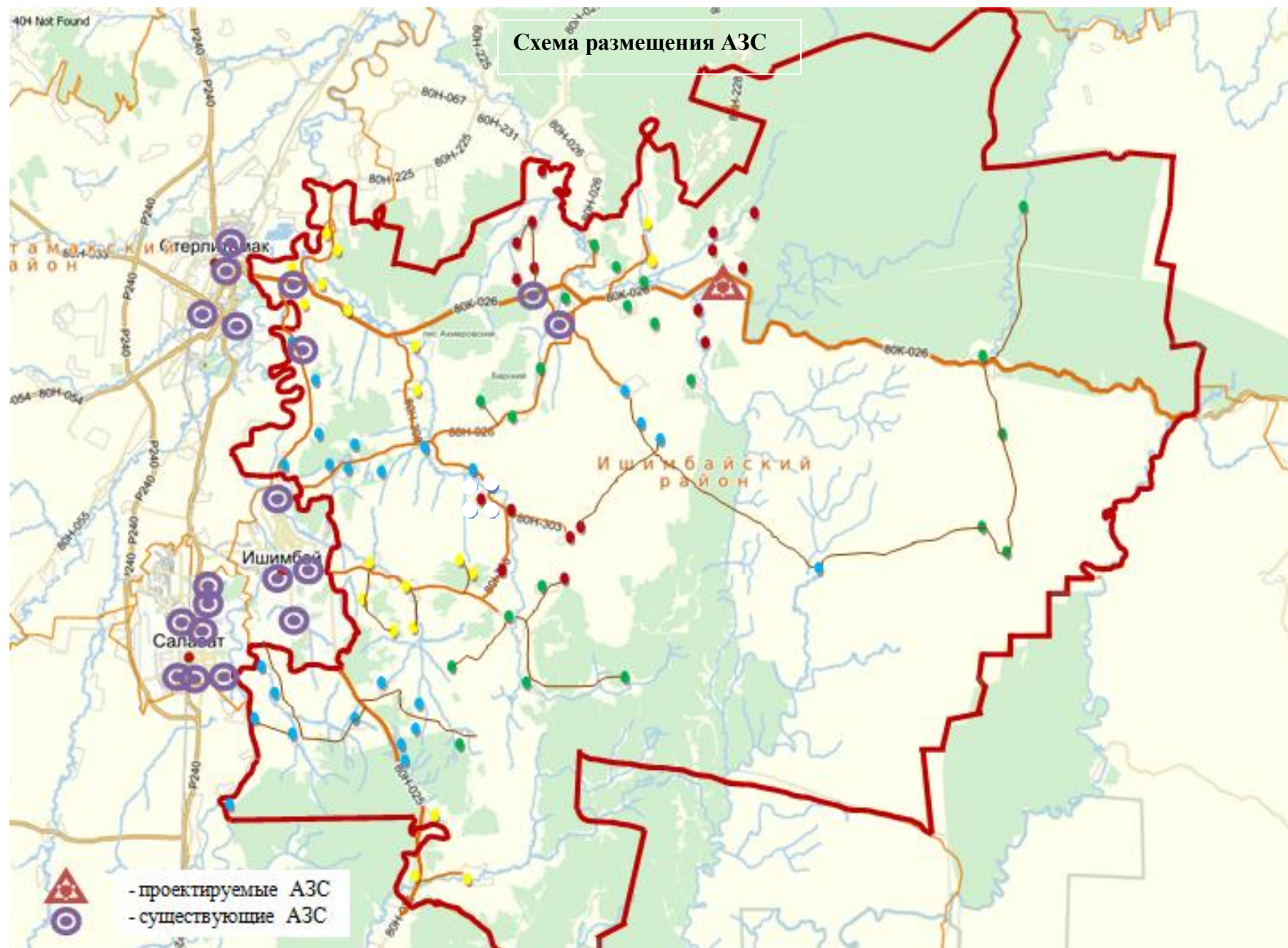
1.Автопредприятия подотрасли «Автомобильный транспорт» (специализированные), для которых перевозки грузов на коммерческой основе являются основным видом их деятельности;

2.Предприятия других отраслей экономики (ведомственный транспорт), которые осуществляют перевозки грузов, связанных с технологическим процессом производства;

3.Предприятия индивидуальных предпринимателей, занимающиеся коммерческими перевозками грузов.

Таблица 15 Основные показатели транспортной инфраструктуры

Наименование	Сущ.	По расчету	
		1 оч.	РС
Население	978	1952	2752
Уровень автомобилизации	146	240	350
Общее количество приведенных автомобилей	143	468	963
Количество топливно-раздаточных колонок (1 на 1200 ед)	0	0	1
Количество постов на станции технического обслуживания (1 на 200ед.)	1	2	5
Кратковременные стоянки (70% парка индивидуальных автомобилей)	100	328	674
Из них в жилых районах (25%)	36	117	241
В общественном центре (5%)	7	23	48
В зоне массового кратковременного отдыха (15%)	21	70	144
В промышленно-коммунальной зоне (25%)	36	117	241
Мосты	12	12	12



3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

Предполагается незначительный рост аварийности. Это связано с увеличением парка автотранспортных средств и неисполнением участниками дорожного движения правил дорожного движения.

Факторами, влияющими на снижение аварийности станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие систем видео фиксации нарушений правил дорожного движения. Развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ.

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

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

4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры, с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.

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 капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожной комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог.

Поэтому в Программе выбирается вариант качественного содержания и капитального ремонта дорог.

Таблица 16 **НОРМАТИВНЫЕ МЕЖРЕМОНТНЫЕ СРОКИ**
по ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог

Вид работ и тип покрытия	Категории дорог				
	I	II	III	IV	V
Капитальный ремонт	14	12	12	10	10
Ремонт с асфальтобетонным покрытием	4	4	6	6	8
Ремонт с переходным типом покрытия	-	-	4	6	8

5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

5.1. Мероприятия по развитию по видам транспорта.

С учетом сложившейся экономической ситуацией, мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры:

по видам транспорта, по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов, по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства, по развитию пешеходного и велосипедного передвижения, по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

5.2 Мероприятия по развитию сети дорог поселения.

