



МУНИЦИПАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ ГОРОД ЯРОВОЕ
АЛТАЙСКОГО КРАЯ
АДМИНИСТРАЦИЯ ГОРОДА ЯРОВОЕ АЛТАЙСКОГО КРАЯ
ПО С Т А Н О В Л Е Н И Е

10.03.2023

№ 207

г. Яровое

Об утверждении «Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Яровое Алтайского края на период 2023 – 2033 гг.»

В соответствии с п. 9 ч. 3 ст. 8 Градостроительного кодекса РФ, ч. 1 ст. 179 Бюджетного кодекса РФ, Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» (в ред. Постановления Правительства РФ от 02.08.2022 №1371), генеральным планом муниципального образования город Яровое Алтайского края, утверждённым решением ГСд города Яровое Алтайского края от 27.04.2010г. №93 (с изменениями от 27.01.2017г.), Уставом муниципального образования город Яровое Алтайского края,

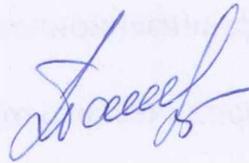
ПО С Т А Н О В Л Я Ю :

1. Утвердить «Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Яровое Алтайского края на период 2023 – 2033 гг.» (далее Программа) (прилагается).
2. Отделу по строительству, архитектуре и охране окружающей среды разместить Программу в Федеральной государственной информационной системе территориального планирования.
3. Отделу информационных технологий разместить настоящее постановление на официальном сайте Администрации города Яровое Алтайского края в разделе «Градостроительство».
4. Организационному отделу направить настоящее постановление для опубликования в «Сборнике муниципальных правовых актов муниципального образования город Яровое Алтайского края».

5. Настоящее постановление вступает в силу с момента его опубликования.

6. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на заместителя главы администрации города В.А. Татиевского.

Заместитель главы администрации

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'В.А. Татиевский', written in a cursive style.

В.А.Татиевский

УТВЕРЖДЕНА
постановлением
администрации города Яровое
Алтайского края
от «10» 03 2023г. №207

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры
муниципального образования город Яровое Алтайского края
на 2023 – 2033 годы

Оглавление

ВВЕДЕНИЕ	5
I. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ	6
II. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры города Яровое.....	8
2.1. Анализ положения городского округа в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации.....	8
2.2. Социально-экономическая характеристика городского округа, характеристика градостроительной деятельности на территории городского округа, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.....	8
2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	9
2.4. Характеристика сети дорог городского округа, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценку качества содержания дорог	10
2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации городском округе, обеспеченность парковками (парковочными местами)	12
2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.....	13
2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	15
2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств.....	15
2.9. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.....	16
2.10. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры городского округа.....	16
2.11. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры.....	16

городского округа.....	16
2.12. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.....	17
III. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок груза по видам транспорта.....	17
3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития городского округа.....	17
3.2. Прогноз транспортного спроса городского округа, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории городского округа	18
3.4. Прогноз развития дорожной сети городского округа.....	18
3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.....	18
3.6. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения	18
IV. Выбранный вариант развития транспортной инфраструктуры.....	19
V. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	19
5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта	19
5.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.....	19
5.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	19
5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.....	19
5.5. Мероприятия по развитию сети дорог городского округа.....	20
VII. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	21
7.1. Объемы и источники финансирования мероприятий Программы.....	21
7.2. Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры	26

VII. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	27
VIII. Предложение по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового информационного обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности на территории городского округа	29

ВВЕДЕНИЕ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Яровое Алтайского края на период 2023–2033 годы (далее по тексту – Программа) разработана на основании следующих документов:

Федеральный закон от 30.12.2012 № 289-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»;

Федеральный закон от 08.11.2007 N 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации";

поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;

постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года N 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

Программа определяет основные направления развития и инвестиционной политики в области развития автомобильных дорог муниципального образования города Яровое Алтайского края, в том числе, социально-экономического и градостроительного, транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевоза грузов по видам транспорта, уровня автомобилизации, параметров дорожного движения, показатели безопасности дорожного движения, негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.

Основу Программы составляет система программных мероприятий по различным направлениям развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Яровое Алтайского края.

Данная Программа ориентирована на устойчивое развитие муниципального образования города Яровое Алтайского края и в полной мере соответствует государственной политике реформирования транспортного комплекса Российской Федерации.

I. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Яровое Алтайского края на 2022 – 2033 годы
Основание для разработки программы	1. Градостроительный кодекс Российской Федерации, статья 1, пункт 27 2. Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» (в ред. Постановления Правительства РФ от 02.08.2022 №1371). 3. Генеральный план муниципального образования город Яровое Алтайского края (утвержден решением ГСД от 27.04.2010 № 93, с изменениями от 27.01.2017г.)
Наименование заказчика и разработчиков программы, их местонахождение	Администрация города Яровое Алтайского края, в лице отдела по строительству, архитектуре и охране окружающей среды
Цели и задачи программы	Цель: Комплексное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования город Яровое Алтайского края. Задачи: Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в городском округе.
Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры	1. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения.
Сроки и этапы реализации программы	2023-2033
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству,	1. Разработка проектно-сметной документации на строительство автомобильных дорог и тротуаров. Государственная экспертиза проектной документации на строительство автомобильных дорог и тротуаров. 2. Строительство автомобильных дорог.

реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов)	
Объемы и источники финансирования программы	<p>Источники финансирования: средства частных инвесторов бюджетные средства.</p> <p>Объёмы средств городского и краевого бюджетов для финансирования Программы носят прогнозный характер и подлежат ежегодной корректировке в соответствии с бюджетами муниципального образования и Алтайского края.</p>

II. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры города Яровое

2.1. Анализ положения городского округа в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации

Муниципальное образование город Яровое находится в приграничной зоне и имеет замкнутое (неблагоприятное) географическое расположение. Внешняя транспортная связь города представлена в северном направлении трасса Яровое-Славгород, через Славгород на Хабары-Крутиху-Новосибирск, Павлодар. В западном и юго-западном направлении г. Яровое имеет выезд проселочными дорогами на Екатериновку, Райгород.

Железнодорожная станция находится в городе Славгород. Через Славгород в направлении с севера на юг проходит железнодорожная трасса «Карасук-Кулунда», связывающая город через г. Кулунду с г. Барнаул и г. Павлодар (респ. Казахстан).

2.2. Социально-экономическая характеристика городского округа, характеристика градостроительной деятельности на территории городского округа, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Общая площадь города Яровое составляет 4930 га. Численность населения города по состоянию на 01.01.2022 составила 17693 человек.

В основе перспективного социально-экономического развития города лежит согласованность и стабильность всех сфер жизнедеятельности, в том числе в системе пассажирских перевозок.

Застройка города осуществляется комплексно в соответствии с утвержденным генеральным планом города и проектами застройки, проектами планировки и межевания микрорайонов и кварталов. Все строящиеся объекты обеспечены проектной документацией. Анализируя сложившееся транспортно-планировочное состояние города, можно сделать вывод о том, что город имеет два типа застройки: квартальную и микрорайонную. Город разрезан прямоугольной сеткой улиц на кварталы.

Одной из составляющих планировочной структуры города является существующая улично-дорожная сеть, которая в целом имеет прямоугольную систему. В городе сложились основные направления движения к внешним автодорогам. По улице Кулундинской, Северной магистрали и далее в продолжение этих улиц осуществляется выезд из города в западном направлении на внешние грунтовые дороги местного значения. За последние 10 лет основное строительство и развитие города осуществлялось в индивидуальном жилом секторе, активно застраивались микрорайоны «Северный» и «Западный».

Отмечается рост числа автовладельцев. Повышение уровня жизни населения приводит к росту транспортной подвижности населения и диктует

спрос на развитие транспортной инфраструктуры города.

Город разрезан прямоугольной сеткой улиц на кварталы. Общая протяженность всех дорог 122,4 км. Ширина межквартальных дорог в красных линиях 25-45-60 м, внутриквартальных проездов 7-25 м.

В целом для города Яровое характерно:

- отсутствие в городе специализированной дорожной ремонтно-строительной организации;
- ненадлежащее качество автомобильных дорог;
- отсутствие асфальтобетонного покрытия в некоторых секторах индивидуальной жилой застройки;
- существенный износ и выбытие основных фондов на транспорте.

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

Внутригородские пассажирские перевозки обслуживаются автобусами и развитой сетью такси.

Услуги пассажирского транспорта оказывают пять индивидуальных предпринимателей по семи междугородним маршрутам автобусного сообщения с г. Новосибирск, г.Томск, г.Барнаул, г.Новокузнецк, г.Кемеров, п.Карасук, г.Змеиногорск. Количество ежедневных рейсов от одного до четырех. В г.Новосибирск осуществляется четыре рейса, в г.Барнаул – три рейса, один из которых только в летний период времени, и в г.Змеиногорск один летний рейс. Маршруты берут начало от автостанции города, расположенной на пересечении ул.Кулундинской и ул.Мира. Спрос у населения на пассажирские перевозки многократно возрастает в летний период.

