

**ПРОГРАММА  
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ  
ВОСТОЧНОЕ СЕЛЬСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ  
МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА КАМЫШЛОВСКИЙ РАЙОН  
СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ  
НА 2016-2020 ГОДЫ С ПЕРСПЕКТИВОЙ ДО 2035 ГОДА**

**Уфа, 2016 г.**

УТВЕРЖДЕНА  
Решением Совета депутатов  
сельского поселения  
Восточное сельское поселение  
Муниципального района  
Камышловский район

---

от «\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. № \_\_\_\_\_



**ПРОГРАММА  
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ  
ВОСТОЧНОЕ СЕЛЬСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ  
МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА КАМЫШЛОВСКИЙ РАЙОН  
СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ  
НА 2016-2020 ГОДЫ С ПЕРСПЕКТИВОЙ ДО 2035 ГОДА**

**Программный документ**

**Заказчик:** Администрация сельского поселения Восточное сельское поселение Муниципального района Камышловский район Свердловская область

**Разработчик:** ООО «СтатусСтройПроект»

Главный архитектор проекта: \_\_\_\_\_

Т.Ф. Князев

## Состав Программы

<b>№</b>	<b>Наименование частей и разделов</b>	<b>Обозначение</b>
1	Программный документ	<b>19/08-2016-П-ПКР</b>

## СОДЕРЖАНИЕ ПРОГРАММЫ

РАЗДЕЛ 1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ.....	7
РАЗДЕЛ 2. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	14
2.1. Анализ положения сельского поселения в структуре пространственной организации Муниципального района.....	14
2.2. Социально-экономическая характеристика, характеристика градостроительной деятельности, деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса. ....	15
2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	18
2.4. Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог. ....	20
2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченность парковками (парковочными местами). ....	23
2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока. ....	25
2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.	25
2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств. ....	25
2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения. ....	28
2.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения. ....	30
2.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры. ....	31
2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры. ....	32
РАЗДЕЛ 3. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И	

ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ.....	36
3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития сельского поселения.....	36
3.2. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории сельского поселения.....	38
3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.	38
3.4. Прогноз развития дорожной сети.....	39
3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения. ...	40
3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения. ....	42
3.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.....	43
РАЗДЕЛ 4. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	44
4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры.....	44
4.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов. ....	45
4.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства. ....	46
4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения. ....	48
4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб. ....	50
4.6. Мероприятия по развитию сети дорог.....	51
РАЗДЕЛ 5. ПЕРЕЧЕНЬ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	52
5.1. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения,	

снижению перегруженности дорог и (или) их участков.....	53
5.2. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем...	54
5.3. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения.....	54
5.4. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности.....	57
<b>РАЗДЕЛ 6. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....</b>	<b>59</b>
6.1. Система развития транспорта общего пользования, создания транспортно-пересадочных узлов.....	60
6.2. Система развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.....	62
6.3. Система развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.....	64
6.4. Система развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.....	66
6.5. Система развития сети дорог.....	68
6.5. Финансовые потребности для реализации программы.....	71
<b>РАЗДЕЛ 7. ОЦЕНКА ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....</b>	<b>80</b>
<b>РАЗДЕЛ 8. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....</b>	<b>83</b>

## РАЗДЕЛ 1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

На период 2016-2020 годы с перспективой до 2035 года.

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Восточное сельское поселение Муниципального района Камышловский район Свердловская область на период 2016-2020 годы с перспективой до 2035 года.
Основание для разработки программы	<ul style="list-style-type: none"><li>• Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.01.2016);</li><li>• Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2016) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;</li><li>• Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2016);</li><li>• Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.08.2015);</li><li>• Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения»;</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;</li> <li>• Проект развития транспортной инфраструктуры Свердловская область до 2020 года.</li> <li>• Генеральный план сельского поселения Восточное сельское поселение Муниципального района Камышловский район Свердловская область от 2010 г.</li> <li>• Генеральный план п. Восточный сельского поселения Восточное сельское поселение Муниципального района Камышловский район Свердловской области от 2015 г.</li> <li>• Генеральный план с. Никольское сельского поселения Восточное сельское поселение Муниципального района Камышловский район Свердловской области от 2015 г.</li> <li>• Паспорт сельского поселения Восточное сельское поселение Муниципального района Камышловский район Свердловской области от 2015 г.</li> </ul>
Заказчик программы	Администрация сельского поселения Восточное сельское поселение Муниципального района Камышловский район Свердловская область.
Разработчик программы	Общество с ограниченной ответственностью «СтатусСтройПроект».



<p>Цели и задачи программы</p>	<p>Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры сельского поселения, повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.</p> <p>Для достижения указанных целей необходимо решение основных задач:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;</li> <li>• Организация мероприятий по развитию и совершенствованию автомобильных дорог общего пользования местного значения сельского поселения;</li> <li>• Организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории сельского поселения, а также формированию безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортного травматизма.</li> </ul>
<p>Важнейшие целевые показатели программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;</li> <li>• Доля протяженности автомобильных дорог</li> </ul>

	<p>общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Протяженность пешеходных дорожек;</li> <li>• Протяженность велосипедных дорожек;</li> <li>• Обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;</li> <li>• Количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения;</li> <li>• Обеспеченность транспортного обслуживания населения.</li> </ul>
Сроки и этапы реализации программы	<p>Период с 2016 по 2035 гг.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 этап – 2016-2020 годы;</li> <li>• 2 этап – 2021-2025 годы;</li> <li>• 3 этап – 2026-2030 годы;</li> <li>• 4 этап – 2031-2035 годы.</li> </ul>
Объемы и источники финансирования программы	<p>Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет <b>1 037 960</b> тыс. рублей, в т.ч. по видам услуг:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Система развития транспорта общего пользования, создания транспортно-пересадочных узлов – <b>2 300</b> тыс. руб.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Система развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства – <b>116 100</b> тыс. руб.</li> <li>• Система развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения – <b>251 650</b> тыс. руб.</li> <li>• Система развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб – <b>6 700</b> тыс. руб.</li> <li>• Система развития сети дорог – <b>661 210</b> тыс. руб.</li> </ul>
<p>Ожидаемые результаты реализации программы</p>	<p>Создание условий для развития транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования;</p> <p>Повышение уровня защищенности участников дорожного движения на территории муниципального образования.</p>

## **ВВЕДЕНИЕ**

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

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

- Демографическое развитие;
- Перспективное строительство;
- Состояние транспортной инфраструктуры.

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

Основными целями программы являются:

- Обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории сельского поселения;
- Обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;
- Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории сельского поселения;
- Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в сельском поселении;
- Обеспечение условий для управления транспортным спросом;

- Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
- Создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- Условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- Эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

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

Сроки и этапы Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Восточное сельское поселение Муниципального района Камышловский район Свердловская область на 2016-2020 годы с перспективой до 2035 года реализуется по этапам:

- 1 этап – 2016-2020 годы;
- 2 этап – 2021-2025 годы;
- 3 этап – 2026-2030 годы;
- 4 этап – 2031-2035 годы.

## РАЗДЕЛ 2. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

### 2.1. Анализ положения сельского поселения в структуре пространственной организации Муниципального района.



**Рисунок 1. Месторасположение Камышловского района на карте Свердловская область.**

#### Территория.

Территория сельского поселения Восточное сельское поселение входит в состав Муниципального района Камышловский район Свердловской области.

На территории поселения расположено 8 населенных пунктов:

- п. Восточный;
- с. Никольское;
- д. Аксариха;
- д. Кашина;
- п. Аксариха;
- п. Ключики;

- п. Ольховка;
- п. Победа.

Административным центром поселения является п. Восточный.

Граница поселения установлена законом Свердловской области от 12 июня 2007 года № 85-ОЗ «О границах муниципальных образований, расположенных на территории Свердловской области».

#### Рельеф.

Описываемая территория представляет собой холмистую равнину, повышенные места - водоразделы рек, а пониженные - их долины. По абсолютным высотам преобладают низменные равнины: на междуречьях их высота составляет 50-150 м, а в долинах крупных рек - около 50 м. Самая высокая точка в Камышловском районе (абсолютная высота - 161 метр) расположена на северовостоке от с. Кочневское. Встречается и такая форма микрорельефа как овраги и балки.

#### Климат.

Климат рассматриваемой территории относится к IV климатическому району в Свердловской области - Юго-восточный лесостепной предгорно-равнинный район. Средняя температура воздуха в январе  $-16.1^{\circ}$  С, в июле  $+18.3^{\circ}$  С. Максимальная температура воздуха составляет  $+38^{\circ}$  С, минимальная  $-47^{\circ}$  С. Количество осадков за год составляет 300-400 мм. Почвы промерзают до 0.9-1.5 м. Снеговой покров устанавливается в конце октября, сходит - в апреле. Атмосферное давление составляет 748-750 мм рт. ст. Суммарная солнечная радиация составляет 95 ккал на  $1 \text{ см}^2$  в год.