В целях повышения качественного уровня дорожной сети сельского поселения, снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия и доступности к центрам тяготения и территориям перспективной застройки предлагается в период действия Программы реализовать следующий комплекс мероприятий по развитию дорог поселения:

Таблица 17

ПЕРЕЧЕНЬ
программных мероприятий Программы комплексного развития систем
транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения Скворчихинский
сельсовет на 2017 – 2021 годы

№ п/п	Наименование	Протяженность, км	Срок исполнения	Объем финансирования, тыс.руб	Ответственный
Реконструкция автодороги (с облегченным покрытием)					
	с.Скворчиха	2,82	км		
	ул.Верхняя	1,00	2017 г.	10156,29	Администрация СП
	ул.Садовая	0,304			
	ул.Ключевая	0,627			
	ул.Заречная	0,889			
	с.Кинзекеево	1,88	км		
	ул.Первомайская	0,869	2018 г.	6770,86	Администрация СП
	ул.Речная	0,668			
	ул.Молодежная	0,343			
	д.Алакаево	2,151	км		
	ул.Озёрная	1,137	2018 г.	7746,87	Администрация СП
	ул.Школьная	0,844			
	ул.Молодежная	0,17			
	д.Новониколаевка	3,849	км		
	ул.Центральная	0,412	2019 г.	13862,25	Администрация СП
	ул.Западная	0,22			
	ул.Родниковая	0,191			
	ул.Лесная	0,263			
	ул.Речная	0,754			
	ул.Береговая	0,55			
	ул.Степная	0,22			
	ул.Раздольная	0,59			
	ул.Луговая	0,525			
	пер.Солнечный	0,124			
	д.Юлдашево	0,7	км		
	ул.Загорная	0,7	2020 г.	2521,06	
	д.Михайловка	0,722	км		
	ул.Заречная	0,722	2020 г.	2600,30	
	д.Осиповка	1,662	км		
	ул.Береговая	0,842	2020 г.	5985,73	Администрация СП
	ул.Родниковая	0,82			
	х.Слободка	1,202	км		
	ул.Ключевая	0,617	2021 г.	4329,03	Администрация СП
	ул.Береговая	0,585			
	х.Торгаска	1,036	км		
	ул.Лесная	0,537	2021 г.	3731,17	Администрация СП
	ул.Овражная	0,499			
	д.Лесное	0,82	км		
	ул.Заречная	0,82	2021 г.	2953,25	
	д.Яшельтау	0,678	км		
	ул.Центральная	0,499	2021 г.	2441,83	Администрация СП
	ул.Спортивная	0,179			
	ИТОГО:	17,52			

<i>Ремонт автодороги</i>					
	с.Скворчиха	2,615	км		
	ул.Центральная	0,365			
	ул.Верхняя	0,456			
	ул.Нижняя	1,071			
	ул.Школьная	0,723			
	с.Кинзекеево	1	км		
	ул.Первомайская	0,3			
	ул.Молодежная	0,7			
	д.Новониколаевка	1	км		
	ул.Раздольная	1			
	ИТОГО:	4,615			

ПЕРЕЧЕНЬ
дорог под расширение новых жилых микрорайонов.

№ п/п	Название населенного пункта	Площадь населенного пункта, га		Протяженность проектируемых дорог, км
		существующие границы	проектируемые границы	
1.	2.	3.	4.	5.
1	д.Алакаево	58	10,5	1,833
2	с.Кинзекеево	114,2	21,7	4,329
3	д.Лесное	8,8	0	0
4	д.Михайловка	23,2	5	0,823
5	д.Новониколаевка	94,1	34,9	4,452
6	д.Осиповка	93,2	0	0
7	с.Скворчиха	223,1	16,2	1,552
8	х.Слободка	40,2	0	0
9	х.Торгаска	28,2	10,4	1,226
10	д.Юлдашево	21,9	0	0
11	д.Яшельтау	84,5	23,2	0,174
ИТОГО:		789,4	121,9	14,389
<i>Протяженность проектируемых дорог вне границ насел. пун.</i>				<i>0</i>
Площадь Скворчихинского сельсовета:				21672 га

Примечание: при новой застройки территории необходимо учесть, что строительство дороги должно производиться только после прокладки всех инженерных коммуникаций.

6. Оценка объемов источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Основной целью Программы является развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения поселения.

Для достижения основной цели подпрограммы необходимо решить следующие задачи:

- выполнение комплекса работ по поддержанию, оценке надлежащего
- технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и искусственных сооружений на них (содержание дорог и сооружений на них), а также других объектов транспортной инфраструктуры;
- выполнение комплекса работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (ремонт дорог);
- выполнение комплекса работ по замене или восстановлению конструктивных элементов автомобильных дорог, дорожных сооружений и их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильных дорог и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (капитальный ремонт дорог и сооружений на них);
- подготовка проектной документации на строительство, реконструкцию
- капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них;
- увеличение протяженности, изменение параметров, увеличение протяженности, изменение параметров автомобильных дорог общего пользования, ведущее к изменению класса и категории автомобильной дороги (строительство или реконструкция дорог и искусственных сооружений на них).

Поскольку мероприятия Программы, связанные с содержанием, ремонтом и капитальным ремонтом, носят постоянный, непрерывный характер, а мероприятия по реконструкции и строительству дорог имеют длительный производственный цикл, а финансирование мероприятий Программы зависит от возможности бюджетов всех уровней, то в пределах срока действия Программы этап реализации соответствует одному году. Задачей каждого этапа является 100-процентное содержание всей сети дорог и не увеличение показателя «Доля протяженности автомобильных дорог местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог местного значения».

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Республики Башкортостан и бюджета сельского поселения Скворчихинский сельсовет, а также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из регионального бюджета определяются после принятия республиканских программ и подлежат уточнению после формирования

республиканского бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

Транспортная система сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления Ишимбайского района и органов государственной власти Республики Башкортостан по развитию транспортной инфраструктуры.

При реализации программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

Ресурсное обеспечение реализации муниципальной программы за счет всех источников финансирования, планируемое с учетом возможностей ее реализации, с учетом действующих расходных обязательств и необходимых дополнительных средств при эффективном взаимодействии всех участников муниципальной программы, подлежит ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла.

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

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

Таблица 18

Объем средств на реализацию программы

№ п/п	Наименование мероприятий		Финансовые потребности, тыс.руб.						
			всего	2017	2018	2019	2020	2021	2022-2035
1.	Проведение паспортизации и инвентаризации, автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения, км.	0	0	0	0	0	0	0	0
2.	Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения (в т.ч. гидротехнических сооружений, используемых для движения автомобильного транспорта), определение сроков и объемов необходимой реконструкции или нового строительства, км	22,135	1244,022	44,27	44,27	44,27	44,27	44,27	1022,672
3.	Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения, решаемых в комплексе с разработкой документации по планировке территории		4180	220	220	220	220	220	3080
4.	Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов.		2090	110	110	110	110	110	1540
5.	Реконструкция, ремонт, устройство твердого покрытия дорог и тротуаров, в том числе:	36,524	210415,0	10156,3	14517,7	13862,3	11107,1	13455,3	147316,4
5.1.	село Скворчиха	5,435	29730,5	10156,3					19574,3
5.2.	деревня Алакаево	2,151	15493,7		7746,87				7746,9
5.3.	село Кинзекеево	2,88	17143,2		6770,86				10372,4
5.4.	деревня Лесное	0,82	5906,5					2953,2	2953,2
5.5.	деревня Михайловка	0,722	5200,6				2600,3		2600,3
5.6.	деревня Новониколаевка	4,849	31326,0			13862,3			17463,8
5.7.	деревня Осиповка	1,662	21125,5				5985,7		15139,8
5.8.	хутор Слободка	1,202	15278,5					4329,0	10949,5
5.9.	хутор Торгаска	1,036	7462,3					3731,2	3731,2
5.10.	деревня Юлдашево	0,7	5042,1				2521,1		2521,1
5.11.	деревня Яшельтау	0,678	4883,7					2441,8	2441,8
5.12.	Новое строительство под расширение	14,389	51822,3						51822,3
6.	Строительство автобусных остановок	5	500,0	300,0	200,0				
7.	Создание инфраструктуры автосервиса	0	0,0						