В междугородних перевозках в городе задействован достаточный парк автобусов для удовлетворения спроса населения в междугородних перевозках.

Транспортная инфраструктура города Яровое представлена дорогами общего пользования, находящихся на территории города.

Основными городскими магистралями города являются: ул. Мира, ул. 40 лет Октября, ул. Кулундинская, ул. Алтайская, ул. Комарова, улица Гагарина, ул. Барнаульская, ул. Северная, ул. Шукшина.

Связь селитебной зоны с промышленно-коммунальной осуществляется по ул. Алтайская и продолжении улицы Северной. Основные магистральные улицы дополняются жилыми. Сеть жилых улиц явно выражена в структуре малоэтажной усадебной застройки. Значительная часть жилых улиц с частичным благоустройством, не везде есть тротуары, не достаточно озеленены, что способствует отрицательному воздействию автотранспорта на окружающую среду. Улицы в центральной части города имеют озеленение, тротуары шириной 2,25 – 3,0 метра, проезжую часть шириной 8 – 10 метров. Ширина улиц в частном секторе и малоэтажной усадебной застройке в линиях застройки 22 – 35 метров, а проезжая часть шириной 6 – 8 метров.

В микрорайоне «Михайловский» улично-дорожная сеть имеет две параллельные улицы с грунтовым покрытием на расстоянии 200 м друг от

друга. С северной стороны он ограничен существующей автомобильной дорогой с гравийным покрытием.

На расчётный период существующей ширины улиц достаточно для обеспечения пропуска транспорта без пробок.

2.4. Характеристика сети дорог городского округа, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценку качества содержания дорог

Дорожное хозяйство и транспортная инфраструктура является одной из важнейших отраслей экономики города, от устойчивого и эффективного функционирования которой в значительной степени зависит социально - экономическое развитие и условия жизни населения. В городе функционирует разветвленная дорожная сеть, которая частично обустроена системой ливневой канализации и наружного освещения.

Для автомобильного сообщения с территории жилой застройки до автомобильных дорог улично-дорожной сети города используются внутримикрорайонные и внутриквартальные проезды на территории жилой застройки протяженностью.

Движение по автомобильным дорогам города интенсивно с 7-00 до 18-30. Соответственно в это время интенсивна и экологическая нагрузка на окружающую среду. Сорок процентов автомобильных дорог имеют тротуары, на улично-дорожной сети города расположено 5 светофорных объектов. Существующие искусственные неровности, обеспечивающие безопасность дорожного движения, сконцентрированы вблизи образовательных учреждений.

Состояние автомобильных дорог, пролегающих по территории городского округа, оценивается как удовлетворительное, за исключением районов индивидуальной жилой застройки «Северный», «Западный», жилмассивов «Михайловка» и «Учхоз». В остальной части города улично-дорожная сеть города и сооружения на ней соответствуют требованиям безопасности дорожного движения.

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

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию

дорог.

Содержание автомобильных дорог общего пользования города обеспечивается путем заключения муниципальных контрактов в соответствии с требованиями Федерального закона от 05.04.2013 № 44-ФЗ "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд".

Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения города осуществляется в соответствии с требованиями действующих нормативных правовых актов, регулирующих порядок содержания и ремонта автомобильных дорог в Российской Федерации.

Основная задача дорожного хозяйства - обеспечение соответствия дорог нормативным требованиям. Содержание в надлежащем состоянии автомобильных дорог общего пользования города и элементов их обустройства требует регулярного выполнения объема работ по очистке проезжей части дорог, тротуаров, обочин, выполнения ремонта покрытия дорог, установки дорожных знаков, ограждений, сигнальных столбиков, а также замены, при необходимости, элементов обустройства автомобильных дорог и искусственных сооружений и т.д.

Важным фактором, который влияет на состояние автомобильных дорог, является частичный ремонт участков автомобильных дорог. Так, для климатической зоны, в которой находится наш город, межремонтный срок проведения капитального ремонта автодорог составляет 10-12 лет. Для выполнения данных условий необходимо ежегодно капитально ремонтировать примерно 10% от общей площади городских автомобильных дорог. В настоящее время, объем финансирования дорожной отрасли позволяет выполнять ежегодный ремонт только около 3 - 4% городских автомобильных дорог. При этом текущий ремонт, в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д.

Движение городского общественного пассажирского транспорта, как правило, организуется по главным автодорогам города, обладающим достаточно широкой проезжей частью.

Следует отметить, что паркуемые вдоль тротуаров (газонов) в дневное время автомобили значительно уменьшают фактическую ширину проезжей части, по которой происходит движение автомобилей. Хранение легковых автомобилей осуществляется на территориях гаражных кооперативов.

