**АДМИНИСТРАЦИЯ**

**БЕРЕСЛАВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

КАЛАЧЁВСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА

ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

|  |
| --- |
|  |

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

**№ 93**

**от «10» сентября 2021 года**

**Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Береславского сельского поселения Калачевского муниципального района Волгоградской области**

В соответствии с федеральными законами: от 06.10.2003г. №131-ФЗ «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации», федерального закона от №25-ФЗ «О муниципальной службе в Российской Федерации, руководствуясь Уставом Береславского сельского поселения Калачевского муниципального района, администрация Береславского сельского поселения

**постановляет:**

1. Утвердить «Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Береславского сельского поселения на 2021-2033 годы» согласно приложения №1 .

2. Настоящее постановление подлежит официальному опубликованию.

3. Контроль исполнения настоящего постановления оставляю за собой.

**И.о. главы Береславского**

**сельского поселения М.И. Легинзова**

ПАСПОРТ

программы комплексного развития транспортной инфраструктуры

сельского поселения Береславское Калачевского муниципального района Волгоградской области на 2021-2033 годы

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы | Муниципальная программы комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Береславское Калачевского муниципального района Волгоградской области на 2021-2033 годы (далее - Программа). |
| Основание для разработки Программы | П. 9 ч. 3 ст. 8 Градостроительного кодекса РФ;  Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». |
| Цель Программы | Обеспечение развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Береславское с повышением уровня ее безопасности. |
| Задачи Программы | Обеспечение проектирования строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры;  Обеспечение строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры;  Повышение безопасности дорожного движения на территории поселения. |
| Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры | Доля улично-дорожной сети поселения с твердым покрытием;  Доля улично-дорожной сети поселения в нормативном технико-эксплуатационном состоянии;  Численность населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющих связи по дорогам с твердым покрытием. |
| Сроки и этапы реализации Программы | 2019 – 2033 годы:  1 этап – 2021-2023 годы;  2 этап – 2024-2028 годы;  3 этап – 2029-2033 годы. |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов) | Приведение улично-дорожной сети в нормативное технико-эксплуатационное состояние  Повышение уровня безопасности дорожного движения |
| Финансовое обеспечение Программы | |  |  |  | | --- | --- | --- | | Средства федерального бюджета (тыс. руб.) – | | | | 1 этап |  |  | | 2019 год | – | 0 | | 2020 год | – | 0 | | 2021 год | – | 0 | | 2022 год | – | 0 | | 2023 год | – | 0 | |  |  |  | | 2 этап |  |  | | 2024 год | – | 0 | | 2025 год | – | 0 | | 2026 год | – | 0 | | 2027 год | – | 0 | | 2028 год | – | 0 | |  |  |  | | 3 этап |  |  | | 2029-2033 годы | – | 0 | |  |  |  | | Средства регионального бюджета (тыс. руб.) – | | | | 1 этап |  |  | | 2019 год | – | 0 | | 2020 год | – | 0 | | 2021 год | – | 0 | | 2022 год | – | 0 | | 2023 год | – | 0 | |  |  |  | | 2 этап |  |  | | 2024 год | – | 0 | | 2025 год | – | 0 | | 2026 год | – | 0 | | 2027 год | – | 0 | | 2028 год | – | 0 | |  |  |  | | 3 этап |  |  | | 2029-2033 годы | – | 9606 | |  |  |  | | Средства местного бюджета (тыс. руб.) – | | | | 1 этап |  |  | | 2019 год | – | 0 | | 2020 год | – | 669 | | 2021 год | – | 856,6 | | 2022 год | – | 933,2 | | 2023 год | – | 933,2 | |  |  |  | | 2 этап |  |  | | 2024 год | – | 933,2 | | 2025 год | – | 933,2 | | 2026 год | – | 933,2 | | 2027 год | – | 933,2 | | 2028 год | – | 933,2 | |  |  |  | | 3 этап |  |  | | 2029-2033 годы | – | 3510.6 | |
| Ожидаемые конечные результаты реализации Программы | Создание условий для развития транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования;  Повышение уровня защищенности участников дорожного движения на территории муниципального образования;  Снижение доли транспортной инфраструктуры, находящейся в ненормативном технико-эксплуатационном состоянии. |
| Заказчик Программы | Администрация Калачевского муниципального района Волгоградской области. |
| Разработчик Программы | ООО «Строй Инвест Проект» |

Содержание

[1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры 7](#_Toc530839106)

[1.1. Анализ положения поселения в структуре пространственной организации РФ и субъектов РФ 7](#_Toc530839107)

[1.2. Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности и деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса 7](#_Toc530839108)

[1.2.1. Социально-экономическая характеристика поселения 7](#_Toc530839109)

[1.2.2. Характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта 8](#_Toc530839110)

[1.2.3. Оценка транспортного спроса 9](#_Toc530839111)

[1.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры поселения по видам транспорта 9](#_Toc530839112)

[1.4. Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог 10](#_Toc530839113)

[1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района, обеспеченность парковочными местами 11](#_Toc530839114)

[1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока 11](#_Toc530839115)

[1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного движения 12](#_Toc530839116)

[1.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств 12](#_Toc530839117)

[1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения 12](#_Toc530839118)

[1.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 16](#_Toc530839119)

[1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры 17](#_Toc530839120)

[1.11.1. Характеристика существующих условий 17](#_Toc530839121)

[1.11.2. Перспективы развития и размещения транспортной инфраструктуры 17](#_Toc530839122)

[1.11.3. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры 18](#_Toc530839123)

[1.12. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры 19](#_Toc530839124)

[2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов 20](#_Toc530839125)

[2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития 20](#_Toc530839126)

[2.2. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта 20](#_Toc530839127)

[2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта 21](#_Toc530839128)

[2.3.1. Перспективы развития и размещения транспортной инфраструктуры 21](#_Toc530839129)

[2.4. Прогноз развития дорожной сети 21](#_Toc530839130)

[2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения 21](#_Toc530839131)

[2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения 22](#_Toc530839132)