8.	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	202526,8	7207,2	7207,2	7207,2	7207,2	7207,2	166491,0
ВСЕГО		420955,8	18037,7	22299,2	21443,7	18688,5	21036,7	319450,0

Примечание: Расчет произведен согласно Постановления № 290 от 22 августа 2008 года правительства Республики Башкортостан «О НОРМАТИВАХ ДЕНЕЖНЫХ ЗАТРАТ НА СОДЕРЖАНИЕ И РЕМОНТ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО И МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ БАШКОРТОСТАН И ПРАВИЛАХ ИХ РАСЧЕТА».

(в редакции Постановлений Правительства Республики Башкортостан от 29.10.2009 N 398, от 27.10.2010 N 400, от 19.06.2014 N 280, от 28.09.2015 N 421)

Общая потребность в капитальных вложениях по сельскому поселению Скворчихинский сельсовет составляет **420 995,8 тыс.рублей**, значительную долю занимают бюджетные средства.

Конкретные мероприятия Программы и объемы ее финансирования могут уточняться ежегодно при формировании проекта местного бюджета на соответствующий финансовый год.

Рекомендации:

В целях соблюдения законности и результативности использования средств дорожного фонда Ишимбайского района, средств бюджетов поселений, направленных на осуществление дорожной деятельности и на капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов предлагается:

Администрации СП Скворчихинский сельсовет:

1. Во исполнение Федерального закона от 21.07.1997 №122-ФЗ «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним» проводить работу по оформлению права собственности на недвижимое имущество в составе автомобильных дорог местного значения.

2. Направить отчет о результатах проверки по вопросу законности и результативности использования средств дорожного фонда, направленных на осуществление дорожной деятельности и на капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов для сведения в адрес:- Главы района;- Главы администрации района.

7. Оценка эффективности мероприятий

Основными факторами, определяющими направления разработки Программы, комплексного развития системы транспортной инфраструктуры сельского поселения Скворчихинский сельсовет на 2017 - 2035 годы, являются тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся увеличением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания.

Мероприятия разрабатывались исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры, условий ее эксплуатации и эффективности реализации программных мероприятий.

Выполнение включённых в Программу организационных мероприятий и инвестиционных проектов, при условии разработки эффективных механизмов их реализации и поддержки со стороны местных администраций, позволит достичь целевых показателей транспортной инфраструктуры сельского поселения Скворчихинский сельсовет на расчетный срок. Достижение целевых индикаторов в результате реализации программы комплексного развития характеризует будущую модель транспортной инфраструктуры поселения.

Таблица 19 Целевые индикаторы и показатели Программы

№ п/п	Наименование индикатора	Ед.	Показатели по годам					
		изм.	2017	2018	2019	2020	2021	2021- 2035
1.	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%	53	38	22	15	5	0
2.	Обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием	%	100	100	100	100	100	100
3.	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателя	%	47	62	78	85	95	100
4.	Протяженность пешеходных дорожек	км	0	0	0	0	0	0
5.	Протяженность велосипедных дорожек	км	0	0	0	0	0	0
6.	Количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения	%	0	0	0	0	0	0
7.	Обеспеченность транспортного обслуживания населения	%	100	100	100	100	100	100

* - сохранение показателей в условиях недофинансирования дорожных работ

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

Муниципальным заказчиком Программы и ответственным за ее реализацию является Администрация сельского поселения Скворчихинский сельсовет.

Реализация Программы осуществляется на основе:

- 1) муниципальных контрактов, заключенных в соответствии с законодательством о размещении заказов на поставки товаров, выполнения работ, оказания услуг для государственных и муниципальных нужд;
- 2) условий, порядка и правил утвержденных федеральными, республиканскими и муниципальными нормативными правовыми актами.

Реализация муниципальной программы осуществляется в соответствии с планом программы, разрабатываемым на очередной финансовый год и содержащим перечень значимых контрольных событий муниципальной программы с указанием их сроков и ожидаемых результатов.

План реализации муниципальной программы составляется ответственным исполнителем с участниками муниципальной программы и утверждается распоряжением Администрации сельсовета, курирующим данное направление ежегодно, не позднее 01 декабря текущего финансового года.

Участники муниципальной программы ежегодно не позднее 15 июля текущего финансового года представляют в сектор по вопросам муниципального предложения по включению в план реализации муниципальной программы.

Внесение изменений в план реализации муниципальной программы, не влияющих на параметры муниципальной программы, план с учетом изменений утверждается не позднее 5 рабочих дней со дня принятия решения о внесении изменений.

Ответственный исполнитель:

- обеспечивает разработку муниципальной программы и утверждение в установленном порядке проекта постановления Администрации сельсовета об утверждении муниципальной программы;
- формирует в соответствии с методическими рекомендациями структуру муниципальной программы, а также перечень участников муниципальной программы;
- организует реализацию муниципальной программы, вносит предложения Главе сельсовета об изменениях муниципальной программы и несет ответственность за достижение целевых индикаторов и показателей муниципальной программы, а также конечных результатов ее реализации;

- подготавливает отчеты об исполнении плана реализации муниципальной программы (с учетом информации, представленной участниками муниципальной программы);
- подготавливает отчет о реализации муниципальной программы по итогам года, согласовывает и утверждает проект постановления Администрации сельсовета об утверждении отчета в соответствии с Регламентом Администрации сельсовета.