Самые загруженные транспортные участки города: ул. 40 лет Октября от ул.Гагарина до ул.Алтайская, ул.Гагарина от ул.Пушкина до ул.Комарова, ул. Мира от ул.Гагарина до ул.Кулундинская.

Пропускная способность улично-дорожной сети позволяет осуществлять транспортные потоки, и даже при сохранении тенденции роста автомобилизации населения города, в ближайшие 10-12 лет её снижение не прогнозируется.

Расчеты показателей плотности транспортного потока на улично-дорожной сети города, прогноз интенсивности движения, коэффициенты

загрузки дорог движением - не выполнялись.

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

Повышение уровня автомобилизации населения привело к значительному изменению общественной инфраструктуры, увеличению мобильности людей и улучшению экономического положения людей. К негативным сторонам следует отнести влияние на экологическое состояние городской среды, загромождение улиц стоящими автомобилями.

Неэффективные системы организации автостоянок приводят к перегруженности на дорогах и увеличению выбросов выхлопных газов, из-за чего тратится время водителей и пассажиров, снижается эффективность труда и теряются экономические возможности.

В последние годы особо заметна диспропорция между темпами развития автомобилизации и темпами развития дорожной сети. Дефицит парковочного пространства в городе выдвигает на одно из центральных мест в транспортных проблемах задачу комплексного решения управления парковками. В городе недостаточная обеспеченность местами для хранения автомобилей по месту проживания населения, а также ограниченная обеспеченность местами для парковки автомобилей у объектов тяготения.

Проблема размещения автомобилей на придомовой территории кроется как в острой нехватке парковок во дворах, так и в том, как транспорт зачастую мешает жителям дома, не имеющих автомобилей. Зачастую автомобилисты паркуют автомобили как можно ближе к дому, невзирая на создаваемые помехи для других, вследствие чего автомобилями загроможден весь двор и транспортным средствам специального назначения (каретам скорой помощи, пожарному и прочему транспорту) приходится маневрировать, а иногда и вовсе бывает невозможно подъехать непосредственно к подъезду. Ситуация осложняется еще и тем, что большинство дворов вообще не оснащено парковочными местами, либо их крайне мало. Порядок организации парковки на придомовой территории определен на стадии проектирования многоквартирных домов. Проектом должны предусматриваться правила расположения парковочных мест, которые регламентированы положениями СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов», сводом правил СП 42.13330.2011 (СНиП 2.07.01-89*) «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», а также региональными и местными нормативами градостроительного проектирования Алтайского края. Существующая в городе многоэтажная застройка проектировалась в соответствии с нормативами, разработанными во время существования СССР, соответственно обеспеченность дворов парковками проектировалась исходя из обеспеченности населения личным транспортом в то время. В Нормативах градостроительного проектирования муниципального образования город Яровое Алтайского края, утвержденных решением ГСд г.Яровое Алтайского

края от 28.11.2017 №45 заложены параметры, соответствующие настоящему времени.

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

Автотранспортом производятся грузовые и пассажирские перевозки по городу и междугородними маршрутами. Услуги пассажирского транспорта оказывают пять индивидуальных предпринимателей по семи междугородним маршрутам автобусного сообщения с городами Новосибирск, Томск, Барнаул, Новокузнецк, Кемерово, Змеиногорск, пгт. Карасук. Количество ежедневных рейсов от одного до четырех. В г.Новосибирск осуществляется четыре рейса, в г.Барнаул – три рейса, один из которых в летний период времени, и в г.Змеиногорск один летний рейс. Маршруты берут начало от автостанции города, расположенной на пересечении ул.Кулундинской и ул.Мира. Спрос у населения на пассажирские перевозки многократно возрастает в летний период.

Междугородние маршруты

Таблица 1

№ п/п	Название маршрута (путь следования)	Марка (тип) транспорта
1	Яровое – Новосибирск	Сетра, Мерседес, Вольво
2	Яровое – Томск	Сетра, Мерседес, Станборг
3	Яровое – Барнаул	Дэу, Мерседес
4	Яровое – Новокузнецк	Мерседес
5	Яровое – Кемерово	Мерседес
6	Яровое – Карасук	Газель, ПАЗ
7	Яровое – Змеиногорск	Мерседес

Автобусное движение запроектировано кольцевым, по периметру кварталов, что создаст удобство для населения и разгружает центральную магистральную улицу 40 лет Октября от массового транспорта. По тем же улицам намечается движение грузового транспорта, обслуживающего торговые предприятия и хозяйственно-бытовые нужды.