[2.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения 23](#_Toc530839133)

[3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры, их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта 24](#_Toc530839134)

[3.1 Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры 24](#_Toc530839135)

[3.2 Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры 24](#_Toc530839136)

[3.3 Выбор предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры 25](#_Toc530839137)

[4. Перечень мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий 25](#_Toc530839138)

[5. Оценка объемов и источников финансирования мероприятийпредлагаемогок реализации варианта развития транспортной инфраструктуры 26](#_Toc530839139)

[6. Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры 31](#_Toc530839140)

[7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере развития транспортной инфраструктуры на территории 31](#_Toc530839141)

1. **Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**
   1. **Анализ положения поселения в структуре пространственной организации РФ и субъектов РФ**

Поселение расположено на юго-востоке заканальной части Калачёвского муниципального района и граничит на севере с Советским сельским поселением, на западе с Бузиновским сельским поселением, на юге с Зарянским сельским поселением. Он расположен на левом берегу Волго-Донского судоходного канала в 60 км юго-западнее г. Волгограда, в 56 км от районного центра. Общая площадь территории Береславского сельского поселения составляет 27 893 га.

Центром Береславского сельского поселения является п. Береславка, расположенная в 45 километрах от районного центра – г. Калач-на-Дону.

Муниципальное образование Береславское сельское поселение расположено в границах Калачевского муниципального района Волгоградской области. Граница Береславского сельского поселения утверждена Законом Волгоградской области от 20.01.2005 года №994-ОД «Об установлении границ и наделении статусом Калачевского района и муниципальных образований в его составе».

В состав Береславского сельского поселения помимо п. Береславка входит населённый пункт п. «2-е отделение совхоза Волго-Дон».

Протяжённость автомобильных дорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности муниципального образования — 20,6 км.

Расстояние до ближайшей железнодорожной станции — 28 км.

* 1. **Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности и деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса**
     1. Социально-экономическая характеристика поселения

Численность постоянно населения по данным паспорта социально-экономического развития Береславского сельского поселения за 2017 г. составляет 4 545 чел.

В целом, в последние годы демографическая ситуация характеризуется уменьшением численности населения в сельском поселении (Рисунок 1).

Рисунок 1 — Динамика численности населения Береславского сельского поселения Волгоградской области за 2011–2017 гг. (по данным паспортов социально-экономического развития Береславского сельского поселения за 2011—2017 гг.).

На территории Береславского сельского поселения функционирует ООО «Агропромышленный холдинг Береславский мясоперерабатывающий комбинат»

Одним из основных видов экономической деятельности поселка в настоящее время является розничная торговля.

* + 1. Характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта

На территории Береславского сельского поселения утверждены градостроительные документы:

* Генеральный план Береславского сельского поселения,
* Правила землепользования и застройки Береславского сельского поселения,
* Схема территориального планирования Калачевского муниципального района Волгоградской области,
* Схема территориального планирования Волгоградской области.

В Береславском сельском поселении жилая застройка представлена индивидуальными жилыми домами.Общая площадь жилого фонда в сельском поселении в 2013 году составляла 98,5 тыс. кв. м. Средняя обеспеченность жильём составила 19,3 кв. м на человека. Средний размер усадебного дома — 50-80 кв. м. и средний размер земельного участка — 9-12 соток.

Материал изготовления домов – кирпич, деревянные панели, ж/б панели, шлакоблок, панельно-блочные дома. Весь жилищный фонд оборудован индивидуальным отоплением, обеспеченность централизованным электроснабжением, водоснабжением. Водоотведение в поселение отсутствует, используются индивидуальные септики.

Жилищный фонд поселения пополняется за счет индивидуального строительства.

* + 1. Оценка транспортного спроса

Согласно характеристике подвижности населения в населенных пунктах различной численности[[1]](#footnote-2), транспортное поведение Береславского сельского поселения характеризуется следующими показателями: 1045 чел. (23% от общей численности населения) «мигрантов» – часто выезжающих за пределы поселения, 3272 чел «оседлых» (72% от общей численности населения) – живущих на одном месте, редко выезжающих из поселения, 227 чел. «отходников» (5% от общей численности населения) – уезжающих надолго, живущих месяцами вне поселения.

Транспортная подвижность – фундаментальный параметр в истории отечественных исследований перемещений населения. Средняя транспортная подвижность сельского поселения составляет 2 перемещения день[[2]](#footnote-3). Таким образом, транспортный спрос Береславского сельского поселения можно оценить ориентировочно в 9090 перемещений в день.

* 1. **Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры поселения по видам транспорта**

В настоящее время транспортные потребности жителей и организаций на территории Береславского сельского поселения реализуются средствами автомобильной дороги.

Учитывая компактность территории поселка, потребность внутрипоселковых перемещений населения реализуется с использованием личного автотранспорта либо в пешем порядке. Межселенные и межрегиональные перемещения осуществляются с использованием маршрутного транспорта и автобусов.

Грузовой автотранспорт в основном сельскохозяйственной техникой.

На территории сельского поселения действует паромная переправа автомобилей, протяженностью 280 метров.

Сложившаяся улично-дорожная сеть Береславского сельского поселения компактна.

* 1. **Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог**

По территории поселения размещаются или берут свое начало транспортные объекты регионального значения. В соответствии постановлением Администрации Волгоградской области от 24.05.2010 г. №231-п «Об утверждении Перечня автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения» к ним относится автомобильная дорога «Червленое — Калач-на-Дону» (до автомобильной дороги М-21 «Волгоград — Каменск-Шахтинский»).

В связи с длительным сроком эксплуатации дорог, находящихся в муниципальной собственности, без проведения капитального ремонта, увеличением интенсивности движения транспорта, износа дорожного покрытия, а также вследствие погодно-климатических условий возникла необходимость в проведении ремонта дорог.

В результате анализа улично-дорожной сети Береславского сельского поселения выявлены следующие причины, усложняющие работу транспорта:

1. неудовлетворительное техническое состояние поселковых улиц и дорог;
2. недостаточность ширины проезжей части (4-6 м);
3. значительная протяженность грунтовых дорог;
4. отсутствие дифференцирования улиц по назначению;
5. отсутствие искусственного освещения;
6. отсутствие тротуаров необходимых для упорядочения движения пешеходов.