### **2.2. Социально-экономическая характеристика, характеристика градостроительной деятельности, деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.**

Характеристика существующей демографической ситуации и прогноз численности населения Восточного сельского поселения на расчетный срок производились на основе данных администрации муниципального образования «Восточное сельское поселение» на 1 июля 2016 года.

**Таблица 1. Динамика численности населения.**

Годы	2002	2005	2007	2010	2016
<b>Восточное сельское поселение</b>	<b>1923</b>	<b>1851</b>	<b>1774</b>	<b>1782</b>	<b>1559</b>



**Диаграмма 1. Динамика численности населения.**

В Восточном сельском поселение происходит снижение численности населения, это связано с оттоком трудоспособного населения в город. Демографическая ситуация в сельском поселение в период с 2007-2010 года весьма благоприятная. За период с 2010-2016 год население сельское поселение уменьшилось на 223 человека. Ранее рост населения происходил преимущественно благодаря положительному естественному приросту населения.

Демографическая ситуация в районе в настоящее время определяется снижением естественной убыли населения за счет сокращения смертности, повышения рождаемости и миграционным движением населения, сложившимся в районе.

Постоянное население сельского поселения по состоянию на 2016 г. составляет 1592 человека (без спецконтингента ФКУ КП-45 и ФКУ ИК-52).



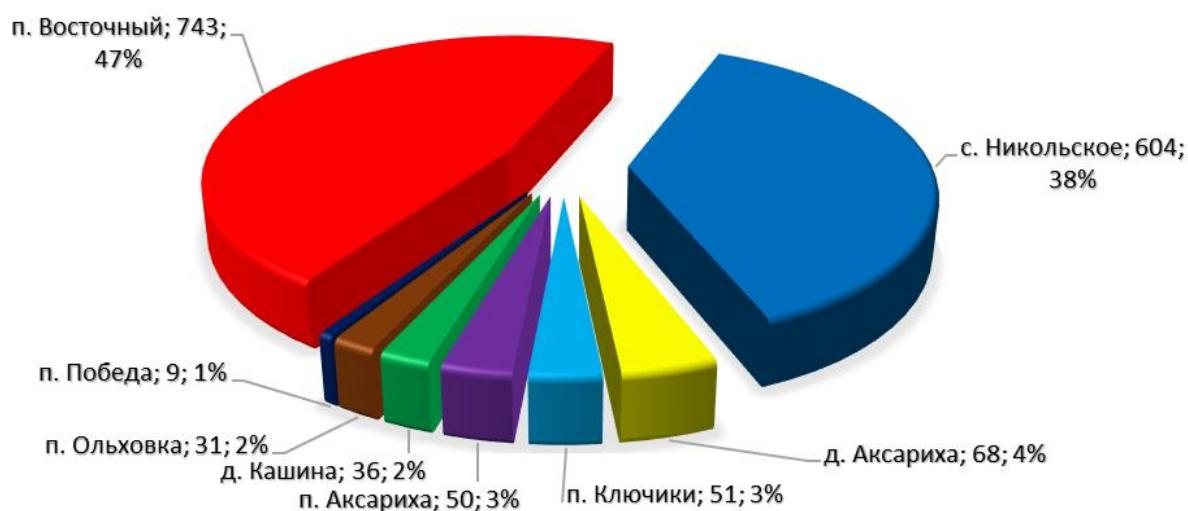
Совместно с спецконтингентом 2881 человек.

Наиболее крупными населенными пунктами по показателю общей численности населения на 2016 год являются п. Восточный - 743 человека, с. Никольское - 604 человека. Наименьшее количество населения проживает в поселке Победа - 9 человек.

**Таблица 2. Существующее население сельского поселения.**

№	Наименование населённых пунктов	Население, чел.	Процентное соотношение, %
1.	п. Восточный	743	47
2.	с. Никольское	604	38
3.	д. Аксариха	68	4
4.	п. Ключики	51	3
5.	п. Аксариха	50	3
6.	д. Кашина	36	2
7.	п. Ольховка	31	2
8.	п. Победа	9	1
	<b>Итого:</b>	<b>1592</b>	<b>100</b>

**Распределение населения сельского поселения**



В настоящее время в сельском поселении Восточное сельское поселение согласно данным Администрации сельского поселения зарегистрированное население составляет 1592 человека (без спецконтингента ФКУ КП-45 и ФКУ ИК-52). Совместно с спецконтингентом 2881 человек.

Средняя существующая жилищная обеспеченность по сельскому поселению составляет 21 кв.м/чел.

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

Внешний транспорт Восточного сельского поселения представлен железнодорожным и автомобильным транспортом.

Сеть железных и автомобильных дорог обеспечивает связь сельского поселения с областным центром – г. Екатеринбург, с соседними муниципальными образованиями, а также между населенными пунктами внутри Восточного сельского поселения.

Железнодорожный транспорт представлен участком транссибирской магистрали Москва – Пермь – Свердловск – Тюмень – Омск, проходящей по территории поселения с запада на восток. По магистрали осуществляются транспортно-экономические связи Сибири с районами Урала и Европейской частью страны, а также местные грузопассажирские перевозки.

Протяженность участка железнодорожной магистрали в границах поселения составляет 11 км. Линия на всем протяжении в пределах поселения двухпутная. В пределах поселения расположена железнодорожная станция 4-го класса «Станция Аксариха».

Пассажирские поезда пригородного сообщения связывают г. Камышлов с такими городами как Екатеринбург, Богданович, Талица, Тюмень и другими населенными пунктами.

Автодорожная сеть поселения представлена дорогами федерального и местного значения и имеет протяженность в границах поселения 31 км.

Трасса Р351 – дорога федерального значения «Екатеринбург-Тюмень» проходит по южной части Восточного поселения, вблизи с. Никольское. Протяженность дороги федерального значения в границах поселения составляет 12,5 км.

Дороги местного значения обеспечивают связь между населенными пунктами внутри поселения и дают выход на дороги регионального и федерального значения. Протяженность дорог местного значения в границах поселения составляет 18,5 км.

В связи с сельскохозяйственной специализацией на территории Восточного сельского поселения в значительной степени преобладает полевые грунтовые дороги. В неблагоприятные периоды года они труднопроезжаемы и не обеспечивают нормальную организацию сельскохозяйственного производства и своевременную вывозку урожая.

Все населенные пункты, расположенные на территории поселения, имеют круглогодичную транспортную связь, что должно благоприятно сказываться на развитии населенных пунктов и условиях жизни населения.

Пересечения автомобильных и железных дорог на территории поселения выполнены:

- в разном уровне – автомобильные дороги федерального значения с железной дорогой;
- в одной уровне – автомобильные дороги местного значения с железными дорогами.

Объектов обслуживания автомобилей и пассажиров на территории поселения нет.

Основными видами транспорта для передвижения между населенными пунктами является автобусное сообщение маршрутом №117 «г. Камышлов – п. Восточный».

**Таблица 3. Дороги межрайонного значения.**

№ п/п	Наименование основных автомобильных дорог	категория дороги	протяже- нность всего	в т.ч с твердым покрытием	в т.ч.по типу покрытия		
					асфаль- тобетон	гравий	грунт
1	Екатеринбург- Тюмень	IV	12,5	12,5	12,5	-	-

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

Дорожно-транспортная сеть состоит из дорог IV категории, предназначенных для не скоростного движения с двумя полосами движения шириной полосы 3 метра. В таблице приведен перечень муниципальных дорог. Дороги 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.

**Таблица 4. Перечень дорог сельского поселения.**

№	Наименование населенного пункта	Наименование дороги	Прот. дороги, км.	Тип покрытия
1.	п. Восточный	ул. Южная	0.81	гравийное
		ул. Полевая	1.07	гравийное
		ул. Школьная	2.78	гравийное
		ул. Комарова	1.4	гравийное
	<b>Итого</b>		<b>6.06</b>	
2.	д. Аксариха	ул. Мира	0.46	гравийное
		ул. Набережная	0.87	грунтовое
		ул. Северная	1.11	гравийное
	<b>Итого</b>		<b>2.44</b>	
3.	п. Ольховка	ул. Лесная	0.79	гравийное
	<b>Итого</b>		<b>0.79</b>	
4.	с. Никольское	пер. Западный	0.29	грунтовое
		ул. Советская	1	асфальтовое
		ул. Советская	2.2	гравийное
		ул. Набережная	1.39	гравийное
		ул. Садовая	1	гравийное
		ул. Первомайский	0.3	гравийное
		ул. Механизаторов	1.5	асфальтовое
		ул. Механизаторов	1.79	гравийное
		пер. Школьная	0.49	асфальтовое
		ул. Полевая	0.34	гравийное
		пер. Новый	0.23	гравийное
		ул. Октябрьская	1.73	гравийное
	пер. Восточный	0.23	гравийное	
<b>Итого</b>		<b>12.49</b>		
5.	п. Ключики	ул. Заречная	0.4	гравийное
		ул. Мира	0.31	гравийное
		ул. Механизаторов	0.17	гравийное
		ул. Набережная	1.5	асфальтовое
	<b>Итого</b>		<b>2.38</b>	
6.	д. Кашина	ул. Северная	0.37	гравийное
		ул. Ленина	1.29	гравийное
		ул. Комарова	1.14	гравийное
	<b>Итого</b>		<b>2.8</b>	
7.	п. Восточный	ул. Октябрьская	0.83	гравийное
	<b>Итого</b>		<b>0.83</b>	
8.	с. Никольское	К ферме	1	Плиты дорожные

№	Наименование населенного пункта	Наименование дороги	Прот. дороги, км.	Тип покрытия
	<b>Итого</b>		<b>1</b>	
	<b>Итого</b>		<b>28.79</b>	

Дороги различаются по типу покрытия, информация о протяженности дорог с распределением по типам покрытия представлена в таблице долевого распределение графически отображено на диаграмме.