По ул. Кулундинской осуществляется пропуск транзитного транспорта в ближайшие населенные пункты.

Услуги пассажирского транспорта оказывают пять индивидуальных предпринимателей по четырем маршрутам автобусного сообщения (102, 102А, 102Б, 102В), общей протяженностью 36,24 км.

На пассажирских перевозках задействовано 11 автобусов марки ПАЗ 3205, ПАЗ 4320.

Спрос у населения на пассажирские перевозки многократно возрастает в летний период.

В г.Яровое функционируют следующие автобусные маршруты:

Маршрут №102 - протяженностью 7,10 км проходит по трассе Славгород – Яровое, улицам Алтайская, 40 лет Октября, Гагарина до МСЧ № 128. Интервал движения 15 мин.

Маршрут №102А – протяженностью 7,33 км проходит по трассе Славгород – Яровое, через дачное общество, по улице Северная, 40 лет Октября, ул. Барнаульская, ул.Мира, ул.Кулундинская, ул. Комарова до МСЧ № 128. Интервал движения 15 - 20 мин.

Маршрут №102Б - протяженностью 7,43 км проходят по трассе Славгород – Яровое, через дачное общество, по улице Заводская, ул. Строительная, ул. 40 лет Октября, , ул. Мира до бассейна «Нептун». Интервал движения 15 - 20 мин.

Маршрут 102В.

Протяженность автобусно-маршрутной сети по городу около 36,24 км. Протяженность транспортной сети 16,17 км.

Маршрутный коэффициент: $36,24 \text{ км} : 16,17 \text{ км} = 2,24$.

Плотность транспортной сети в пределах селитебной зоны города $10,5 \text{ км}^2$: $8,71 \text{ км}^2 = 1,2 \text{ км/км}^2$, плотность сети общественного транспорта низкая.

Маршрутная сеть автобусных перевозок не охватывает микрорайоны «Северный», «Михайловка», «Западный», в связи с чем требуется корректировка транспортно-дорожной сети и реорганизации пешеходного движения. Численность населения на расчетный срок – 25000 человек, из них градообразующая группа – 30,3%, что составляет 7590 человек; обслуживающая группа – 22,0%, что составляет 5500 человек; несамодеятельное население – 47,7%, что составляет 11910 человек.

Среднее число передвижений в год на одного жителя принято: 458 трудовых и 40 деловых передвижений (при пятидневной рабочей неделе) 350 культурно-бытовых передвижений. Количество трудовых передвижений – $13090 \times 498 = 6518,8$ тыс. передвижений. Количество культурно-бытовых передвижений – 8750 тыс. передвижений. Общий пассажиропоток составляет: $13090 \times 498 + 25000 \times 350 = 15268,8$ тыс.пасс. перевозок в год. Количество передвижений в год на одного жителя – 611 передвижений.

Средняя длина поездки по трудовым целям (3 км с коэффициентом использования транспорта 0,85) $6518,8 \times 0,85 \times 3 = 16623$ тыс. пасс. км.

Средняя длина по культурно - бытовым целям (2 км с коэффициентом использования транспорта 0,38) $8750 \times 0,38 \times 2 = 6650$ тыс. пасс. км.

Годовая работа транспорта составляет 23273 тыс. пасс. км.

Необходимое количество автобусов определяется по формуле:

$(23273 \text{ тыс.пасс./км} \times 1,1 \times 0,9) : (365 \times 18 \times 14 \times 60 \times 0,35) = 11,93$ автобуса.

Здесь: в числителе – годовой объем перевозок, коэффициент сезонной неравномерности, доля перевозок на общественном транспорте. В знаменателе – число дней в году, средняя эксплуатационная скорость автобуса на линии и его вместимость, коэффициент наполнения.

При коэффициенте использования 0,8 потребуется 15 автобусов.

Для обеспечения нормативного обслуживания застроенной территории, существующие маршруты движения автобусов сохраняются. Запроектированная планировочная структура города требует корректировки автобусных маршрутов с охватом всей территории. На новых остановочных пунктах потребуется строительство дополнительных павильонов ожидания.

Размещение стоянок уточняется при детальном проектировании застройки кварталов, объектов культурно-бытового назначения.

2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

В городе для осуществления пешеходного движения выполнены следующие мероприятия:

- в ходе застройки квартала «В» предусмотрена сеть тротуаров;
- на территории жилой застройки с развитием микрорайонов будут создаваться бульвары (микрорайон «Северный») для осуществления пешеходного движения и прогулок проживающего там населения, и просто тротуары (микрорайоны «Северный» и «Западный»);

За последнее время резко возросла потребность в организации велосипедного движения. Специально созданная транспортная инфраструктура для велосипедного движения в городе отсутствует, за исключением ул.40 лет Октября от ул.Кулундинская до ул.Гагарина.