Дороги Береславского сельского поселения расположены в границах населенного пункта, в связи с этим скоростной режим движения, в соответствии с п. 10.2 ПДД, составляет 60 км/ч с ограничением на отдельных участках до 20 км/ч. Основной состав транспортных средств представлен легковыми автомобилями, находящимися в собственности у населения.

Дороги на территории Береславского сельского поселения, переданы в собственность администрации поселения, на основании Закона Волгоградской области №1323-ОД от 27.11.2006 года «О разграничении имущества, находящегося в муниципальной собственности, между муниципальным образованием Калачевский муниципальныйрайон и вновь образованными в его составе муниципальными образованиями» передаточным актом.

В результате анализа улично-дорожной сети Береславского сельского поселения выявлены следующие причины, усложняющие работу транспорта:

* отсутствие тротуаров необходимых для упорядочения движения пешеходов.

Обслуживание дорог осуществляется администрацией Береславского сельского поселения с привлечением подрядных организаций по муниципальным контрактам на выполнение комплекса работ по содержанию муниципальных автомобильных дорог и дорожных сооружений на территории Береславского сельского поселения. В состав работ входит:

1. Содержание муниципальных автомобильных дорог, включающие в себя работы по ремонту автомобильных дорог (ямочный ремонт).
2. Расчистка дорог от снега в зимний период;
3. Выравнивание уличных грунтовых дорог после весеннего паводка.
4. Нанесение вновь и восстановление изношенной горизонтальной разметки;
5. Содержание перекрестков, пешеходных переходов.
6. Монтаж/демонтаж искусственных неровностей для принудительного снижения скорости по соответствующему распоряжению Заказчика.
7. Работы по содержанию, монтажу (установке) и демонтажу дорожных знаков в соответствии со схемой установки дорожных знаков, предоставленной Заказчиком.

Проверка качества выполнения работ осуществляется по согласованному графику, с составлением итогового акта оценки качества содержания муниципальных автодорог в соответствии с утвержденными критериями.

* 1. **Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района, обеспеченность парковочными местами**

Уровень автомобилизации Береславского сельского поселения принят равным 309 ед./1000 жителей в 2017 г.

Автомобильный парк сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам.

Специализированные парковочные и гаражные комплексы в Береславском сельском поселении отсутствуют.

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

Передвижение по территории населенного пункта осуществляется с использованием личного транспорта либо в пешем порядке.

Транспортное обслуживание населения осуществляется по пригородным автобусным маршрутам №111 «п. Береславка — г. Калач-на-Дону (АС)», №154 «г. Волгоград (ДК «Строитель») — п. Береславка», №546 «г. Волгоград (АВ) — п. Береславка».

Информация об объемах пассажирских перевозок необходимая для анализа пассажиропотока отсутствует.

* 1. **Характеристика условий пешеходного и велосипедного движения**

Для передвижения пешеходов в Береславском сельском поселении тротуары и регулируемые пешеходные переходы не предусмотрены.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории Береславского сельского поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

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

Маршруты движения грузового транспорта проходят за пределами жилой зоны. Это создает условия для снижения уровня загрязнения атмосферного воздуха особенно в периоды жары и засухи, снижает нагрузку на дорожно–транспортную сеть поселка и уровень аварийности.

В сельском поселении нет предприятий, осуществляющих грузовые перевозки.

* 1. **Анализ уровня безопасности дорожного движения**

По данным статистических сведений Госавтоинспекции МВД России о дорожно-транспортных происшествиях (<http://stat.gibdd.ru/>) за 2015—2018 гг. в Калачевском муниципальном районе Волгоградской области за период 2015-2018 гг. было зарегистрировано 194 случая дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП): 50 случаев в 2015 г., 53 случая в 2016 г., 47 случаев в 2017 в г., 44 случаев в 2018 г. (до октября 2018 г.).

Наиболее распространенными типами ДТП в Калачевском районе являются столкновение (в среднем около 40% случаев) и наезд на пешехода (в среднем около 22% случаев), следующую позицию занимают случаи опрокидывания (в среднем 20% случаев) (Рисунок 2).

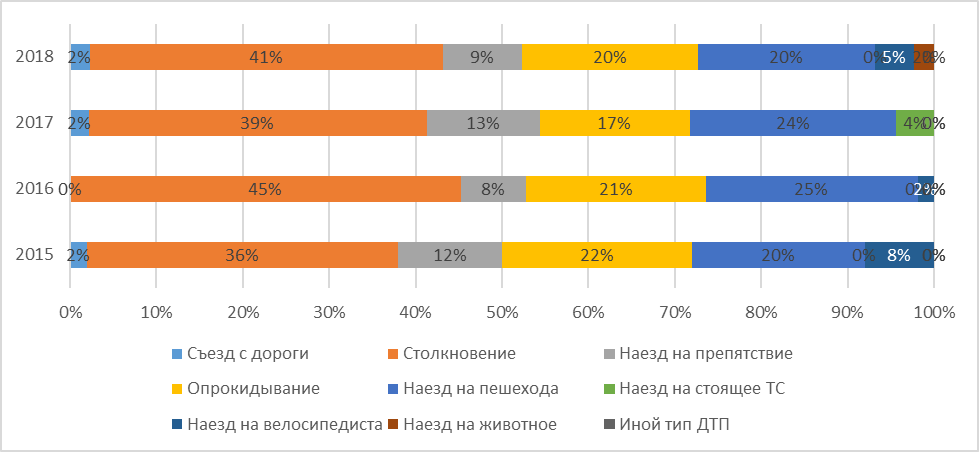


Рисунок 2 — Распределение случаев ДТП по типам происшествия в Калачевском муниципальном районе Волгоградской области Российской Федерации по открытым данным статистических сведений Госавтоинспекции МВД России о дорожно-транспортных происшествиях (<http://stat.gibdd.ru/>) за 2015—2018 гг.