**Таблица 5. Состав дорог по типам покрытия.**

№	Тип покрытия	Протяженность, км	Долевой состав, %
1.	Асфальтовое	4.49	16
2.	Гравийное	22.14	77
3.	Грунтовое	1.16	4
4.	Прочие	1	3
	<b>Итого</b>	<b>28.79</b>	<b>100</b>



**Диаграмма 2. Долевое распределение по типам покрытий автодорог сельского поселения.**

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

По данным администрации сельского поселения Восточное сельское поселение автомобильный парк преимущественно состоит из легковых автомобилей, в подавляющем большинстве принадлежащих частным лицам. Состав парка транспортных средств представлен в таблице.

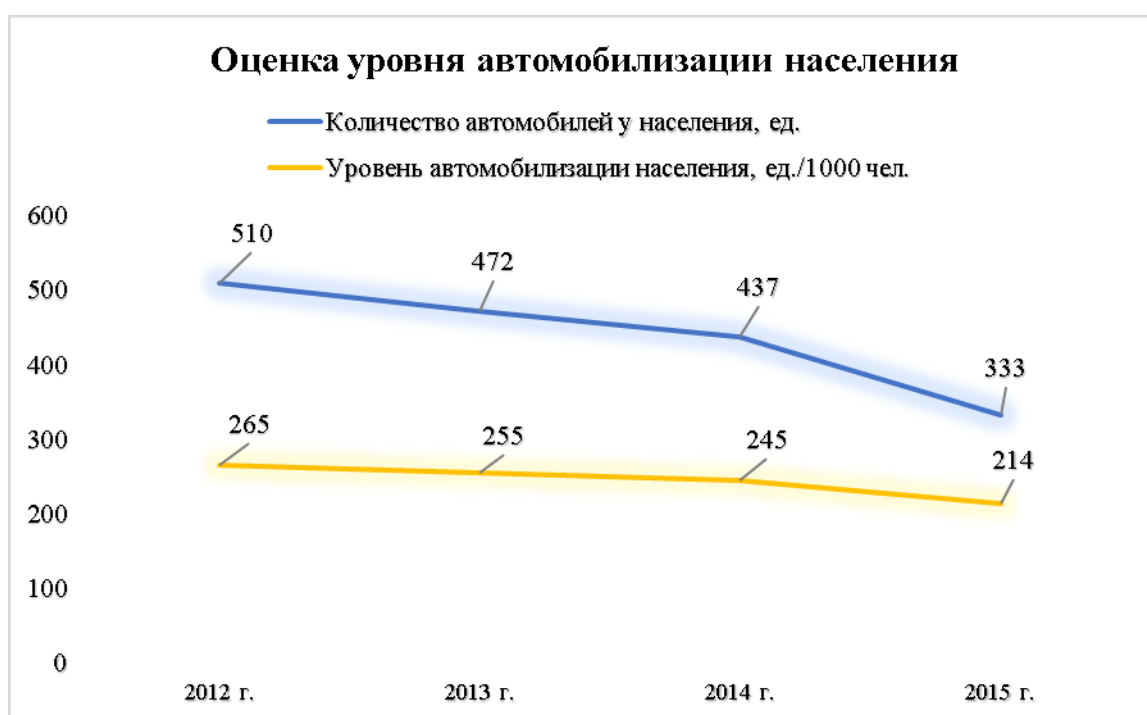
**Таблица 6. Состав парка транспортных средств.**

Наименование населенного пункта	Количество транспорта	
	Легковой транспорт	Грузовой транспорт
Поселок Восточный, (ФКУ КП-45 ГУФСИН России по Свердловской области)	ВАЗ-2131-1шт; ГАЗ-3110-1шт; УАЗ-31519-1шт; УАЗ-39629-1шт.	ГАЗ-33104-2шт; ГАЗ-3307-1шт; ГАЗ-САЗ-3314-10-1шт; КАМАЗ-65115-2шт; КАМАЗ-4308-1шт.
Поселок Восточный, (ФКУ ИК-52 ГУФСИН России по Свердловской области)	КАМАЗ-43114-1шт; ЗИЛ-13063Б-1шт; ГАЗ-66(АЦ-40)-1шт.	Лада Ларгус-1шт; ГАЗ 31105 «Волга»-1шт; Соболь Луидор 2250-1шт.
Поселок Восточный, (администрация МО «Восточное сельское поселение»)	Ниссан Альмера-1шт; ВАЗ-2110-1шт.	ПАЗ (Автобус)-1шт; ГАЗ 3307КО-413-1шт; МК 5,8А-02-1шт.
Поселок Восточный, (школа)		ПАЗ (Автобус)-1шт.
Село Никольское, (МКУ «Восточный ЦИКД и СД»)	ВАЗ 2107-1шт.	

Детальная информация о характеристиках, представленных в таблице видах используемого топлива, отсутствует.

**Таблица 7. Оценка уровня автомобилизации населения.**

№	Показатели	2002 г.	2005	2010 г.	2016 г.
1.	Общая численность населения, чел.	1923	1851	1782	1559
2.	Количество автомобилей у населения, ед.	510	472	437	333
3.	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	265	255	245	214



**Диаграмма 3. Оценка уровня автомобилизации населения.**

Специализированные парковочные и гаражные комплексы отсутствуют. Для хранения транспортных средств используются неорганизованные площадки с самовольно возведенными гаражами преимущественно в металлическом исполнении. Временное хранение транспортных средств также осуществляется на дворовых территориях жилых комплексов.



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

В сельском поселении обслуживание населения общественным транспортом не предусмотрено. Передвижение по территории населенного пункта осуществляется с использованием личного транспорта либо в пешем порядке.

Движение маршрутных транспортных средств по расписанию, организовано в направлении №117 Камышлов–Восточный.

Информация об объемах пассажирских перевозок необходимая для анализа пассажиропотока отсутствует.

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

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары преимущественно с неусовершенствованным покрытием. Общая протяженность тротуаров составляет 28790 м общая площадь 31980 м<sup>2</sup>.

В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы.

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

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

В Камышловском районе организацией, выполняющий функции по сбору, вывозу, сортировке и размещению отходов, а также эксплуатирующий и содержащий полигон, который используется для утилизации твердых коммунальных отходов, является МУП «ЖКХ Трифоновское».

Маршруты движения мусоровозов, проходят по всем населенным пунктам сельского поселения.

Крупногабаритный автотранспорт существенно повышает разрушаемость неасфальтированных дорог, повышает загазованность и запыляемость дорог, наносит вред окружающей среде.

В тоже время наличие в составе маршрута грузового транспорта железнодорожного переезда, осложняет дорожную ситуацию в период прохождения поездов.

Федеральным законом Российской Федерации от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» пользователям автомобильных дорог запрещается осуществлять перевозки по автомобильным дорогам опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов без специальных разрешений (далее – Федеральный закон).

Согласно указанным нормативным актам, перевозка по дорогам тяжеловесных и крупногабаритных грузов может осуществляться только на основании специальных разрешений, выдаваемых в установленном порядке.

Согласование маршрута транспортного средства, перевозящего тяжеловесные грузы, осуществляется уполномоченным органом (ФКУ «Росдормониторинг») с владельцами автомобильных дорог, по которым проходит такой маршрут (далее – владельцы автомобильных дорог).

Согласование маршрута транспортного средства, перевозящего крупногабаритные грузы, осуществляется уполномоченным органом с владельцами автомобильных дорог и органами управления Госавтоинспекции. Согласование с Госавтоинспекцией проводится также в случаях, если для движения транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных грузов, требуется: укрепление отдельных участков автомобильных дорог; принятие специальных мер по обустройству автомобильных дорог и пересекающих их сооружений и инженерных

коммуникаций в пределах маршрута; изменение организации дорожного движения по маршруту движения транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов; введение ограничений в отношении движения других транспортных средств по требованиям обеспечения безопасности дорожного движения.

Специальное разрешение выдается на одну поездку или на несколько поездок (не более десяти) транспортного средства по определенному маршруту с аналогичным грузом, имеющим одинаковую характеристику (наименование, габариты, масса). Специальное разрешение выдается на срок до 3-х месяцев.