Наиболее актуальным в ближайшее время является разработка велосипедных маршрутов и создание транспортной инфраструктуры для велосипедного движения.

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

Движение грузового автотранспорта в городе осуществляется по всем дорогам в составе улиц магистрального и городского значения. Коммунальные и дорожные службы обеспечены недостаточным количеством спецтехники для содержания объектов городского хозяйства.

Для содержания и ремонта улично-дорожной сети города применяются:

- поливмоечная и снегоуборочная машина КО-713 – 1 шт;
- поливмоечная и снегоуборочная машина ПМ-130 – 1 шт;
- каток ДУ-47 – 1 шт;
- виброплита – 1 шт;
- автосамосвалы ЗИЛ-130 – 2 шт;
- автосамосвал-3511 – 1 шт;
- автосамосвал САЗ 3504 – 1 шт;
- автосамосвал ГАЗ 5312-12 – 1 шт;
- трактор КО-705 для подметания асфальтобетонного покрытия – 1 шт;
- трактор Т-150 – 1 шт;
- трактор МТЗ-82 – 1 шт.;

- фронтальный погрузчик ТО-30 – 1 шт;
- фронтальный погрузчик «Yuotong931» – 1 шт;
- тракторные тележки 2-ПТС-4 – 2 шт.

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

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 шума. Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ. Это приводит к росту сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, вызывает раздражительность.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру города и характер дорожно-транспортной сети, отсутствие дорог с интенсивным движением можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

2.10. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры городского округа

Генеральным планом города предусматривается развитие сложившейся структуры улично-дорожной сети города, строительство новых улиц, на расчетный период до 2033 года.

Цели Программы:

1. Комплексное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования город Яровое Алтайского края

Для достижения поставленных целей необходимо решение следующей задачи:

1. Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в городском округе.

2.11. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры городского округа

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

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ.
2. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о

дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

3. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

4. ФЗ от 13.07.2015 N 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

5. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения».

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

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

8. Распоряжение Минтранса РФ от 31.01.2017 N НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

9. Генеральный план муниципального образования город Яровое Алтайского края, утвержденный решением ГСД от 27.04.2010 №93 (с внесенными изменениями 27.01.2017).

10. Нормативы градостроительного проектирования муниципального образования город Яровое Алтайского края, утверждённые решением ГСД г. Яровое Алтайского края от 28.11.2017 №45.

Существующая нормативно-правовая база достаточна для функционирования и развития транспортной инфраструктуры городского округа.

2.12. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Текущее финансирование транспортной инфраструктуры недостаточно. Ввиду дотационного характера городского бюджета для реализации Программы необходимо участие бюджетов всех уровней, а также привлечение внебюджетных средств.

III. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок груза по видам транспорта

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития городского округа

На расчётный период развитие города, обеспечено существующими

недостроенными микрорайонами индивидуальной жилой застройки «Северный» и «Западный», а также недостроенным кварталом «В» многоэтажной застройки даже при условии, что увеличение населения будет происходить темпами выше запланированного.

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

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не потерпит изменений. Единственным видом транспорта остается автомобильный. Транспортная связь будет осуществляться личным транспортом, общественным транспортом (автобусное сообщение). Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры

Генеральным планом города предусматривается дальнейшее развитие улично-дорожной сети города, строительство новых магистральных улиц и жилых улиц.

Город не имеет разветвленной сети внешних автодорог. Это объясняется отсутствием пригородной зоны, функции которой включены в черту города, а также замкнутостью расположения муниципального образования. Размещение зон отдыха, зон коллективных садов произведено на городских землях.

Для внешних междугородних связей используется автодорога Славгород-Яровое.

На расчётный срок существующей застройки (как жилой, так и производственной) достаточно, необходимо до конца завершить строительство микрорайонов индивидуальной жилой застройки «Северный» и «Западный», а многоэтажного квартала «В».

Поскольку часть микрорайонов уже застроена, необходимо, в первую очередь, обеспечивать транспортной инфраструктурой именно эти части города.

3.4. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

С учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, возможно повышение интенсивности движения на отдельных участках дорог с образованием заторов в утренние и вечерние часы.

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

В период действия программы не предполагается изменение структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности.

IV. Выбранный вариант развития транспортной инфраструктуры

Поскольку существующие недостроенные микрорайоны полностью обеспечивают потребность города на расчётный период, развитие транспортной инфраструктуры необходимо осуществлять за счёт обеспечения строящихся микрорайонов сетью дорог и тротуаров, а также совершенствования существующей транспортной инфраструктуры.