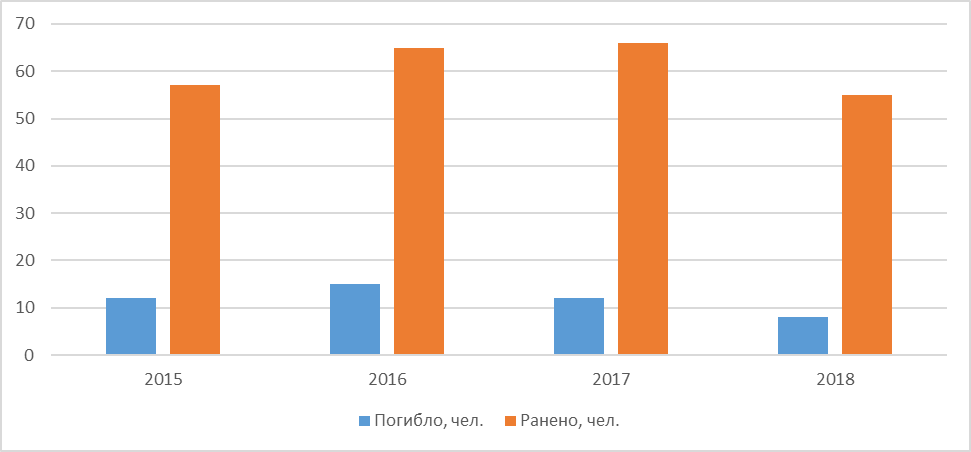


Рисунок 3 — Число погибших и раненых в случаях ДТП в Калачевском муниципальном районе Волгоградской области Российской Федерации по открытым данным статистических сведений Госавтоинспекции МВД России о дорожно-транспортных происшествиях (<http://stat.gibdd.ru/>) за 2015—2018 гг.

В общей сложности среднее соотношение погибших и раненых людей в результате ДТП в Калачевском муниципальном районе за 2015—2018 гг. равно 1:6 (Рисунок 3).

За период с января 2015 г. по сентябрь 2018 гг. по открытым данным статистических сведений Госавтоинспекции МВД России о дорожно-транспортных происшествиях (<http://stat.gibdd.ru/>) в среднем 36% случаев дорожно-транспортных происшествий произошло на участках автомобильной дороги А-260 Волгоград - Каменск-Шахтинский - граница с Украиной: 28% в 2015 г., 38% в 2016 г., 51% в 2017 г., 27% в 2018 г.

По открытым данным информационного ресурса «БезопасныеДороги.РФ» в Береславском сельском поселении за период 2016—2018 гг. зарегистрировано 2 дорожно-транспортных происшествия (по открытым данным информационного ресурса «БезопасныеДороги.РФ»).

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

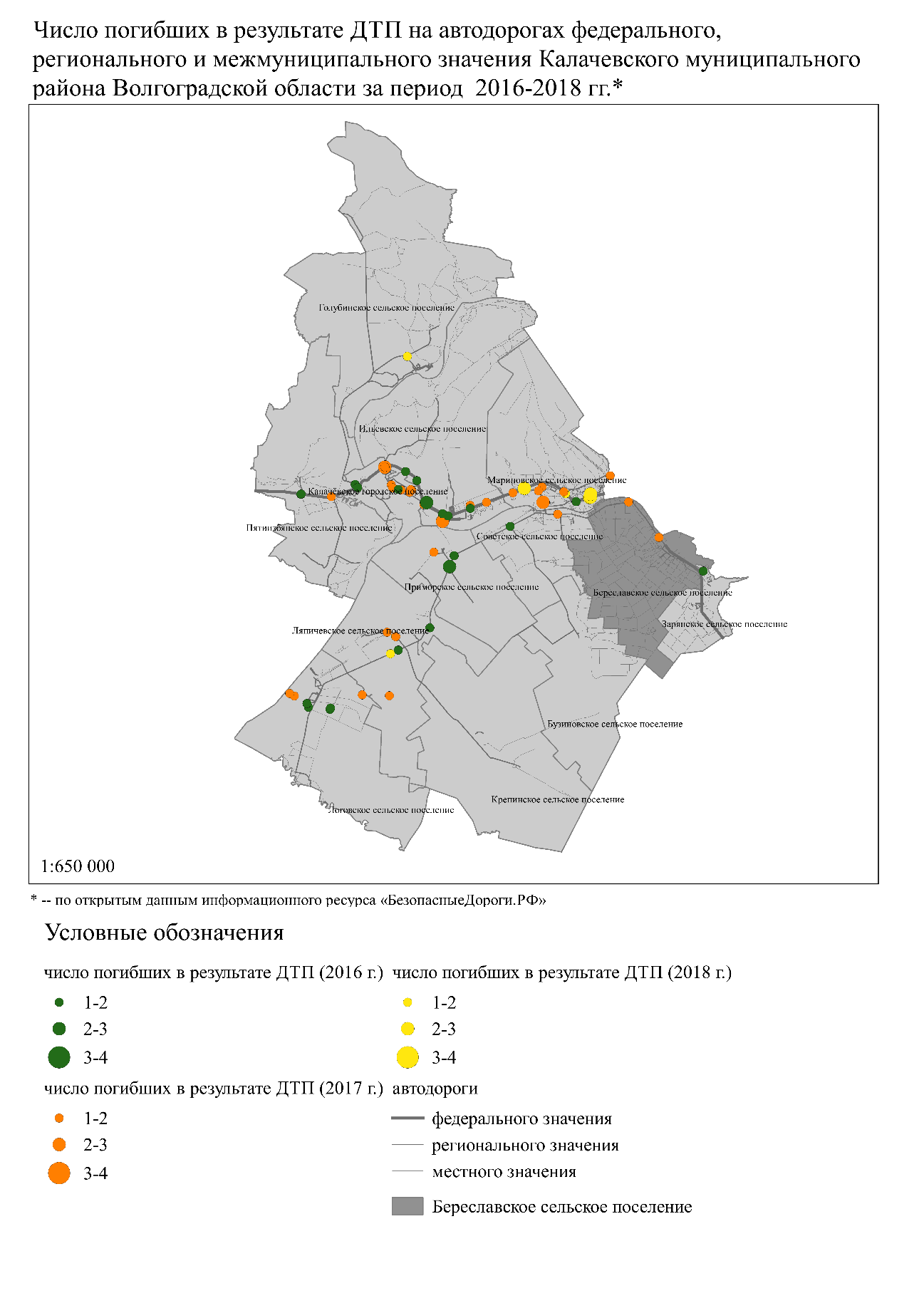


Рисунок 4 —Число погибших и раненых в случаях ДТП в Калачевском муниципальном районе Волгоградской области Российской Федерации по открытым данным информационного ресурса «БезопасныеДороги.РФ» за 2016—2018 гг. (Береславское поселение отмечено темным цветом).