Международные автомобильные перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов осуществляются в соответствии с Федеральным законом от 24 июля 1998 года № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения».

Перевозка крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов возможна в случаях, когда груз не может быть разделен на части без риска его повреждения.

Не допускается движение транспортных средств, перевозящих крупногабаритные грузы, организованными колоннами.

Для обеспечения безопасности при перевозке крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов и информирования других участников дорожного движения о его габаритах, перечисленных в таблице «Обязательные условия использования автомобилей прикрытия» приложения к Правилам обеспечения безопасности перевозок, необходимо использование автомобилей прикрытия.

Во время перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов запрещается:

- Отклоняться от установленного в специальном разрешении маршрута;
- Превышать указанную в разрешении скорость движения;

- Осуществлять движение во время гололеда, снегопада, а также при метеорологической видимости менее 100 метров;
- Осуществлять движение по обочине дороги, если такой порядок не определен условиями перевозки;
- Останавливаться вне специально обозначенных стоянок, расположенных за пределами проезжей части;
- Продолжать перевозку при возникновении технической неисправности транспортного средства, угрожающей безопасности движения, а также при смещении груза либо ослаблении его крепления.

В случае, если во время движения возникли обстоятельства, требующие изменения маршрута движения, субъект транспортной деятельности обязан получить специальное разрешение по новому маршруту в установленном порядке.

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

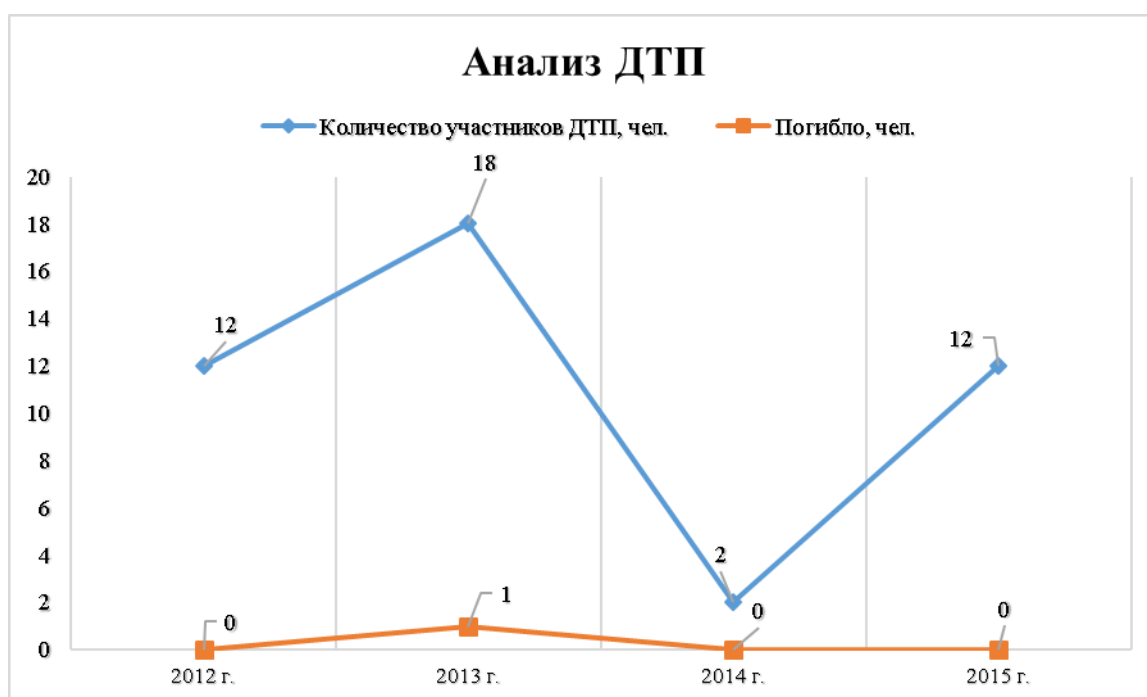
Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного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

В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач.

По итогам 12 месяцев 2015 года на территории Камышловского района зарегистрировано 7 дорожно-транспортных происшествий. В ДТП участвовало 12 человек, из них, 2 получили ранения, были участниками ДТП 12 транспортных средств. Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, необходимо непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

**Таблица 8. Анализ ДТП.**

№	Параметры	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
1.	Количество ДТП, ед.	6	9	2	7
2.	Количество транс. средств участников ДТП	12	14	2	12
3.	Количество участников ДТП, чел.	12	18	2	12
3.1	Погибло, чел.	0	1	0	0
3.2	Получило ранения, чел.	0	3	0	2



**Диаграмма 4. Анализ ДТП.**

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

Количество автомобильного транспорта в сельском поселении понизилось до 333 ед. Предполагается дальнейший рост пассажирского и грузового транспорта.

Рассмотрим отдельные характерные факторы, неблагоприятно влияющие на здоровье.

### Загрязнение атмосферы.

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

### Воздействие шума.

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

### Снижение двигательной активности.

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

Учитывая сложившуюся планировочную структуру поселка и характер дорожно – транспортной сети, можно сделать вывод о сравнительной благополучности экологической ситуации в части воздействия транспортной

инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

Отсутствие участков дорог с интенсивным движением особенно в районах жилой застройки где проходят в основном внутри кварталные дороги, прохождение маршрутов грузового автотранспорта без захода жилую зону, позволяет в целом снизить загрязнённость воздуха. Повышение уровня загрязнения атмосферного воздуха возможно в зимний период, что связано с необходимостью прогрева транспорта, а также в периоды изменения направления ветра.

Источником возможного шумового (акустического) загрязнения может являться железнодорожный транспорт.

Учитывая сравнительно высокий уровень автомобилизации населения поселка, 214 ед. ТС/1000 человек, немаловажным является снижение уровня двигательной активности.

Для эффективного решения проблем загрязнения воздуха, шумового загрязнения, снижения двигательной активности, связанных с использованием транспортных средств, необходимо вести разъяснительную работу среди жителей поселка направленную на снижение использования автомобильного транспорта при передвижении в границах населенного пункта. Необходимо развивать инфраструктуру, ориентированную на сезонное использование населением велосипедного транспорта и пешеходного движения.

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

Анализ сложившегося положения дорожно – транспортной инфраструктуры позволяет сделать вывод о существовании на территории сельского поселения ряда проблем транспортного обеспечения:

- Отсутствие качественного дорожного полотна во всех населенных пунктах сельского поселения;
- Слабое развитие улично-дорожной сети;

- Низкое развитие автомобильного сервиса (АЗС, СТО, мойки);
- Низкий уровень обеспеченности оборудованными местами хранения автомобильного транспорта, парковочными местами и гаражами.

Действующим генеральным планом 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.

Основные решения генерального плана:

- Обеспечить транспортную связь дорожных сетей, путем устройства охраняемого железнодорожного переезда с автоматическими шлагбаумами;
- Произвести реконструкцию улиц с целью приведения основных параметров к нормативным требованиям. При реконструкции улиц необходимо предусмотреть: расширение проезжих частей, усиление дорожных одежд, уличное освещение, пешеходные тротуары, водоотводные сооружения, средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, светофоры), перекладку инженерных коммуникаций, благоустройство и озеленение прилегающих территорий;
- Строительство новых улиц в проектируемой застройке с учетом предлагаемой планировочной и транспортной структуры, нормативных документов и требований.

При проектировании улично-дорожной была учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития.

По состоянию на 01 января 2016 г., по ряду объективных причин, мероприятия в части развития улично – дорожной сети, предусмотренные генеральным планом не реализованы.

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

Основными документами, определяющими порядок функционирования



и развития транспортной инфраструктуры, являются:

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.01.2016);
- Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2016) «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 (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2016);
- Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.08.2015);
- Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения»;
- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Проект развития транспортной инфраструктуры Свердловская область до 2020 года.
- Генеральный план сельского поселения Восточное сельское поселение Муниципального района Камышловский район Свердловская область от 2010 г.
- Генеральный план п. Восточный сельского поселения Восточное сельское поселение Муниципального района Камышловский район Свердловской области от 2015 г.
- Генеральный план с. Никольское сельского поселения Восточное сельское поселение Муниципального района Камышловский район Свердловской области от 2015 г.
- Паспорт сельского поселения Восточное сельское поселение

Муниципального района Камышловский район Свердловской области от 2015 г.

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

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

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. от 15.02.2016 г.), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального

образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

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

Программа позволит обеспечить:

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

### РАЗДЕЛ 3. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ.

#### 3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития сельского поселения.

Прогноз численности населения Восточного сельского поселения на расчетный срок производился на основе данных администрации муниципального образования «Восточное сельское поселение» на 1 июля 2016 года.

Постоянное население сельского поселения по состоянию на 2016 г. составляет 1592 человека (без спецконтингента ФКУ КП-45 и ФКУ ИК-52). Совместно с спецконтингентом 2881 человек.