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

5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

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

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

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом. Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

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

Нормативы градостроительного проектирования разработаны и утверждены, необходимо осуществлять контроль за их выполнением на предмет соответствия проектной документации нормативному количеству парковочных мест при строительстве различных объектов.

При выполнении проектов межзонального жилищного строительства предусматривать создание мест для парковки личного автотранспорта.

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

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

5.5. Мероприятия по развитию сети дорог городского округа

В целях развития сети дорог городского округа планируются:

- разработка проектно-сметной документации по строительству дорог южной части микрорайона «Северный»;
- строительство дорог южной части микрорайона «Северный»;
- разработка проектно-сметной документации по строительству дорог ул.Комарова и ул.Чапаева;
- строительство дорог ул.Комарова и ул.Чапаева.

Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, предлагаемых для реализации в период действия Программы, с оценкой объемов и источников финансирования представлен в таблице 1.

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

6.1. Объемы и источники финансирования мероприятий Программы

Таблица 1

№ п/п	Мероприятия по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	Объемы финансирования, тыс.руб.						Итого, тыс.руб.	Источники финансирования
		2023 г.	2024г.	2025г.	2026г.	2027г.	2028 - 2033гг.		
1	Цель 1. Комплексное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования город Яровое Алтайского края	0,00	1435,02	3660,71	7614,91	7972,81	68233,94	88916,78	
2	Задача 1.1. Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в городском округе	0,00	1435,02	3660,71	7614,91	7972,81	68233,94	88916,78	
3	Мероприятие 1.1.1. Разработка проектно-сметной документации и государственная экспертиза проектной документации по объекту «Строительство дорог в южной части микрорайона Северный»		1435,02					1435,02	городской бюджет

№ п/п	Мероприятия по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	Объемы финансирования, тыс.руб.						Итого, тыс.руб.	Источники финансирования
		2023 г.	2024г.	2025г.	2026г.	2027г.	2028 - 2033гг.		
4	Мероприятие 1.1.2. Строительство дороги с асфальтобетонным покрытием по ул. Шукшина от ул.Комарова до ул.Мира			3660,71				3660,71	городской бюджет, краевой бюджет
5	Мероприятие 1.1.3. Строительство дороги с асфальтобетонным покрытием по ул. Химиков от ул.40 лет Октября до ул.Мира»				3781,78			3781,78	
6	Мероприятие 1.1.4. Строительство дороги с асфальтобетонным покрытием по ул. Химиков от ул.Комарова до ул.Мира				3833,13			3833,13	
7	Мероприятие 1.1.5. Строительство дороги с асфальтобетонным покрытием по ул. Солнечная от ул.40 лет Октября до ул.Мира					3959,52		3959,52	
8	Мероприятие 1.1.6. Строительство дороги с асфальтобетонным покрытием по ул. Солнечная от ул.Комарова до ул.Мира					4013,29		4013,29	
9	Мероприятие 1.1.7. Строительство дороги с асфальтобетонным						4145,62	4145,62	

№ п/п	Мероприятия по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	Объемы финансирования, тыс.руб.					2028 - 2033гг.	Итого, тыс.руб.	Источники финансирования
		2023 г.	2024г.	2025г.	2026г.	2027г.			
	покрытием по ул. Комсомольская от ул.40 лет Октября до ул.Мира								
10	Мероприятие 1.1.8. Строительство дороги с асфальтобетонным покрытием по ул. Комсомольская от ул.Комарова до ул.Мира						4201,91	4201,91	
11	Мероприятие 1.1.9. Строительство дороги с асфальтобетонным покрытием по ул. Социалистическая от ул.40 лет Октября до ул.Мира						4340,46	4340,46	
12	Мероприятие 1.1.10. Строительство дороги с асфальтобетонным покрытием по ул. Социалистическая от ул.Комарова до ул.Мира						4399,40	4399,40	
13	Мероприятие 1.1.11. Строительство дороги с асфальтобетонным покрытием – восточная часть ул.Мира от ул.Шукшина до ул. Перекопская						4485,86	4485,86	