Участник муниципальной программы:

- осуществляет реализацию мероприятий подпрограммы, входящих в состав муниципальной программы, в рамках своей компетенции;
- представляет ответственному исполнителю (соисполнителю) предложения при разработке муниципальной программы в части мероприятий подпрограммы, входящих в состав муниципальной программы, в реализации которых предполагается его участие;
- представляет ответственному исполнителю информацию, необходимую для подготовки ответов на запросы соответствующих организаций;
- представляет ответственному исполнителю информацию, необходимую для подготовки отчетов об исполнении плана реализации и отчета о реализации муниципальной программы по итогам года в срок до 15 января года, следующего за отчетным. Администрация муниципального образования как участник муниципальной программы представляет в Администрацию Ишимбайского района:
- ежемесячный отчет о получении и использовании выделенных межбюджетных трансфертов за счет субсидий для со - финансирования расходных обязательств, возникающих при выполнении полномочий органов местного самоуправления по вопросам местного значения на каждое первое число месяца, следующего за отчетным периодом;
- ежемесячный отчет о выделении и использовании средств местного бюджета выделенных на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт, включая разработку проектно-сметной документации на каждое первое число месяца, следующего за отчетным периодом;
- ежеквартальные отчеты: о ходе выполнения работ по объектам строительства, реконструкции, капитального ремонта, находящиеся в муниципальной собственности, с указанием денежных и натуральных величин до 3 числа месяца, следующего за отчетным периодом;
- ежегодный отчет о достижении показателей эффективности в срок до 15 января года, следующего за отчетным. Муниципальный заказчик Программы с учетом выделяемых на реализацию программы финансовых средств ежегодно уточняет целевые показатели и затраты по программным мероприятиям, механизм реализации Программы, состав исполнителей в информации о результатах и основных направлениях деятельности получателей средств бюджета сельсовета, в установленном порядке.

КОНСТРУКЦИИ ОДЕЖД ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ

Общие указания

Проезжая часть улиц, дорог, площадей и проездов должна иметь одежду, соответствующую требованиям движения транспорта. Одежды проезжей части должны иметь покрытия, отвечающие санитарно-гигиеническим требованиям, и обеспечивать постоянный пропуск транспорта с расчетными скоростями и нагрузками, независимо от времени года и изменений водно-теплового режима.

Одежда обычно состоит из нескольких слоев: **покрытие** - верхний слой одежды, который может в свою очередь состоять из слоя износа, периодически возобновляемого в процессе эксплуатации, и собственно покрытия. Покрытие может состоять из одного слоя или двух: нижний служит как связывающий покрытие с основанием. Тип и состояние покрытия определяют транспортно-эксплуатационные и санитарно-гигиенические характеристики одежды.

Основные типы покрытий проезжей части приведены в табл.; **основание** - несущая часть одежды, обеспечивающая совместно с покрытием передачу нагрузок на подстилающий слой или непосредственно на грунт земляного полотна. Основание может состоять из одного или нескольких слоев, устраиваемых из условий обеспечения общей толщины одежды, установленной расчетом, и необходимости разделения на слои по условиям технологии производства работ;

подстилающий слой - нижний конструктивный слой одежды, выполняющий наряду с передачей нагрузок на земляное полотно, также другие функции, необходимые по местным условиям. В зависимости от этого назначения подстилающий слой может быть дренирующим, теплоизолирующим и т.п.



Основные типы покрытий проезжей части

Типы покрытий	Наименование покрытий
I. Усовершенствованные Капитальные	Цементно-бетонные и железобетонные (сборные и монолитные)
	Асфальтобетонные на прочных основаниях: цементно-бетонном, а также щебеночном и гравийном, укрепленных вяжущими материалами
	Мозаиковые мостовые на бетонных и каменных основаниях
	Брусчатые мостовые (с заполнением швов вяжущим) на основаниях: щебеночном, гравийном и грунто-щебеночном, укрепленных вяжущими материалами
<i>Облегченные</i>	<i>Из битумо-минеральных смесей, а также из холодного асфальта на основаниях: из щебня и шлака, не обработанных вяжущими материалами, а кроме того, на основаниях из грунта, укрепленного вяжущими материалами, грунто-щебня и гравийного материала</i>
	<i>Обработанные органическими вяжущими щебеночные и гравийные на основаниях: щебеночном, гравийном, шлаковом, а также грунто-щебеночном и грунтовым, укрепленных вяжущими материалами</i>
	<i>Брусчатые мостовые на песчаном основании</i>
II. Переходные	Грунт - асфальтовые
	Щебеночные, гравийные и шлаковые с поверхностной обработкой вяжущими материалами
	Грунто-щебеночные и грунто-гравийные, обработанные вяжущими материалами
	Грунтовые, укрепленные вяжущими материалами
	Мостовые из булыжного и колотого камня
III. Простейшего типа	Грунтовые, улучшенные минеральными материалами
	Гравийные, щебеночные и шлаковые

В отдельных случаях, главным образом в одеждах с покрытиями переходных и тем более простейших типов, число конструктивных слоев может быть меньшим и даже доходить до одного, предназначенного для выполнения всех функций одежды проезжей части. Конструкцию одежды и тип покрытия проезжей части назначают с учетом перспективной интенсивности и состава движения, категории улицы, дороги или площади (табл.), климатических условий, наличия дорожно-строительных материалов, возможных сроков службы одежд и других местных условий.

Рекомендуемые типы покрытий проезжей части

Наименование улиц и дорог	Типы покрытий проезжей части
Скоростные дороги	} Усовершенствованные капитальные
Магистральные улицы:	
общегородского значения	Усовершенствованные капитальные и облегченные
районного значения	
<i>Улицы и дороги местного движения:</i>	<i>Усовершенствованные облегченные и переходные</i>
жилые	Усовершенствованные капитальные, облегченные и переходные
промышленных и складских районов	Усовершенствованные облегченные и переходные
проезды	Усовершенствованные капитальные и облегченные
Площади	Усовершенствованные облегченные
Автомобильные стоянки	

Правильность выбора конструкций одежды проезжей части обосновывают технико-экономическими расчетами и проверкой на прочность.

В каждом отдельном случае должна быть учтена целесообразность стадийного повышения транспортно-эксплуатационных качеств одежды.

Таблица 1 Расчетные параметры уличной сети в пределах сельского поселения.

Категория сельских улиц и дорог	Основное назначение	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина полосы движения, км/ч	Число полос движения	Ширина пешеходной части тротуара, м
Поселковая дорога	Связь сельского поселения с внешними дорогами общей сети	60	3,5	2	-
Главная улица	Связь жилых территорий с общественным центром	40	3,5	2-3	1,5-2,25
Улица в жилой застройке:					
основная	Связь внутри жилых территорий с главной улицей по направлениям с интенсивным движением	40	3,0	2	1,0-1,5
Второстепенная (переулок)	Связь между основными жилыми улицами	30	2,75	2	1,0
проезд	Связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей	20	2,75-3,0	1	0-1,0
Хозяйственный проезд, скотопроезд	Прогон личного скота и грузового транспорта к приусадебным участкам	30	4,5	1	-

Категории автомобильных дорог

Таблица 2 Основные технические характеристики

Параметры элементов дорог	Автомагистраль	Скоростная дорога	Автомобильные дороги обычного типа (не скоростная дорога) категории					
			IA	IB	IV	II	III	V
Общее число полос движения, шт.	4 и более	4 и более	4 и более	4	2	2	2	1
Ширина полосы движения, м	3,75	3,75	3,75	3,5	3,75	3,5	3	4,5
Ширина обочины, м	3,75	3,75	3,75	3	3	2,5	2	1,75
Ширина краевой полосы у обочины, м	0,75	0,75	0,75	0,5	0,5	0,5	0,5	—
Ширина укрепленной части обочины, м	2,5	2,5	2,5	2	2	1,5	1	—
Наименьшая ширина центральной разделительной полосы без дорожных ограждений, м	6	6	5	5	—			
Наименьшая ширина центральной разделительной полосы с ограждением по оси дороги, м	2 м + ширина ограждения							
Ширина краевой полосы безопасности у разделительной полосы, м	1							

Примечания.