**Таблица 9. Прогноз численности населения.**

№	Наименование населённых пунктов	Население, чел.							
		1 этап 2016-2020 гг.					2 этап 2021-2025 гг.	3 этап 2026-2030 гг.	4 этап 2031-2035 гг.
		2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.			
1.	п. Восточный	743	745	747	749	751	759	767	775
2.	с. Никольское	604	606	608	610	612	620	628	636
3.	д. Аксариха	68	69	70	71	72	77	82	87
4.	п. Ключики	51	52	53	54	55	60	65	70
5.	п. Аксариха	50	51	52	53	54	55	56	57
6.	д. Кашина	36	36	36	37	37	38	39	40
7.	п. Ольховка	31	31	31	32	32	33	34	35
8.	п. Победа	9	9	9	10	10	11	12	13
	<b>Итого:</b>	<b>1592</b>	<b>1599</b>	<b>1606</b>	<b>1616</b>	<b>1623</b>	<b>1653</b>	<b>1683</b>	<b>1713</b>

### Прогнозная численность населения.

- На 1 этап численность населения по проекту составит 1623 человек.
- На 2 этап численность населения по проекту составит 1653 человек.
- На 3 этап численность населения по проекту составит 1683 человек.
- На 4 этап численность населения по проекту составит 1713 человек.



Диаграмма 5. Прогноз численности населения.

Таблица 10. Процентное соотношение трудоспособного населения.

Возрастная группа	На 2016 г.	
	Чел	%
Население всего	1592	100
моложе трудоспособного возраста	495	31,1
трудоспособный возраст	815	51,2
старше трудоспособного возраста	282	17,7

Проектом предлагается оптимистический вариант дальнейшего социально-экономического развития сельского поселения. Предлагается сохранение действующих предприятий; сохраняется занятость на существующих предприятиях.

Основную возрастную группу трудовых ресурсов сельского поселения Восточное сельское поселение составляет население в трудоспособном возрасте. Дополнительным резервом трудовых ресурсов являются пенсионеры по возрасту, продолжающие трудовую деятельность. В структуре трудовых ресурсов не учитывается категория работающих подростков (до 16 лет) ввиду всеобщего обязательного среднего образования.

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

Потенциально возможно незначительное изменение количества грузового автотранспорта, что связано с планируемым вводом в эксплуатацию промышленных предприятий. В целом, учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения и перевозки грузов вряд ли претерпят значительные изменения.

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

В период реализации программы, транспортная инфраструктура по видам транспорта, представленным в сельском поселении, не претерпит существенных изменений. Основным видом транспорта, обеспечивающим прямую доступность поселка в территориальной структуре Российской Федерации и Свердловская область, останется железнодорожный транспорт. В границах «домашнего региона» преобладающим останется автомобильный транспорт как в формате общественного транспорта, так и личного транспорта граждан. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохранится использование грузового транспорта.

### 3.4. Прогноз развития дорожной сети.

Учитывая экономическую ситуацию и сложившиеся условия, необходимо разработать и реализовать мероприятия по строительству новых и реконструкции существующих участков улично – дорожной сети исходя из требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учетом наиболее значительных грузо - и пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов соцкультбыта и мест приложения труда.

Основным направлением развития дорожной сети сельского поселения, в период реализации Программы, будет являться обеспечение транспортной доступности площадок перспективной застройки и повышение качества, а также безопасности существующей дорожной сети.

**Таблица 11. Прогноз развития дорожной сети.**

№	Наименование работ	Протяженность, км	Тип покрытия существующий	Тип покрытия проектируемый
1.	Перекладка асфальтированных дорог	4.49	Асфальтированный	Асфальтированный
2.	Прокладка новых асфальтированных дорог вместо грунтовых	1.16	Грунтовый	Асфальтированный
3.	Прокладка новых асфальтированных дорог вместо гравийных	23.14	Гравийный	Асфальтированный
4.	Прокладка асфальтированных дорог в планируемых районах сельского поселения	13.674		Асфальтированный

Общая протяженность построенных дорог составит 13,674 км, протяженность реконструированных дорог составит 28,79 км.

Прокладка новых дорог будет состоять из прокладки асфальтированных дорог в планируемых районах сельского поселения и составит 13,674 км.

Реконструкция дорог будет состоять из перекладки асфальтированных дорог и прокладки новых асфальтированных дорог вместо грунтовых и гравийных дорог. Протяженность перекладки асфальтированных дорог составит 4,49 км, протяженность прокладки новых асфальтированных дорог вместо грунтовых дорог составит 1,16 км, протяженность прокладки новых асфальтированных дорог вместо гравийных дорог составит 23,14 км.

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

При сохранении сложившейся тенденции изменения уровня автомобилизации, к 2035 году наступит стабилизация с дальнейшим сохранением в пределах 231 единиц на 1000 человек населения. С учетом прогноза изменения численности населения количество автомобилей у населения к расчетному сроку составит 396 единиц.

Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения представлен в таблице.

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



**Таблица 12. Прогноз уровня автомобилизации.**

№	Показатели	Этапы							
		1 этап 2016-2020 гг.					2 этап 2021-2025 гг.	3 этап 2026-2030 гг.	4 этап 2031-2035 гг.
		2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.			
1.	Общая численность населения, чел.	1592	1599	1606	1616	1623	1653	1683	1713
2.	Количество автомобилей у населения, ед.	333	343	347	353	356	369	383	396
3.	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	214	215	216	218	219	223	227	231



**Диаграмма 6. Прогноз уровня автомобилизации.**

### 3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

При сохранении сложившейся тенденции на снижение количества аварий, в том числе с участием пешеходов, предполагается стабилизация аварийности в целом на уровне 3 случаев в год (к 2020 году) с незначительным ростом, связанным с увеличением количества транспортных средств. Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут реализация разработанного проекта организации дорожного движения (ПОДД), выполнение предписаний, выданных ОГИБДД ОМВД России по Камышловскому району, а также выполнение работ по содержанию, текущему и капитальному ремонту дорог.

Активная разъяснительная и пропагандистская работа среди населения позволит сохранить уровень участия пешеходов в ДТП не более 5 случаев в год.

**Таблица 13. Прогноз уровня ДТП.**

№	Показатели	Этапы							
		1 этап 2016-2020 гг.					2 этап 2021-2025 гг.	3 этап 2026-2030 гг.	4 этап 2031-2035 гг.
		2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.			
1.	Количество автомобилей, ед.	333	343	347	353	356	369	383	396
2.	Количество аварий, ед.	7	7	6	6	5	3	3	3
3.	Количество аварий с участием людей, ед.	12	11	10	8	6	5	5	5



**Диаграмма 7. Прогноз уровня ДТП.**

### **3.7. 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. Изменения центров транспортного тяготения не предвидится. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности в связи с чем, усилится влияние факторов, рассмотренных в п. 2.10.

## РАЗДЕЛ 4. ПРИНЦИПАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

### 4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры.

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

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

В таблице представлены укрупнённые показатели вариантов развития транспортной инфраструктуры.

**Таблица 14. Укрупнённые показатели развития транспортной инфраструктуры.**

№	Показатель	Ед. изм.	Варианты развития		
			Оптимистичный	Реалистичный	Пессимистичный
1.	Индекс нового строительства	%	100	50	0
2.	Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции)	%	50	0	100

№	Показатель	Ед. изм.	Варианты развития		
			Оптимистичный	Реалистичный	Пессимистичный
3.	Существующая протяженность дорог	км	28.79	28.79	28.79
4.	Прирост протяженности дорог (ремонт и строительство новых)	км	42,46	28.79	0
5.	Общая протяженность дорог	км	42,46	42,46	28.79

В рамках реализации данной программы, предлагается принять первый вариант как наиболее вероятный в сложившейся ситуации.

#### **4.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.**

Транспортно-пересадочный узел (сокращённо ТПУ) — пассажирский комплекс, выполняющий функции по перераспределению пассажиропотоков между видами транспорта и направлениями движения. Как правило, ТПУ возникают в крупных транспортных узлах с целью оптимизации перевозочного процесса.

Территория ТПУ, как правило, является собственностью двух или более транспортных фирм либо обслуживает сразу несколько видов транспорта одной фирмы. В отличие, например, от обычных автобусных остановок, на территории ТПУ могут устанавливаться внутренние правила, регламентируемые оплатой проезда в транспорте.



**Рисунок 2. Остановка общественного транспорта.**

*Мероприятия по обеспечению надежности:*

- Ремонт существующих остановок.
- Разработка новой схемы расписания маршрутов автобусного сообщения.

*Мероприятия по обеспечению доступности:*

- Установка новых остановок в планируемых районах.

#### **4.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.**

Сеть улиц, дорог, площадей и пешеходных пространств должна проектироваться как единая общегородская система, в которой четко разграничены функции ее составляющих.