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

Согласно данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», представленным в последнем исследовании рынка автокомпонентов и запчастей средний пробег легкового автомобиля в России составляет 16,7 тыс. км в год.

Так, по методике научно-исследовательского института охраны атмосферного воздуха[[3]](#footnote-4), с учетом значений удельных пробеговых выбросов загрязняющих веществ от автомобилей (Таблица 1) в 2017 г. суммарный выброс загрязняющих веществ от автотранспорта в Береславском сельском поселении составил 122,456 тонны (Таблица 2).

Таблица 1. Значения удельных пробеговых выбросов загрязняющих веществ от автомобилей по ГОСТ Р 56162-2014 «Выбросы загрязняющих веществ в атмосферу. Метод расчета выбросов от автотранспорта при проведении сводных расчетов для городских населенных пунктов, для разных групп автомобилей».

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование группы автомобилей | Номер группы | Выброс загрязняющего вещества, г/км | | | | | | |
|  |  | CO | NOx(в пересчете на NO2) | CH | Сажа | SO2 | Формальдегид | Бенз(а)пирен |
| Легковые | I | 3,5 | 0,9 | 0,8 | 0,7\*10-2 | 1,5\*10-2 | 3,2\*10-3 | 0,3\*10-6 |
| Автофургоны и микроавтобусы до 3,5 т | II | 8,4 | 2,1 | 2,4 | 3,8\*10-2 | 2,8\*10-2 | 8,4\*10-3 | 0,8\*10-6 |
| Грузовые от 3,5 до 12 т | III | 6,8 | 6,9 | 5,2 | 0,4 | 5,1\*10-2 | 2,2\*10-2 | 2,1\*10-6 |
| Грузовые св. 12 т | IV | 7,3 | 8,5 | 6,5 | 0,5 | 7,3\*10-2 | 2,5\*10-2 | 2,6\*10-6 |
| Автобусы св. 3,5 т | V | 5,2 | 6,1 | 4,5 | 0,3 | 4,2\*10-2 | 1,8\*10-2 | 1,8\*10-6 |

Таблица 2. Значения суммарного выброса загрязняющих веществ от автотранспорта, массовых выбросов загрязняющих веществ от автомобилей Береславского сельского поселения.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование загрязняющего вещества | СО | NOx (в пересчете на NO2) | СН | Сажа | SO2 | Формальдегид | Бенз(а)пирен |
| Массовый выброс загрязняющего вещества, тонн | 82,025 | 21,092 | 18,749 | 0,164049761 | 0,352 | 0,075 | 0,0000070 |
| Суммарный выброс загрязняющих веществ от автотранспорта, тонн | | | | | | | 122,456 |

* 1. **Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры**
     1. Характеристика существующих условий

В связи с увеличением территорий под строительство индивидуального жилья увеличится транспортная нагрузка на улично-дорожную сеть и снизится уровень обеспеченности оборудованными местами хранения автомобильного транспорта, парковочными местами и гаражами (многоквартирные дома).

Протяжённость автомобильных дорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности муниципального образования — 20,6 км.

Дорожно–транспортная сеть Береславского сельского поселения состоит из дорог, предназначенных для не скоростного движения с двумя полосами движения шириной полосы 4 метра.

В границах поселка Береславка автодорога регионального значения является для него главной улицей.

* + 1. Перспективы развития и размещения транспортной инфраструктуры

Проектные решения по развитию сети внешних автодорог предусмотрены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, позволяющие создать законченную улично-дорожную сеть, обеспечивающую удобную и надежную транспортную связь жилой застройки с общественным центром и местами приложения труда.

Планируется улучшить транспортное обеспечение западной и восточной частей поселка. В связи с тем, что поселок оказался расположенным на трассе будущего «Западного обхода города Волгограда» соединяющего федеральную автомобильную магистраль М-6 Каспий «Москва – Астрахань», минуя город Волгоград, произойдет расширение дорожного полотна региональной автомобильной магистрали вдвое с повышением её статуса до I или II технической категории. Для установления пешеходных связей между северной и южной частями посёлка, над региональной автомобильной магистралью планируются к размещению три новых пешеходных мостовых перехода (облегченных мостов). Улучшится транспортное обслуживание населения – упростится и сократится протяженность и маршруты транспорта.

Перспективы развития транспортной инфраструктуры на долгосрочную перспективу связаны с приведением имеющейся улично-дорожной сети в нормативное технико-эксплуатационное состояние, постепенное снижение доли протяженности улично-дорожной сети, не имеющей твердого покрытия.

* + 1. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры

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

* "Градостроительный кодекс Российской Федерации" от 29.12.2004 №190-ФЗ,
* Федеральный закон от 08.11.2007 №257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации",
* Федеральный закон от 10.12.1995 №196-ФЗ "О безопасности дорожного движения",
* Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 №1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов".

На территории Береславского сельского поселения также действуют следующие документы:

* Государственная программа Волгоградской области "Развитие транспортной системы и обеспечение безопасности дорожного движения в Волгоградской области",
* Схема территориального планирования Волгоградской области,
* Схема территориального планирования Калачевского муниципального района Волгоградской области,
* Правила землепользования и застройки Береславского сельского поселения Калачевского муниципального района Волгоградской области.
  1. **Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

Финансирование работ по содержанию улично–дорожной сети Береславского сельского поселения производится из средств муниципального бюджета.