1. Ширина полосы безопасности входит в ширину разделительной полосы, а ширина краевой полосы — в обочину.
2. Ширину обочин на особо трудных участках - горной местности; участках, проходящих по особо ценным земельным угодьям; а также в местах с переходно-скоростными полосами и с дополнительными полосами, на подъем при соответствующем технико-экономическом обосновании с разработкой мероприятий по организации и безопасности движения допускается уменьшать до 1,5 м для автомобильных дорог категорий IB, IV и II и до 1,0 м — для дорог остальных категорий.
3. Ограждения на обочинах дорог располагают на расстоянии не менее 0,50 м и не более 0,85 м от бровки земляного полотна в зависимости от жесткости конструкции дорожных ограждений.

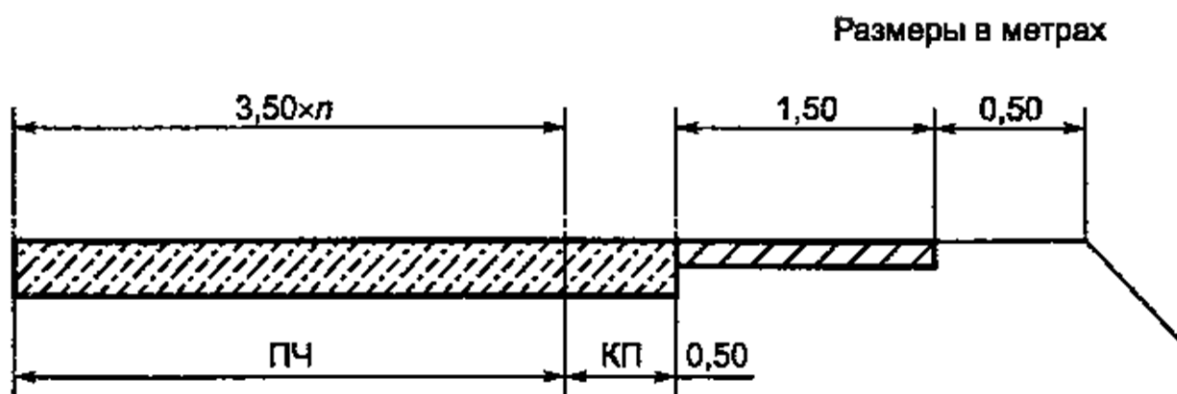


Рис. Поперечный профиль автомобильных дорог категории III без ограничений
ПЧ — проезжая часть, КП — краевая полоса у обочины

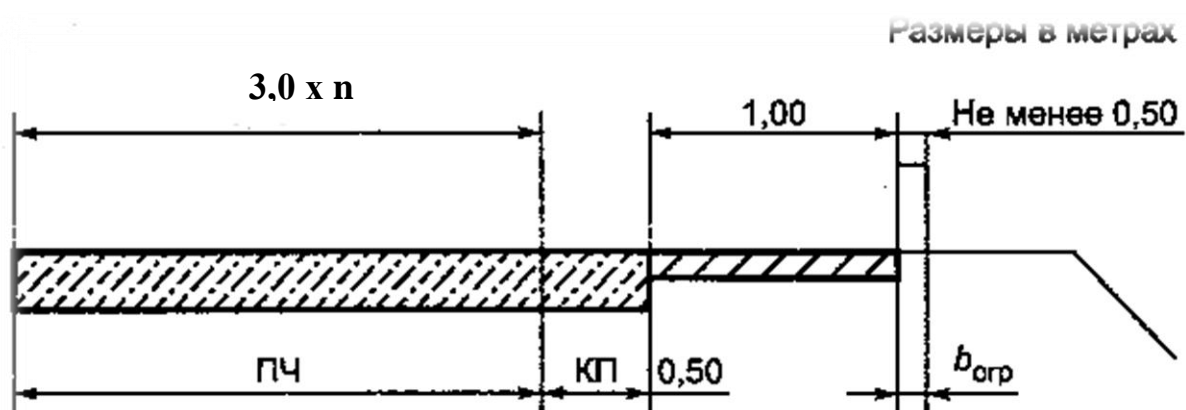


Рис. Поперечный профиль автомобильных дорог категории IV с ограничениями
ПЧ — проезжая часть, КП — краевая полоса у обочины, $b_{огр}$ — ширина ограждения с учетом требований ГОСТ 23457

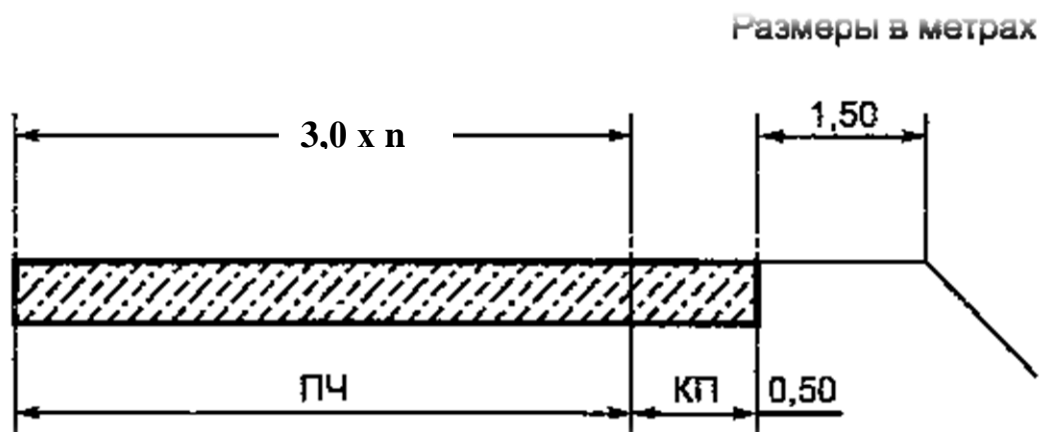


Рис. Поперечный профиль автомобильных дорог категории IV без ограничений
ПЧ — проезжая часть, КП — краевая полоса у обочины.