Улично-дорожную сеть увязывают с планировочной структурой поселения и прилегающей к нему территорией, обеспечивая удобные, быстрые и безопасные транспортные связи со всеми функциональными

зонами, с другими поселениями системы расселения, объектами, расположенными в пригородной зоне, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.



**Рисунок 3. Платная парковка.**

ЕПП - совокупность объектов городского парковочного пространства, включающая парковки на улично-дорожной сети муниципального образования и внеуличные парковки всех видов и типов, функционирующие, в том числе на платной основе.

Разработанные НПА направлены на реализацию комплексного подхода к созданию единого парковочного пространства и позволяют на федеральном уровне:

- Утвердить единые термины и определения в данной сфере.
- Определить базовые правила по созданию парковочных пространств.
- Разработать единую методику определения размера платы
- Определить единую политику в отношении парковочных льгот.
- Рассмотреть возможные механизмы ГЧП в рамках развития ЕПП
- Утвердить порядок ведения реестра парковок на территории города.
- Закрепить обязанность по информированию населения о создании

платных парковок.

- Закрепить минимальный необходимый набор способов внесения платы
- Ввести единую классификацию парковок.
- Обеспечить внесение изменений в действующие акты с целью устранения коллизий и недопущения противоречий в нормативной базе.

Разработка предложений по совершенствованию правовой базы ЕПП на муниципальном уровне.

1. Устав муниципального образования в части регламентации полномочий органов местного самоуправления в сфере ЕПП.
2. Система муниципальных правовых актов по вопросам создания парковок:
  - Решение о создании парковок.
  - Правила создания и пользования парковками.
  - Размер платы за парковку.
  - Методика расчета платы за парковку.
  - Порядок определения оператора.

*Мероприятия по обеспечению надежности:*

- Ежегодное нанесение разметки парковочного пространства.

*Мероприятия по обеспечению доступности:*

- Строительство новых парковочных пространств.
- Строительство новых постов технического обслуживания автомобилей.
- Строительство новых АЗС.

#### **4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.**

Пешеходные зоны — это городские центры тяготения с неограниченным функциональным составом объектов. Здесь для пешеходов обеспечивается полная безопасность и комфорт пребывания.

Пешеходные площади и улицы могут быть городского, районного и



микрорайонного значения с расположением одного или группы однофункциональных объектов.

Пешеходные коммуникации: пешеходные дороги, галереи, подземные переходы, распределители — предназначены для кратчайших связей.

Отдельными видами эффекта (наряду с влиянием на количество ДТП) от сооружения пешеходных и велосипедных дорожек являются следующие:

- Польза от нового пешеходного и велосипедного движения.
- Влияние на безопасность участников дорожного движения.
- Сокращение потребности в доставке школьников автотранспортом в школу.
- Польза окружающей среде от перехода от пользования автомобилем на велосипедное или пешее движение.
- Комплексная польза от увеличения пешеходного и велосипедного движения.

Цели разработки концепции:

- Создание инфраструктуры для велосипедных передвижений как вида транспорта, включая велосипедные дорожки, выделенные полосы движения, места стоянки и хранения велосипедов и т.д.;
- Обеспечение зимнего содержания инфраструктуры велосипедных передвижений;
- Стимулирование развития рынка аренды велосипедов;

Этапы разработки концепции:

1-й этап – предложения по созданию рабочих органов, определению источников финансирования, разработка и реализация проектов по созданию условий для рекреационных поездок, начало формирования общегородской сети веломаршрутов, допустимых в рамках существующего правового поля.

2-й этап – разработка связанной максимально безопасной сети веломаршрутов и велопарковок в городе.

3-й этап – предложения по интеграции велотранспорта в транспортную и градостроительную структуру города на основе завершения формирования

веломаршрутной сети и внедрения системы велошеринга.

*Мероприятия по обеспечению надежности:*

- Проведение мероприятий по предотвращению аварийных ситуаций пешеходного и велосипедного передвижения.

*Мероприятия по обеспечению доступности:*

- Создание зон пешеходного и велосипедного передвижения в существующих районах.
- Создание зон пешеходного и велосипедного передвижения в планируемых районах.

#### **4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.**

Транспортные средства грузового транспорта, коммунальных и дорожных служб должны соответствовать требованиям:

- Вибрационных характеристик.
- Шумовых характеристик.
- Требования окраски.

*Мероприятия по обеспечению надежности:*

- Обновление автопарка организации «Дорожного ремонтно-строительного управления» (организации по уходу за территорией сельского поселения).
- Обновление автопарка организации вывоза мусора.
- Реконструкция железнодорожных переездов с учетом передвижения грузового транспорта.
- Создание проекта маршрутов передвижения грузового транспорта в обход существующих жилых зон.

*Мероприятия по обеспечению доступности:*

- Создание проекта маршрутов передвижения грузового транспорта в обход

проектируемых жилых зон.

#### **4.6. Мероприятия по развитию сети дорог.**

В целях повышения качественного уровня улично – дорожной сети сельского поселения, снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия и доступности территорий перспективной застройки, предлагается в период действия программы реализовать следующий комплекс мероприятий по проектированию, строительству и реконструкции дорог.

##### *Мероприятия по обеспечению надежности:*

- Ремонт существующих асфальтированных дорог.
- Перекладка существующих гравийных дорог в асфальтированные дороги.
- Перекладка существующих грунтовых дорог в асфальтированные дороги.
- Реконструкция мостов.
- Ремонт светофоров.
- Ремонт отбойников.
- Ремонт дорожных знаков.
- Ежегодное нанесение дорожной разметки асфальтированных дорог.
- Разработка «Проекта организации дорожного движения».
- Разработка «Комплексной схемы организации дорожного движения».

##### *Мероприятия по обеспечению доступности:*

- Строительство новых асфальтированных дорог в планируемых районах.
- Покупка и строительство светофоров.
- Покупка и строительство отбойников.
- Установка дорожных знаков.
- Разработка новой «Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры».

## **РАЗДЕЛ 5. ПЕРЕЧЕНЬ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.**

Инвестиционные проекты по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры:

1. Реализация системы развития транспорта общего пользования, создания транспортно-пересадочных узлов.
2. Реализация системы развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.
3. Реализация системы развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.
4. Реализация системы развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.
5. Реализация системы развития сети дорог.

**5.1. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков.**



**Рисунок 4. Факторы, определяющие уровень загрузки ДС.**

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

- Проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
- Информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- Обеспечение образовательных учреждений поселения учебно-

методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

- Замена и установка технических средств организации дорожного движения, в т.ч. проектные работы;
- Установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

### **5.2. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем.**

Создание информационно-аналитической системы управления общественным транспортом обусловлено необходимостью повышения эффективности управления общественным транспортом и мониторинга его функционирования. Основными задачами данной системы являются:

- Осуществление мониторинга функционирования общественного транспорта;
- Формирование и оптимизация единой маршрутной сети общественного транспорта;
- Осуществление единого диспетчерского управления общественным транспортом;
- Автоматизация продажи проездных документов на автомобильный и электрический общественный транспорт.

### **5.3. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения.**

Снижение энергоемкости и материалоемкости перевозок достигается путем внедрения более экономичных силовых установок, применением подвижного состава большей грузоподъемности и меньшей собственной массы, повышением уровня технической эксплуатации и эффективности использования подвижного состава.

Одним из путей экономии жидкого нефтяного топлива и снижения

уровня загрязнения окружающей среды является замена (полная или частичная) бензинов и дизельных топлив другими энергоносителями, не нефтяного происхождения. К таким заменителям предъявляется ряд технических требований:

- Они должны обладать физико-химическими свойствами, позволяющими использовать их на транспортных средствах без ухудшения технических параметров или существенного ограничения сферы применения;
- Земные запасы этого топлива или сырья для его получения должны быть достаточны велики;
- Отрицательное воздействие на окружающую среду при добыче, получении, хранении, использовании этих видов топлива должно быть приемлемым по характеру и размерам.

Среди альтернативных типов топлив в настоящее время привлекает внимание целый ряд продуктов различного происхождения: сжатый природный газ, сжиженные газы нефтяного происхождения и сжиженные природные газы, различные синтетические спирты, газовые конденсаты, водород, топлива растительного происхождения и т.д.



**Рисунок 5. Защитное ограждение «защитный экран».**

Известные способы защиты компонентов экосистем от вредного воздействия дорожно-транспортного комплекса сводятся к 4 направлениям:

1. *Организационно-правовые мероприятия* включают формирование нового эколого-правового мировоззрения, эффективную реализацию государственной экологической политики, создание современного экологического законодательства и нормативно-правовой базы экологической безопасности, а меры государственной, административной и общественной контроль функций по охране природы. Они направлены на разработку и исполнение механизмов экологической политики, природоохранного законодательства на транспорте, экологических стандартов, норм, нормативов и требований к транспортной технике, топливно-смазочным материалам, оборудованию, состоянию транспортных коммуникаций и др.