№ п/п	Мероприятия по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	Объемы финансирования, тыс.руб.						Итого, тыс.руб.	Источники финансирования
		2023 г.	2024г.	2025г.	2026г.	2027г.	2028 - 2033гг.		
14	Мероприятие 1.1.12. Строительство дороги с асфальтобетонным покрытием по ул. Солнечная от ул.40 лет Октября до ул.Мира						4758,05	4758,05	
15	Мероприятие 1.1.13. Строительство дороги с асфальтобетонным покрытием по ул. Солнечная от ул.Комарова до ул.Мира						4822,67	4822,67	
16	Мероприятие 1.1.14. Строительство дороги с асфальтобетонным покрытием по ул. Комсомольская от ул.40 лет Октября до ул.Мира						4981,68	4981,68	
17	Мероприятие 1.1.15. Строительство дороги с асфальтобетонным покрытием по ул. Комсомольская от ул.Комарова до ул.Мира						5049,33	5049,33	
18	Мероприятие 1.1.16. Строительство дороги с асфальтобетонным покрытием по ул. Социалистическая от ул.40 лет Октября до ул.Мира						5215,82	5215,82	
19	Мероприятие 1.1.17. Строительство						5286,65	5286,65	

№ п/п	Мероприятия по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	Объемы финансирования, тыс.руб.						Итого, тыс.руб.	Источники финанси- рования
		2023 г.	2024г.	2025г.	2026г.	2027г.	2028 - 2033гг.		
	дороги с асфальтобетонным покрытием по ул. Социалистическая от ул.Комарова до ул.Мира								
20	Мероприятие 1.1.18. Разработка проектно-сметной документации и государственная экспертиза проектной документации по объекту Строительство дорог с асфальтобетонным покрытием ул.Комарова и ул.Чапаева						1981,70	1981,70	
21	Мероприятие 1.1.19. Строительство 1 этапа по объекту «Строительство дорог с асфальтобетонным покрытием по ул . Комарова и ул.Чапаева»						7114,89	7114,89	
22	Мероприятие 1.1.20. Строительство 2 этапа по объекту «Строительство дорог с асфальтобетонным покрытием ул.Комарова и ул. Чапаева»						7449,29	7449,29	

6.2. Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры

Реализация всех мероприятий Программы позволит достичь следующих результатов, выраженных в целевых показателях (индикаторах) представленных в таблице 2.

Целевые показатели (индикаторы)

Таблица 2

№ п/п	Наименование индикатора (показателя)	Ед. изм.	Планируемые значения целевых показателей (индикаторов) по годам реализации					
			2024г.	2025г.	2026г.	2074г.	2028г.	2029 - 2033гг.
1	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности сети автомобильных дорог общего пользования местного значения	%	46,32	46,32	46,82	47,33	47,83	52,95

VII. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий муниципальной программы и оценку эффективности реализации муниципальной программы. Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных Методикой.

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

7.2. Оценка эффективности муниципальной программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы; степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы

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

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

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

3-й этап - расчет Ритог - итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

7.4. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы (Ритог) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности муниципальной программы. Каждый критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации муниципальной программы.

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

$$P1 = (V_{\text{факт}} + u) / V_{\text{пл}} * 100\%, (1)$$

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

V_{пл} - плановый объем бюджетных средств на реализацию муниципальной программы в отчетном году;

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

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

7.7. Расчет $P2$ - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле: $P2 = \text{SUM } K_i / N$, $i = 1$ (2), где:

K_i - исполнение i планируемого значения показателя муниципальной программы за отчетный год в процентах; N - число планируемых значений показателей муниципальной программы. Исполнение по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле: $K_i = \text{Пі факт} / \text{Пі пл} * 100\%$, (3) где: Пі факт - фактическое значение i показателя за отчетный год; Пі пл - плановое значение i показателя на отчетный год. В случае если фактическое значение показателя превышает плановое более чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле: $K_i = 100\%$. (4) В случае если планом установлено значение показателя равное нулю, то при превышении фактического значения показателя плана расчет исполнения по каждому показателю осуществляется по формуле: $K_i = 0\%$. (5)

7.8. Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям: муниципальная программа перевыполнена, если $P2 > 100\%$;

муниципальная программа выполнена в полном объеме, если $90\% < P2 < 100\%$;
муниципальная программа в целом выполнена, если $75\% < P2 < 95\%$;
муниципальная программа не выполнена, если $P2 < 75\%$.

7.9. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

$$P_{\text{итог}} = (P1 + P2) / 2, (6)$$

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

7.10. Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям:

$P_{\text{итог}} > 100\%$ высокоэффективная;
 $90\% < P_{\text{итог}} < 100\%$ эффективная;
 $75\% < P_{\text{итог}} < 90\%$ умеренно эффективная;
 $P_{\text{итог}} < 75\%$ неэффективная.

транспортных услуг при соблюдении ограничений по платежной способности потребителей, то есть при обеспечении не только технической, но и экономической доступности коммунальных услуг.