Рис. Поперечный профиль автомобильных дорог категории V
ПЧ — проезжая часть, ОБ — обочина.

- Краевые полосы у обочин и полосы безопасности на разделительной полосе должны иметь дорожную одежду такой же прочности, что и проезжая часть.
- Укрепленная часть обочины за пределами краевой полосы на дорогах категорий I—IV должна иметь дорожную одежду с покрытием из каменного материала, обработанного вяжущим материалом. Прочность дорожной одежды должна быть достаточной для недопущения остаточных деформаций от стоящего автомобиля с расчетной нагрузкой на ось.
- Обочины автомобильных дорог предназначены для временного размещения неисправных или поврежденных в дорожно-транспортных происшествиях автомобилей. Для остановок и стоянок автомобилей должны быть предусмотрены стояночные полосы на поверхности земляного полотна, отделенные от проезжей части ограждениями или разделительным островком, или площадки для остановок и стоянок автомобилей за пределами земляного полотна. Расстояние между стояночными полосами и площадками для стоянок должно назначаться в соответствии с нормами проектирования.
- Ширину переходно-скоростных полос следует принимать равной ширине полос движения основной проезжей части.
- Ширину обочин автомобильных дорог в местах устройства переходно-скоростных полос и дополнительных полос на подъем:
для дорог категорий IA, IB, IB допускается уменьшать до 1,5 м;
для дорог остальных категорий — до 1,0 м;
грунтовая часть таких обочин должна быть 0,50 — 0,85 м, в зависимости от жесткости ограждений, остальная часть обочины должна иметь укрепление, соответствующее категории дороги.
- При устройстве дополнительных полос движения на подъем их ширину следует принимать равной ширине полосы основной проезжей части.
- На дорогах категории V с однополосной проезжей частью следует предусматривать устройство разъездов, расстояние между которыми определяется в соответствии с нормами проектирования.

- Ширину разделительной полосы на участках дорог, проложенных по ценным землям, на особо трудных участках дорог в горной местности, на больших мостах, а также при прохождении дорог в застроенных районах и в других обоснованных случаях допускается уменьшать до ширины, равной ширине полосы для установки ограждений плюс 1 м с каждой стороны.

МЕТОДИКА ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ МУНИЦИПАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ

Методика оценки эффективности реализации муниципальной программы определяет алгоритм оценки результативности и эффективности подпрограмм, входящих в состав муниципальной программы, в процессе и по итогам ее реализации.

В случае превышения фактически привлеченных средств из внебюджетных источников на 30 процентов и более, внебюджетное планирование на этапе разработки муниципальной программы признается неэффективным. И при определении эффективности реализации муниципальной программы приравнивается к его плановому объему.

В случае превышения фактического значения показателя на 20 процентов и более, от планового его планирование на этапе разработки муниципальной программы признается неэффективным. И при определении результативности фактическое значение показателя приравнивается к его плановому значению.

Эффективность реализации муниципальной программы определяется как оценка эффективности реализации мероприятий и достижения запланированных целевых значений показателей.

Под результативностью понимается степень достижения, запланированного уровня нефинансовых результатов реализации подпрограмм.

Результативность определяется отношением фактического результата к запланированному результату на основе проведения анализа реализации муниципальной программы.

Для оценки результативности муниципальной программы должны быть использованы плановые и фактические значения соответствующих целевых показателей.

Индекс результативности муниципальной программы определяется по формулам:

$$I_p = \sum (M_n \times S), \text{ где}$$

I_p - индекс результативности муниципальной программы;

S - соотношение достигнутых и плановых результатов целевых значений показателей. Соотношение рассчитывается по формуле:

$$S = R_{\phi} / R_{\pi} -$$

в случае использования показателей, направленных на увеличение целевых значений;

$$S = R_{\pi} / R_{\phi} -$$

в случае использования показателей, направленных на снижение целевых значений, где

R_{ϕ} - достигнутый результат целевого значения показателя;

R_{π} - плановый результат целевого значения показателя;

M_{π} - весовое значение показателя (вес показателя), характеризующего муниципальную программу, которое рассчитывается по формуле:

$$M_{\text{п}} = 1 / N, \text{ где}$$

N - общее число показателей, характеризующих выполнение муниципальной программы.

Под эффективностью понимается отношение затрат на достижение (фактических) нефинансовых результатов реализации муниципальной программы к планируемым затратам муниципальной программы.

Эффективность муниципальной программы определяется по индексу эффективности.

Индекс эффективности муниципальной программы определяется по формуле:

$$I_{\text{э}} = (V_{\text{ф}} \times I_{\text{р}}) / V_{\text{п}}, \text{ где}$$

$I_{\text{э}}$ - индекс эффективности муниципальной программы;

$V_{\text{ф}}$ - объем фактического совокупного финансирования муниципальной программы;

$I_{\text{р}}$ - индекс результативности муниципальной программы;

$V_{\text{п}}$ - объем запланированного совокупного финансирования муниципальной программы.

По итогам проведения анализа индекса эффективности дается качественная оценка эффективности реализации муниципальной программы:

(I) наименование индикатора - индекс эффективности подпрограмм (диапазоны значений, характеризующие эффективность муниципальной программы, перечислены ниже).

Значение показателя:

$$I_{\text{э}} > 1,0.$$

Качественная оценка реализации муниципальной программы: эффективная.

Значение показателя:

$$0,8 \leq I_{\text{э}} < 1,0.$$

Качественная оценка реализации муниципальной программы: удовлетворительная.

Значение показателя:

$$I < 0,8.$$

Качественная оценка реализации муниципальной программы: низкоэффективная.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Расписание