По данным паспорта муниципального образования Береславского сельского поселения в 2017 г. на формирование дорожных фондов муниципального образования Береславского сельского поселения были выделены средства из местного бюджета в размере 1219 тыс. рублей.

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, заключенным по результатам проведения аукционов, капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по результатам проведения аукционов в объёме выделенных денежных средств

1. **Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов**
   1. **Прогноз социально-экономического и градостроительного развития**

В последние годы проекты на строительство многоквартирных домов в пределах сельского поселения не разрабатывались.

Выбытие из эксплуатации существующих объектов социальной инфраструктуры в Береславском сельском поселении не планируется.

Строительство объектов, не относящихся к жилищной сфере, не планируется.

* 1. **Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта**

Согласно тренду изменения численности населения Береславского сельского поселения, который можно описать логарифмической зависимостью y = -296,8ln(x) + 5213,1, можно прогнозировать незначительное снижение численности населения к 2033 г. (Рисунок 5).

Так, в данной связи также можно описать прогнозируемый тренд незначительного снижения уровня транспортного спроса населения Береславского сельского поселения (в 2023 г. – 8 934 перемещения в день, в 2028 г. – 8 887 перемещений в день, в 2033 г. – 8 849 перемещений в день).

Рисунок 5 —Прогнозируемая численность населения Береславского сельского поселения в 2018—2033гг.

В связи с тем, что в Береславском сельском поселении обслуживание населения общественным транспортом предусмотрено в незначительной степени, и передвижение по территории населенного пункта осуществляется преимущественно с использованием личного транспорта, прогнозируемый транспортный спрос касается по большей части передвижений на личном автомобильном транспорте.

* 1. **Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта**
     1. Перспективы развития и размещения транспортной инфраструктуры

В ближайшие годы транспортная инфраструктура Береславского сельского поселения не претерпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

* 1. **Прогноз развития дорожной сети**

Комплекс мероприятий, профинансированный средствами дорожного фонда Береславского сельского поселения, позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет качественного содержания, осуществления контроля за перевозкой грузов, инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, а также построить новые автомобильные дороги.

Основным направлением развития дорожной сети станицы Береславской, в последующие годы, будет являться обеспечение транспортной доступности площадок перспективной застройки и повышение качества, а также безопасности существующей дорожной сети. Развитие УДС с увеличением ее протяженности нерационально.

* 1. Прог**ноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения**

Согласно тренду динамики значения уровня автомобилизации Калачевского муниципального района за 2011—2017 гг. по логарифмической зависимости y = 27,929ln(x) + 67,254, в Береславском сельском поселении прогнозируется постепенный рост уровня автомобилизации.

Таким образом, согласно проведенным расчетам с учетом того, что тренд динамики уровня автомобилизации Береславского сельского поселения повторяет тренд Калачевского муниципального района, в 2033 г. прогнозируемый уровень автомобилизации в Береславском сельском поселении будет равен 362 авт./1000 чел. (Рисунок 6).

Рисунок 6 —Динамика изменения уровня автомобилизации за 2011—2017 гг. и прогнозируемый уровень автомобилизации в 2018—2033 гг. Береславского сельского поселения.

* 1. **Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

Основной целью Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы, утвержденной по распоряжению Правительства РФ от 08.01.2018 N 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы» является повышение безопасности дорожного движения, а также стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 году. В качестве целевого ориентира на 2024 год устанавливается показатель социального риска, составляющий не более 4 погибших на 100 тыс. населения.

("социальный риск" – число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения[[4]](#footnote-5)).

По данным статистических сведений Госавтоинспекции МВД России о дорожно-транспортных происшествиях (<http://stat.gibdd.ru/>) за 2015—2018 гг. в Калачевском муниципальном районе Волгоградской области общий тренд динамики числа погибших людей в результате ДТП описывается логарифмической зависимостью y = -2,464ln(x) + 13,707, характеризующей постепенное снижение числа погибших людей (Рисунок 7).

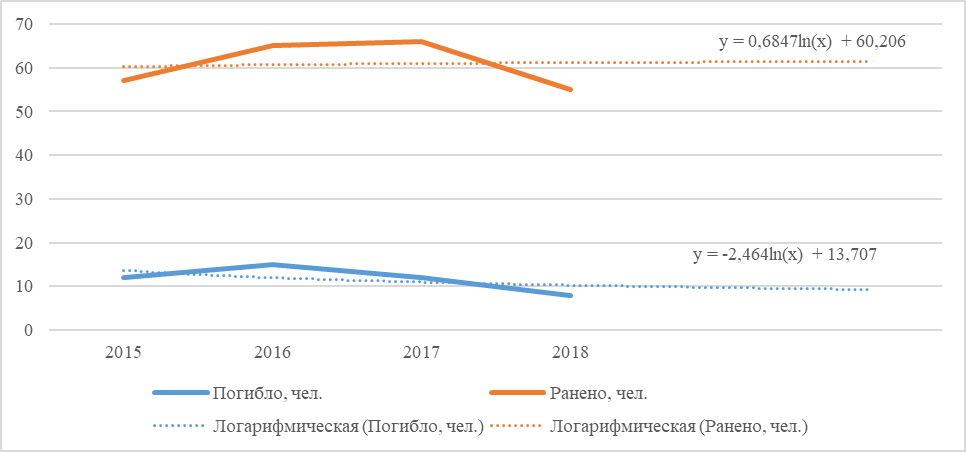


Рисунок 7 —Число погибших в результате ДТП на автодорогах Калачевского муниципального района Волгоградской области за период 2015–2018 гг. (по данным статистических сведений Госавтоинспекции МВД России о дорожно-транспортных происшествиях (http://stat.gibdd.ru/) за 2015—2018 гг.).

Прогнозируемое положение в Береславском сельском поселении касательно безопасности дорожного движения характеризуется снижением нынешнего уровня показателя погибших людей в результате дорожно-транспортных происшествий.