2. *Архитектурно-планировочные мероприятия* обеспечивают совершенствование планирования всех функциональных зон города (промышленной, селитебной – предназначенной для жилья, транспортной, санитарно-защитной, зоны отдыха и др.) с учетом инфраструктуры транспорта и дорожного движения, разработку решений по рациональному землепользованию и застройке территорий, сохранению природных ландшафтов, озеленению и благоустройству.

3. *Конструкторско-технические и экотехнологические мероприятия* позволяют внедрить современные инженерные, санитарно-технические и технологические средства защиты окружающей среды от вредных воздействий на предприятиях и объектах транспорта, технические новшества в конструкции, как автотранспортных средств, так и объектов дорожного комплекса.

4. *Эксплуатационные мероприятия* осуществляются в процессе эксплуатации транспортных средств и направлены на поддержание их состояния на уровне заданных экологических нормативов за счет технического контроля и высококачественного обслуживания.



#### **5.4. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности.**

Осуществление диспетчерского управления общественным транспортом обеспечивает оперативное управление общественным транспортом и формирует объективную информацию о его функционировании. Для этого планируется в рамках информационно-аналитической системы управления общественным транспортом информационно объединить центральные диспетчерские службы муниципального образования, диспетчерские пункты на транспортных предприятиях.

Диспетчерское управление общественным транспортом обеспечит:

- Повышение качества транспортного обслуживания населения за счет непрерывного автоматизированного контроля движения в режиме реального времени;
- Координацию и синхронизацию работы всех видов общественного транспорта за счет увязки интервалов движения по периодам дня на соприкасающихся маршрутах;
- Повышение эффективности использования подвижного состава за счет сокращения непроизводительных потерь времени на маршруте и рационального использования подвижного состава и резерва на наиболее загруженных направлениях;
- Повышение безопасности пассажирских перевозок за счет оперативного оповещения водителей транспортных средств об авариях и чрезвычайных ситуациях на маршрутной сети и информационного обеспечения мероприятий по ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий и чрезвычайных ситуаций посредством организации связи водителей транспортных средств, участников дорожно-транспортных происшествий с представителями оперативных служб (скорая помощь, полиция и др.);

- Предоставление информации населению о расписаниях движения общественного транспорта через информационно-телекоммуникационную сеть Интернет, информационные киоски, в Call-центрах по городской и сотовой телефонной связи и через другие средства информирования населения;
- Оперативное информирование пассажиров на остановках общественного транспорта с помощью остановочных табло об ожидаемом времени прибытия (отправления) общественного транспорта, номере маршрута и фактическом времени прибытия очередного транспортного средства;
- Полный переход на автоматизированный учет и контроль организации работы транспортного комплекса путем интеграции вокзалов, автостанций, транспортных предприятий и транспортных средств в единое информационное пространство.

## **РАЗДЕЛ 6. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.**

Источники инвестиций предлагается получать из бюджетов:

- Российской Федерации;
- Свердловская область;
- Муниципального района Камышловский район;
- Сельского поселения Восточное сельское поселение;
- Благотворительных грантов и негосударственных фондов.

Финансирование программы осуществляется за счет средств бюджета. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом сельского поселения.

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет **1 037 960** тыс. рублей, в т.ч. по видам мероприятий:

- Система развития транспорта общего пользования, создания транспортно-пересадочных узлов – **2 300** тыс. руб.
- Система развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства – **116 100** тыс. руб.
- Система развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения – **251 650** тыс. руб.
- Система развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб – **6 700** тыс. руб.
- Система развития сети дорог – **661 210** тыс. руб.

Информация о расходах на реализацию программы представлена в следующих таблицах.

### 6.1. Система развития транспорта общего пользования, создания транспортно-пересадочных узлов.

**Таблица 15. Финансовые потребности для реализации инвестпроектов в системе развития транспорта общего пользования, создания транспортно-пересадочных узлов с указанием источников финансирования.**

№	Наименование работ и затрат	Единица измерения	Объем работ	Срок, гг.	Общая стоимость, тыс. руб.
1.	Ремонт остановок в существующих районах				
1.1.	п. Восточный	шт	2	1 этап 2016-2020	200
1.2.	с. Никольское	шт	1	1 этап 2016-2020	100
1.3.	д. Аксариха	шт	1	1 этап 2016-2020	100
1.4.	п. Аксариха	шт	1	1 этап 2016-2020	100
2.	Разработка новой схемы расписания маршрутов автобусного сообщения	шт	1	2 этап 2021-2025	100
3.	Ремонт остановок в существующих районах				
3.1.	п. Восточный	шт	2	3 этап 2026-2030	200
3.2.	с. Никольское	шт	1	3 этап 2026-2030	100

№	Наименование работ и затрат	Единица измерения	Объем работ	Срок, гг.	Общая стоимость, тыс. руб.
3.3.	д. Аксариха	шт	1	3 этап 2026-2030	100
3.4.	п. Аксариха	шт	1	3 этап 2026-2030	100
4.	Создание новых остановок в планируемых районах	шт	6	4 этап 2031-2035	1 200
<b>Итого</b>					<b>2 300</b>

**6.2. Система развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.**

**Таблица 16. Финансовые потребности для реализации инвестпроектов в системе развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства с указанием источников финансирования.**

№	Наименование работ и затрат	Единица измерения	Объем работ	Срок, гг.	Общая стоимость, тыс. руб.
1.	Ежегодное нанесение разметки парковочного пространства	шт (за 4 года)	2	1 этап 2016-2020	100
2.	Ежегодное нанесение разметки парковочного пространства	шт (за 4 года)	10	2 этап 2021-2025	500
3.	Строительство новых парковочных пространств в каждом населенном пункте	шт	10	2 этап 2021-2025	9 500
4.	Ежегодное нанесение разметки парковочного	шт (за 4 года)	10	3 этап 2026-2030	500

№	Наименование работ и затрат	Единица измерения	Объем работ	Срок, гг.	Общая стоимость, тыс. руб.
	пространства				
5.	Строительство новых постов технического обслуживания автомобилей	шт	2	3 этап 2026-2030	5 000
6.	Ежегодное нанесение разметки парковочного пространства	шт (за 4 года)	10	4 этап 2031-2035	500
7.	Строительство новых АЗС	шт	2	4 этап 2031-2035	100 000
	<b>Итого</b>				<b>116 100</b>

### 6.3. Система развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.

**Таблица 17. Финансовые потребности для реализации инвестпроектов в системе развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения с указанием источников финансирования.**

№	Наименование работ и затрат	Единица измерения	Объем работ	Срок, гг.	Общая стоимость, тыс. руб.
1.	Проведение мероприятий по предотвращению аварийных ситуаций пешеходного и велосипедного передвижения	шт (за 4 года)	1	1 этап 2016-2020	100
2.	Создание зон пешеходного и велосипедного передвижения в существующих районах	шт	1	1 этап 2016-2020	100 500
3.	Проведение мероприятий по предотвращению аварийных ситуаций пешеходного и велосипедного передвижения	шт (за 4 года)	1	2 этап 2021-2025	100
4.	Реконструкция зон пешеходного и	шт	1	3 этап 2026-2030	50 250



№	Наименование работ и затрат	Единица измерения	Объем работ	Срок, гг.	Общая стоимость, тыс. руб.
	велосипедного передвижения в существующих районах				
5.	Проведение мероприятий по предотвращению аварийных ситуаций пешеходного и велосипедного передвижения	шт (за 4 года)	1	3 этап 2026-2030	100
6.	Создание зон пешеходного и велосипедного передвижения в планируемых районах	шт	1	4 этап 2031-2035	100 500
7.	Проведение мероприятий по предотвращению аварийных ситуаций пешеходного и велосипедного передвижения	шт (за 4 года)	1	4 этап 2031-2035	100
<b>Итого</b>					<b>251 650</b>

**6.4. Система развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.**

**Таблица 18. Финансовые потребности для реализации инвестпроектов в системе развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб с указанием источников финансирования.**

№	Наименование работ и затрат	Единица измерения	Объем работ	Срок, гг.	Общая стоимость, тыс. руб.
1.	Обновление автопарка организации «Дорожного ремонтно-строительного управления» (организации по уходу за территорией сельского поселения)	шт	2	1 этап 2016-2020	2 000
2.	Обновление автопарка организации вывоза мусора	шт	2	1 этап 2016-2020	2 000
3.	Реконструкция железнодорожных переездов с учетом передвижения	шт	5	2 этап 2021-2025	2 500

№	Наименование работ и затрат	Единица измерения	Объем работ	Срок, гг.	Общая стоимость, тыс. руб.
	грузового транспорта				
4.	Создание проекта маршрутов передвижения грузового транспорта в обход существующих жилых зон	шт	1	2 этап 2021-2025	100
5.	Создание проекта маршрутов передвижения грузового транспорта в обход проектируемых жилых зон	шт	1	4 этап 2031-2035	100
	<b>Итого</b>				<b>6 700</b>

## 6.5. Система развития сети дорог.

**Таблица 19. Финансовые потребности для реализации инвестпроектов в системе развития сети дорог с указанием источников финансирования.**