движения автобусов на пригородные маршруты Ишимбайского АТП

№	Маршрут	время в пути	Время отправл. с нач.пункта	прибытие на конеч. пункт	Время отправл. с кон.пункта	прибытие в начальн пункт	Примечание
ПРИГОРОДНЫЕ МАРШРУТЫ							
103	Ишимбай-Петровск	0:55	16:30	17:25	17:25	18:20	ежедневно
104	Петровск-Кузяново	0:15	6:20	6:35	6:40	6:55	Ежедневно
104	Петровск-Ишимбай	0:55	7:00	7:55	9:45	10:40	Ежедневно
104	Петровск-Кузяново	0:15	10:45	11:00	11:05	11:20	Ежедневно
104	Петровск-Ишимбай	0:55	11:25	12:20	15:40	16:35	Ежедневно
104	Петровск-Кузяново	0:15	16:40	16:55	17:00	17:15	Ежедневно
105	Ишимбай-Воскресенск ч/з Верхотор	1:20	16:10	17:30	7:10	8:30	будни
105		1:20	7:00	8:20	8:20	9:35	Сб, Вск
105		1:20	17:10	18:30	18:35	19:45	Сб, Вск
106	Ишимбай-Верхотор	1:05	13:10	14:15	14:20	15:25	кроме вт., чт.
107	Уразбаево (сИткул)- Ишимбай	0:55	6:15	6:25	6:25	7:20	кроме суб., вск
107	Ишимбай-Азнаево	0:55	7:50	8:45	8:45	9:40	кроме суб., вск
107	Ишимбай-Уразбаево	0:55	13:50	14:45	14:45	15:40	Ежедневно
107	Ишимбай-Азнаево	0:55	16:50	17:45	17:45	18:40	кроме вт.,чт.
107	Ишимбай-Уразбаево(до Иткул)	0:55	19:00	19:55	19:55	20:10	кроме вт.,чт.
107	Ишимбай-Уразбаево(до Иткул)	1:10:00	17:35	18:45	18:45	19:00	вт.,чт.
107	Ишимбай-Уразбаево	0:55	6:00	6:55	7:00	7:55	суб.,вск.
107	Ишимбай-Азнаево	0:55	8:05	9:00	9:05	10:00	суб,вск
107	Ишимбай-Азнаево	0:55	16:40	17:35	17:40	18:35	суб,вск
107	Ишимбай-Уразбаево	0:55	19:00	19:55	20:00	20:55	суб,вск
108а	Петровск-Янурусово	0:15	7:40	7:55	7:55	8:10	Ежедневно
108а	Петровск-Янурусово	0:15	11:20	11:35	11:35	11:50	Ежедневно
108	Ишимбай -Петровск	0:55			11:50	12:45	Ежедневно
108	Ишимбай -Петровск	0:55	15:45	16:40			Ежедневно
108а	Петровск-Янурусово	0:15	16:40	16:55	16:55	17:10	Ежедневно
109	Ишимбай-Петровск	1:05	6:00	7:05	8:20	9:25	Ежедневно
109а	Петровск-Армет	0:30	7:10	7:40	7:45	8:15	Ежедневно
109	Ишимбай-Петровск	1:05	13:00	14:05	15:15	16:20	Ежедневно
109а	Петровск-Армет	0:30	14:10	14:40	14:45	15:15	Ежедневно
109	Ишимбай-Петровск	1:05	17:40	18:45	19:45	20:50	Ежедневно
109а	Петровск-Армет	0:30	18:45	19:15	19:15	19:45	Ежедневно

110	Ишимбай-Канакай-Ахмер	0:45	8:00	8:45	8:45	9:30	Ежедневно
110	Ишимбай-Канакай-Ахмер	0:45	12:50	13:35	13:35	14:20	Ежедневно
110	Ишимбай-Канакай-Ахмер	0:45	14:35	15:20	15:20	16:05	Ежедневно
110	Ишимбай-Канакай-Ахмер	0:45	18:00	18:45	18:45	19:30	Ежедневно
111	Ишимбай-Ишеево ч/з Карайганово	0:50	6:30	7:20	7:20	8:10	Ежедневно
111y	Ишимбай-Ишеево до Урмана	0:30	11:15	11:45	11:45	12:15	кроме Суб.,Вск.
111	Ишимбай-Ишеево ч/з Карайганово	0:50	15:00	15:50	15:50	16:40	Ежедневно
111	Ишимбай-Ишеево ч/з Карайганово	0:50	17:50	18:40	18:40	19:30	Ежедневно
112	Ишимбай- Кинзикеево	0:40	8:10	8:50	8:50	9:30	Ежедневно
112	Ишимбай- Кинзикеево	0:40	14:00	14:40	14:40	15:20	Ежедневно
112	Ишимбай- Кинзикеево	0:40	18:30	19:10	19:10	19:50	Ежедневно
113	Ишимбай-Арларово	1:15	6:10	7:25	7:25	8:40	Ежедневно
113	Ишимбай-Арларово	1:15	10:10	11:25	11:25	12:40	Ежедневно
113	Ишимбай-Арларово	1:15	14:10	15:25	15:25	16:40	Ежедневно
113	Ишимбай-Арларово	1:15	18:10	19:25	19:25	20:40	пт.,суб,вск.
113	Ишимбай-Арларово до Биксяново	0:55	18:10	19:05	19:05	20:00	кроме пт.,суб,вск.
114a	Петровск-Гумерово	0:30	6:40	7:10	7:10	7:40	Ежедневно
114	Петровск-Ишимбай	1:00	7:40	8:40	10:45	11:45	Ежедневно
114a	Петровск-Гумерово	0:30	11:45	12:15	12:15	12:45	Ежедневно
114	Петровск-Ишимбай	1:00	12:45	13:45	17:00	18:00	Ежедневно
114a	Петровск-Гумерово	0:30	18:00	18:30	18:30	19:00	Ежедневно
115a	Петровск-Макарово	0:25	7:55	8:20	8:25	8:50	Ежедневно
115	Петровск-Ишимбай	0:55	9:00	9:55	12:00	12:55	Ежедневно
115a	Петровск-Макарово	0:25	12:55	13:20	13:20	13:45	Ежедневно
115	Петровск-Ишимбай	0:55	13:45	14:40	18:00	18:55	Ежедневно
115a	Петровск-Макарово	0:25	18:55	19:20	19:20	19:45	Ежедневно
116	Петровск-Макарово	0:25	7:05	7:30	7:30	7:55	Ежедневно
116a	Петровск-Стерлитамак	1:10	8:05	9:15	9:30	10:25	Ежедневно
116	Петровск-Макарово	0:25	10:25	10:50	11:00	11:25	Ежедневно
116a	Петровск-Стерлитамак	1:10	11:45	12:55	13:05	14:15	Ежедневно
116	Петровск-Макарово	0:25	14:15	14:40	14:40	15:05	Ежедневно
116a	Петровск-Стерлитамак	1:10	15:20	16:30	16:40	17:50	Ежедневно
116	Петровск-Макарово	0:25	17:50	18:15	18:15	18:40	Ежедневно
117	Ишимбай-Кинзибулатово	0:25	6:00	6:25	6:25	6:50	Ежедневно
117	Ишимбай-Кинзибулатово	0:25	7:00	7:25	7:25	7:50	Ежедневно
117	Ишимбай-Кинзибулатово	0:25	8:00	8:25	8:25	8:50	Ежедневно
117	Ишимбай-Кинзибулатово	0:25	10:00	10:25	10:25	10:50	Ежедневно
117	Ишимбай-	0:25	11:00	11:25	11:25	11:50	Ежедневно