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

Согласно проведенным расчетам прогноза уровня автомобилизации в 2033 г. в Береславском сельском поселении будет равен 362 авт./1000 чел. с учетом того, что тренд динамики уровня автомобилизации Береславского сельского поселения повторяет тренд Калачевского муниципального района, в 2033 г. суммарный выброс загрязняющих веществ от автотранспорта в 2033 г. составит 139,866 тонны (Таблица 3).

Таблица 3. Значения прогнозируемого в 2033 г. суммарного выброса загрязняющих веществ от автотранспорта, массовых выбросов загрязняющих веществ от автомобилей Береславского сельского поселения.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование загрязняющего вещества | СО | NOx (в пересчете на NO2) | СН | Сажа | SO2 | Формальдегид | Бенз(а)пирен |
| Массовый выброс загрязняющего вещества, тонн | 93,686 | 24,091 | 21,414 | 0,187 | 0,402 | 0,086 | 0,000008 |
| Суммарный выброс загрязняющих веществ от автотранспорта, тонн | | | | | | | 139,866 |

1. **Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры, их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) с последующим выбором предлагаемого к** [**реализации варианта**](#bookmark32)
   1. **Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры**

Исходя из анализа сложившейся ситуацию можно выделить три варианта развития транспортной инфраструктуры:

- оптимистичный – развитие происходит с опережением сроков и превышением объемов, запланированных Программой на строительство дорог. Вариант предполагает содержание действующей транспортной инфраструктуры и строительство и реконструкцию отдельных участков дорог;

- инерционный – развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для осуществления Программных мероприятий. Вариант предполагает содержание действующей транспортной инфраструктуры и строительство отдельных участков дорог;

- пессимистичный - вариант предполагает содержание действующей транспортной инфраструктуры и строительство отдельных участков дорог в меньших объемах, чем запланировано Программой.

* 1. **Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры**

В качестве целевого показателя комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования рассматривается «дефицит качества» транспортной инфраструктуры, в котором можно выделить два индикатора:

Низкие эксплуатационные качества улично-дорожной сети:

* 1. Низкая доля дорог с твердым покрытием
  2. Несоответствие состояния УДС нормативным требованиям

Важнейшей целью работ по развитию УДС является повышение протяженности УДС, соответствующей нормативному технико-эксплуатационному состоянию. Предполагается проведение мероприятий, направленных на увеличение протяженности дорог с твердым покрытием, повышение уровня безопасности дорожного движения.

* 1. **Выбор предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

По результатам оценки существующего состояния транспортной инфраструктуры и бюджетной обеспеченности муниципального образования в рамках реализации данной Программы предлагается принять инерционный сценарий развития, который будет основываться на сохранении текущих показателей развития, существующих условий и особенностей транспортной инфраструктуры и системы управления.

В рамках данного сценария предусмотрено сохранение и поддержании существующей УДС и искусственных сооружений на дорогах местного и регионального значения, включая своевременную замену или ремонт объектов, находящихся в неудовлетворительном и аварийном состоянии. Основные типы мероприятий включают ремонт, реконструкцию, капитальный ремонт УДС различных категорий местного значения, комплексную схему организации дорожного движения, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения.

1. **Перечень мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность** [**реализации мероприятий**](#bookmark36)

Приоритетными направлениями деятельности по развитию транспортно-дорожного комплекса в прогнозируемом периоде остаются своевременное выполнение ремонта автомобильных дорог общего пользования, тротуаров, пешеходных дорожек, усиление дорожных конструкций существующих автодорог.

Мероприятия Программы направлены на решение вопросов развития транспортной инфраструктуры поселения с повышением уровня ее безопасности. Полный перечень мероприятий программы представлен в Таблице 4.

Указанные объемы финансирования и перечень мероприятий могут корректироваться в зависимости от располагаемого объема финансирования и актуализации задач градостроительного развития. В соответствии с этим в данную программу могут вноситься корректировки.

1. **Оценка объемов и источников финансирования мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

Мероприятия, предусматриваемые к реализации на территории поселения в краткосрочной перспективе, приведены в Таблице 4. Мероприятия, предусматриваемые к реализации на территории поселения в долгосрочной перспективе, приведены в Таблице 5. Затраты указываются в тыс. руб.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Средства федерального бюджета (тыс. руб.) – | | |
| 1 этап |  |  |
| 2019 год | – | 0 |
| 2020 год | – | 0 |
| 2021 год | – | 0 |
| 2022 год | – | 0 |
| 2023 год | – | 0 |
|  |  |  |
| 2 этап |  |  |
| 2024 год | – | 0 |
| 2025 год | – | 0 |
| 2026 год | – | 0 |
| 2027 год | – | 0 |
| 2028 год | – | 0 |
|  |  |  |
| 3 этап |  |  |
| 2029-2033 годы | – | 0 |
|  |  |  |
| Средства регионального бюджета (тыс. руб.) – | | |
| 1 этап |  |  |
| 2019 год | – | 0 |
| 2020 год | – | 0 |
| 2021 год | – | 0 |
| 2022 год | – | 0 |
| 2023 год | – | 0 |
|  |  |  |
| 2 этап |  |  |
| 2024 год | – | 0 |
| 2025 год | – | 0 |
| 2026 год | – | 0 |
| 2027 год | – | 0 |
| 2028 год | – | 0 |
|  |  |  |
| 3 этап |  |  |
| 2029-2033 годы | – | 9606 |
|  |  |  |
| Средства местного бюджета (тыс. руб.) – | | |
| 1 этап |  |  |
| 2019 год | – | 0 |
| 2020 год | – | 6690 |
| 2021 год | – | 856,6 |
| 2022 год | – | 933,2 |
| 2023 год | – | 933,2 |
|  |  |  |
| 2 этап |  |  |
| 2024 год | – | 933,2 |
| 2025 год | – | 933,2 |
| 2026 год | – | 933,2 |
| 2027 год | – | 933,2 |
| 2028 год | – | 933,2 |
|  |  |  |
| 3 этап |  |  |
| 2029-2033 годы | – | 3510.6 |

Таблица 4. Перечень мероприятий к реализации на краткосрочную перспективу.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Тип мероприятия** | **Место мероприятия** | **Мероприятие** | **Мощность** | **Ед. изм** | **2019** | | | | **2020** | | | | **2021** | | | | **2022** | | | | **2023** | | | |
| **всего** | **ф\*** | **р** | **м** | **всего** | **ф** | **р** | **м** | **всего** | **ф** | **р** | **м** | **всего** | **ф** | **р** | **м** | **всего** | **ф** | **р** | **м** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **10** | **10** | **11** | **12** | **13** | **14** | **15** | **16** | **17** | **18** | **19** | **20** | **21** | **22** | **23** | **24** | **25** |
| ремонт, повышение уровня БДД | ул. Лагутина, Береславское | Ремонт третьестепенной улицы | 0,8 | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 6690 | 0 | 0 | 6690 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ремонт, повышение уровня БДД | ул. Фролова, Береславка | Ремонт третьестепенной улицы | 0,3 | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3268 | 0 | 0 | 3268 |
| ремонт, повышение уровня БДД | Улица 1, Береславское, | Ремонт третьестепенной улицы | 0,5 | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4963 | 0 | 0 | 4963 | 0 | 0 | 0 | 0 |

\*ф — средства федерального бюджета

р — средства регионального бюджета

м — средства местного бюджета

Таблица 5 — Перечень мероприятий к реализации на долгосрочную перспективу.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Тип мероприятия** | **Место мероприятия** | **Мероприятие** | **Мощность** | **Ед. изм** | **2024** | | | | **2025** | | | | **2026** | | | | **2027** | | | | **2028** | | | | **2029-2033** | | | |
| **всего** | **ф\*** | **р** | **м** | **всего** | **ф** | **р** | **м** | **всего** | **ф** | **р** | **м** | **всего** | **ф** | **р** | **м** | **всего** | **ф** | **р** | **м** | **всего** | **ф** | **р** | **м** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** | **12** | **13** | **14** | **15** | **16** | **17** | **18** | **19** | **20** | **21** | **22** | **23** | **24** | **25** | **26** | **27** | **28** | **29** |
| реконструкция | 18К-15 - подъезд к пос. Отделение №2 совхоза Волго-Дон, Улица 2 | Канализация пересечения | 1,0 | ед | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9606 | 0 | 9606 | 0 |
| ремонт, повышение уровня БДД | Красноармейская, Береславка | Ремонт третьестепенной улицы | 0,5 | км | 5539 | 0 | 0 | 5539 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ремонт, повышение уровня БДД | ул. Западный объезд Волгограда, Береславка | Ремонт главной улицы | 4,9 | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 63942 | 0 | 0 | 63942 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ремонт, повышение уровня БДД | ул. Дружбы, Береславское, | Ремонт третьестепенной улицы | 1,6 | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 21092 | 0 | 0 | 21092 |
| ремонт, повышение уровня БДД | ул. Советская, Береславка, | Ремонт третьестепенной улицы | 0,5 | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5891 | 0 | 0 | 5891 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ремонт, повышение уровня БДД | ул. Заканальная, Береславка, | Ремонт третьестепенной улицы | 0,7 | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9355 | 0 | 0 | 9355 |
| ремонт, повышение уровня БДД | Улица 1, пос. Отделение Улица 2 Совхоза Волга-Дон | Ремонт третьестепенной улицы | 0,3 | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3918 | 0 | 0 | 3918 | 0 | 0 | 0 | 0 |

\*ф — средства федерального бюджета

р — средства регионального бюджета

м — средства местного бюджета

1. **Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

Оценка эффективности мероприятий представлена в Таблице 6.

Таблица 6 — Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| На конец года | Увеличение протяженности УДС в нормативном технико-эксплуатационном состоянии, км | Увеличение протяженности с твердым покрытием, км |
|
| 2023 | 1,6 | 1,6 |
| 2028 | 6,3 | 1,4 |
| 2033 | 2,4 | 2,4 |

1. **Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере развития транспортной инфраструктуры на территории**

Для обеспечения сбалансированного развития транспортной инфраструктуры поселения, муниципального района и Волгоградской агломерации в целом.

Предлагается формирование рабочей группы с включением в ее состав представителей:

- ОАО «Российские железные дороги» (при рассмотрении вопросов, связанных с развитие инфраструктуры ж.д. транспорта);

- АО «Волгоградтранспригород» (при рассмотрении вопросов, связанных с развитие инфраструктуры ж.д. транспорта, использующейся для пригородных перевозок)

- Администрации муниципального района;

- Комитета транспорта и дорожной инфраструктуры Волгоградской области;

- представителей администрации поселения -при необходимости рассматривать вопросы, лежащие в компетенции поселения;

- представители общественных организаций (по согласованию).

В рамках задач рабочей группы могут решаться не только вопросы развития транспортной инфраструктуры, но и вопросы, связанные с эксплуатацией, поддержанием в нормативном состоянии, обслуживание населения транспортом общего пользования и проч.

На уровне агломерации рекомендуется создать специальное подразделение, занимающееся на постоянной основе поддержкой, актуализацией и работе над транспортной макроскопической моделью. При этом у органов государственной и муниципальной власти появится инструмент оценки принимаемых решений в транспортной сфере.

Управлением и интерпретацией результатов работы подразделения макромоделирования также будет заниматься указанная рабочая группа.

1. Мулеев Е.Ю. Транспортное поведение населения России: краткий отчет о социологическом исследовании.

   Институт экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ, Москва, 2015. [↑](#footnote-ref-2)
2. Ваксман С.А. Социально-экономические проблемы прогнозирования развития систем массового пассажирского транспорта в городах. Екатеринбург: Изд-во Ур. гос. экон. ун-та, 1996 – 289 с. [↑](#footnote-ref-3)
3. Донченко В., Кунин Ю, Рузский А., Виженский В. Методы расчёта выбросов от автотранспорта и результаты их применения— М.: ОАО «НИИАТ», 2014. [↑](#footnote-ref-4)
4. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы, утвержденной по распоряжению Правительства РФ от 08.01.2018 N 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы» [↑](#footnote-ref-5)