	Кинзибулатово						
117	Ишимбай-Кинзибулатово	0:25	12:00	12:25	12:25	12:50	Ежедневно
117	Ишимбай-Кинзибулатово	0:25	13:00	13:25	13:25	13:50	Ежедневно
117	Ишимбай-Кинзибулатово	0:25	15:00	15:25	15:25	15:50	Ежедневно
117	Ишимбай-Кинзибулатово	0:25	17:00	17:25	17:25	17:50	Ежедневно
117	Ишимбай-Кинзибулатово	0:25	18:00	18:25	18:25	18:50	Ежедневно
117	Ишимбай-Кинзибулатово	0:25	20:00	20:25	20:25	20:50	Ежедневно
118	Ишимбай-Петровск	1:05	7:25	8:30	13:15	14:20	Пн,Чт,Сб,Вск
118а	Петровск-Макарово	0:30	8:30	9:00	12:45	13:15	Пн,Чт,Сб,Вск
118б	Макарово-Кулгунино	1:15	9:00	10:15	11:30	12:45	Пн,Чт,Сб,Вск
118	Ишимбай-Петровск	1:05	14:25	15:30	19:50	20:55	Пт.
118а	Петровск-Макарово	0:30	15:30	16:00	19:15	19:45	Пт.
118б	Макарово-Кулгунино	1:15	16:00	17:15	17:55	19:10	Пт.
119	Ишимбай-Карларовч/зКинзиб	0:35	8:30	9:05	13:40	14:15	Ежедневно
119	Карларово-Ишимбай ч/з Салих	1:00	9:05	10:05	12:35	13:35	Ежедневно
120	Новоапτικο-Стерлитамак	1:15	7:30	8:45	16:00	17:15	будни
120	Новоапτικο-Стерлитамак	1:15	10:00	11:15	14:00	15:15	суб,вск
120	Новоапτικο-Стерлитамак	1:15	15:30	16:45	17:00	18:15	суб,вск

<div>Перечень</div> <div>автомобильных дорог общего пользования Республики Башкортостан</div> <div>местного значения муниципального района Ишимбайский район Республики Башкортостан</div>						
на 01.01.2016 г.						
№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км			Категория
			Всего	в том числе:		
				с твердым покрытием	из них с асфальтобетонным покрытием	
1	2	3	5	6	7	8
	Всего по району:		565,878	391,595	152,332	
	Итого дороги регионального и местного значения		190,7	148,6	39,55	
	Итого внутри - поселковые дороги		375,178	242,995	112,782	
	Дороги на оформлении					
1	80-231 ОПМР80-001	Ишимбай-Красноусольский (улица Мостовая с.Петровское)	2,0	2,0	2,0	IV
2	80-231 ОПМР80-002	Сайраново-Арланово	2,0	2,0	2,0	IV
3	80-231 ОПМР80-003	Верхнеарметово-Нижнеарметово	4,0	4,0	4,0	IV
4	80-231 ОПМР80-004	Кузяново-Искияково	7,1	6,4	0	IV
5	80-231 ОПМР80-005	Васильевка-Гумерово	9,4	9,4	3,5	IV
6	80-231 ОПМР80-006	Верхнеиткулово-Азнаево-Сайраново	8,1	8,1	3,2	IV
7	80-231 ОПМР80-007	Подъезд к д. Ишимово	3,5	3,5	3,5	IV
8	80-231 ОПМР80-008	Подъезд к д.Арметрахимово	2,3	2,3	0	IV
9	80-231 ОПМР80-009	Подъезд к д. Новоивановка	1,7	1,7	0	IV
10	80-231 ОПМР80-010	Кулгунино-Кабясово	20	17	0	IV
11	80-231 ОПМР80-011	Янурово-Кияуково	4,5	3,3	3,3	IV
12	80-231 ОПМР80-012	Макарово-Саргаево	5,1	5,1	0,85	IV
13	80-231 ОПМР80-013	Зигановка-Ибраево-Исякаево	8,9	8,9	2,9	IV
14	80-231 ОПМР80-014	Кинзебулатово-Большебаиково-Байгузино	12,5	10,1	0	IV
15	80-231 ОПМР80-015	Подъезд к д.Павловка	1,5	1,5	0	IV
16	80-231 ОПМР80-016	Подъезд к д.Соленый	2,9	2,9	0	IV
17	80-231 ОПМР80-017	Подъезд к д.Шихан	1,6	1,6	0	IV
18	80-231 ОПМР80-018	Подъезд к д.Михайловка	1,5	1,5	0	IV
19	80-231 ОПМР80-019	Подъезд к д.Янги-Аул	2,0	1,5	0	IV
20	80-231 ОПМР80-020	Татьяновка-а/д Ишимбай-Кинзебулатово-Верхнеитекулово	4,0	0	0	V
21	80-231 ОПМР80-021	Верхнеитекулово-Асиялан	13,9	13,9	2,6	IV
22	80-231 ОПМР80-022	Нижнеарметово-Ибраево	6	0	0	IV
23	80-231 ОПМР80-023	Подъезд к д.Янги-Юрт	2,4	2,4	0	IV
24	80-231 ОПМР80-024	Кинзебулатово-Кызыл-Юлдуз	5	4,3	0,7	V

25	80-231 ОПМР80-025	Подъезд к д.Кашалакбаш	3	3	0	IV
26	80-231 ОПМР80-026	Подъезд к д.Михайловка	4,8	0	0	V
27	80-231 ОПМР80-027	Подъезд к д.Подгорный	1,5	1,2	0	IV
28	80-231 ОПМР80-028	Подъезд к д.Осиповка	5,7	5,7	2,6	IV
29	80-231 ОПМР80-029	Скворчиха-Алакаево	12,8	6,3	1,4	IV
30	80-231 ОПМР80-030	Кулгунино-Старосаитово	12	12	0	IV
31	80-231 ОПМР80-031	Подъезд к мемориальному комплексу «Ырыузар ташы»	1,5	1,5	1,5	IV
32	80-231 ОПМР80-032	Подъезд к д. Алакаево	5,5	5,5	5,5	IV
33	80-231 ОПМР80-033	Бывший полигон через д.Ахмерово	12,00	12,00	12,00	IV
		ИТОГО:	190,7	148,6	39,55	
			Всего	С твердым покрытием	В т.ч. с асфальтобет.	с переходным
1	Арметовский с/с		11,78	11,78	5,55	6,23
2	Байгузинский с/с		27,260	27,260	8,340	17,169
3	Верхоторский с/с		26,098	26,098	1,509	16,648
4	Иткуловский с/с		25,81	25,81	5,12	15,40
5	Ишеевский с/с		41,867	41,867	22,853	29,814
6	Кузяновский с/с		14,963	14,963	1,994	12,969
7	Кулгунинский с/с		24,31	24,31	0,00	24,31
8.	Макаровский с/с		32,8	32,8	5,4	28,4
9.	Петровский с/с		52,282	49,522	25,745	23,777
10.	Сайрановский с/с		34,35	34,35	10,17	24,17
11.	Скворчихинский с/с		22,135	21,81	4,615	12,373
12.	Урман-Бишкадакский с/с		46,3	46,3	13,589	21,318
13.	Янурусовский с/с		15,250	15,250	7,850	7,400