№	Наименование работ и затрат	Единица измерения	Объем работ	Срок, гг.	Общая стоимость, тыс. руб.
1.	Ремонт существующих асфальтированных дорог	км	4.5	1 этап 2016-2020	18 000
2.	Перекладка существующих гравийных дорог в асфальтированные дороги	км	22.14	1 этап 2016-2020	332 100
3.	Перекладка существующих грунтовых дорог в асфальтированные дороги	км	2.16	1 этап 2016-2020	32 400
4.	Ежегодное нанесение дорожной разметки асфальтированных дорог	шт (за 4 года)	1	1 этап 2016-2020	2 000
5.	Реконструкция мостов	шт	5	1 этап 2016-2020	50 000
6.	Разработка «Проекта	шт	1	1 этап 2016-2020	200

№	Наименование работ и затрат	Единица измерения	Объем работ	Срок, гг.	Общая стоимость, тыс. руб.
	организации дорожного движения»				
7.	Разработка «Комплексной схемы организации дорожного движения»	шт	1	2 этап 2021-2025	200
8.	Ежегодное нанесение дорожной разметки асфальтированных дорог	шт (за 4 года)	1	2 этап 2021-2025	2 000
9.	Установка дорожных знаков в существующих районах	шт(комплект)	10	3 этап 2026-2030	5 000
10.	Ежегодное нанесение дорожной разметки асфальтированных дорог	шт (за 4 года)	1	3 этап 2026-2030	2 000
11.	Строительство новых асфальтированных дорог в планируемых районах	км	13.674	4 этап 2031-2035	205 110
12.	Ежегодное нанесение	шт (за 4 года)	1	4 этап 2031-2035	2 000

№	Наименование работ и затрат	Единица измерения	Объем работ	Срок, гг.	Общая стоимость, тыс. руб.
	дорожной разметки асфальтированных дорог				
13.	Покупка и строительство светофоров	шт	5	4 этап 2031-2035	5 000
14.	Установка дорожных знаков в планируемых районах	шт(комплект)	10	4 этап 2031-2035	5 000
15.	Разработка новой «Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры»	шт	1	4 этап 2031-2035	200
	<b>Итого</b>				<b>661 210</b>

## 6.5. Финансовые потребности для реализации программы.

**Таблица 20. Источники финансирования инвестиционных программ по бюджетам.**

Наименование инфраструктуры	Общая стоимость, тыс. руб.	Источник финансирования, тыс. руб.				
		РФ	РБ	МР	СП	ГиФ
<b>Система развития транспорта общего пользования, создания транспортно-пересадочных узлов</b>						
Итого	<b>2 300</b>	460	920	575	115	230
<b>Система развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства</b>						
Итого	<b>116 100</b>	23 220	46 440	29 025	5 805	11 610
<b>Система развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения</b>						

Наименование инфраструктуры	Общая стоимость, тыс. руб.	Источник финансирования, тыс. руб.				
		РФ	РБ	МР	СП	ГиФ
Итого	<b>251 650</b>	50 330	100 660	62 913	12 583	25 165
<b>Система развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб</b>						
Итого	<b>6 700</b>	1 340	2 680	1 675	335	670
<b>Система развития сети дорог</b>						
Итого	<b>661 210</b>	132242	264 484	165 302.5	33 061	66 121
<b>Итого по всем мероприятиям:</b>	<b>1 037 960</b>	<b>207 592</b>	<b>415 184</b>	<b>259 490</b>	<b>51 898</b>	<b>103 796</b>



**Таблица 21. Источники финансирования инвестиционных программ по этапам.**

Наименование инфраструктуры	Общая стоимость, тыс. руб.	Источник финансирования, тыс. руб.			
		1 этап 2016-2020 гг.	2 этап 2021-2025 гг.	3 этап 2026-2030 гг.	4 этап 2031-2035 гг.
<b>Система развития транспорта общего пользования, создания транспортно-пересадочных узлов</b>					
<b>Итого</b>	<b>2 300</b>	500	100	500	1 200
<b>Система развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства</b>					
<b>Итого</b>	<b>116 100</b>	100	10 000	5 500	100 500
<b>Система развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения</b>					

Итого	<b>251 650</b>	100 600	100	50 350	100 600
<b>Система развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб</b>					
Итого	<b>6 700</b>	4 000	2600		100
<b>Система развития сети дорог</b>					
Итого	<b>661 210</b>	434 700	2 200	7 000	217 310
<b>Итого по всем мероприятиям:</b>	<b>1 037 960</b>	<b>539 900</b>	<b>15 000</b>	<b>63 350</b>	<b>419 710</b>

**Таблица 22. Источники финансирования инвестиционных программ.**

Наименование инфраструктуры	Общая стоимость, тыс. руб.	Источник финансирования, тыс. руб.				
		РФ	РБ	МР	СП	ГиФ
<b>Система развития транспорта общего пользования, создания транспортно-пересадочных узлов</b>						
1 этап 2016-2020 гг.	500	100	200	125	25	50
2 этап 2021-2025 гг.	100	20	40	25	5	10
3 этап 2026-2030 гг.	500	100	200	125	25	50
4 этап 2031-2035 гг.	1 200	240	480	300	60	120
<b>Итого</b>	<b>2300</b>	<b>460</b>	<b>920</b>	<b>575</b>	<b>115</b>	<b>230</b>
<b>Система развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства</b>						
1 этап 2016-2020 гг.	100	20	40	25	5	10
2 этап 2021-2025 гг.	10 000	2 000	4 000	2 500	500	1 000

Наименование инфраструктуры	Общая стоимость, тыс. руб.	Источник финансирования, тыс. руб.				
		РФ	РБ	МР	СП	ГиФ
3 этап 2026-2030 гг.	5 500	1 100	2 200	1 375	275	550
4 этап 2031-2035 гг.	100 500	20 100	40 200	25 125	5 025	10 050
<b>Итого</b>	<b>116 100</b>	<b>23 220</b>	<b>46 440</b>	<b>29 025</b>	<b>5 805</b>	<b>11 610</b>
<b>Система развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения</b>						
1 этап 2016-2020 гг.	100 600	20 120	40 240	25 150	5 030	10 060
2 этап 2021-2025 гг.	100	20	40	25	5	10
3 этап 2026-2030 гг.	50 350	10 070	20 140	12 587.5	2 517.5	5 035
4 этап 2031-2035 гг.	100 600	20 120	40 240	25 150	5 030	10 060
<b>Итого</b>	<b>251 650</b>	<b>50 330</b>	<b>100 660</b>	<b>62 912.5</b>	<b>12 583</b>	<b>25 165</b>
<b>Система развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб</b>						

Наименование инфраструктуры	Общая стоимость, тыс. руб.	Источник финансирования, тыс. руб.				
		РФ	РБ	МР	СП	ГиФ
1 этап 2016-2020 гг.	4 000	800	1 600	1 000	200	400
2 этап 2021-2025 гг.	2 600	520	1 040	650	130	260
3 этап 2026-2030 гг.						
4 этап 2031-2035 гг.	100	20	40	25	5	10
<b>Итого</b>	<b>6 700</b>	<b>1 340</b>	<b>2 680</b>	<b>1 675</b>	<b>335</b>	<b>670</b>
<b>Система развития сети дорог</b>						
1 этап 2016-2020 гг.	434 700	86 940	173 880	108 675	21 735	43 470
2 этап 2021-2025 гг.	2 200	440	880	550	110	220
3 этап 2026-2030 гг.	7 000	1 400	2 800	1 750	350	700
4 этап 2031-2035 гг.	217 310	43 462	86 924	54 327.5	10 866	21 731
<b>Итого</b>	<b>661 210</b>	<b>132 242</b>	<b>264 484</b>	<b>165 302.5</b>	<b>33 061</b>	<b>66 121</b>
<b>Итого по всем мероприятиям:</b>	<b>1 323 250</b>	<b>264 650</b>	<b>529 300</b>	<b>330 812.5</b>	<b>66 163</b>	<b>132 325</b>



**Диаграмма 8. Процентное соотношение источников финансирования программы по бюджетам.**



**Диаграмма 9. Процентное соотношение источников финансирования программы по этапам.**



**Диаграмма 10. Процентное соотношение источников финансирования программы по мероприятиям.**

## **РАЗДЕЛ 7. ОЦЕНКА ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.**

Социально-экономический эффект от улучшения состояния дорожной сети муниципального образования выражается в следующем:

- Повышение комфорта и удобства поездок, уменьшение риска ДТП за счет улучшения качественных показателей сети дорог, экономия времени за счет увеличения средней скорости движения;
- Снижение затрат на транспортные перевозки как для граждан, так и для предприятий и организаций города;
- Обеспечение доступности и повышение качества оказания транспортных услуг при перевозке пассажиров автомобильным транспортом по регулярным городским маршрутам.

Оценка эффективности реализации программы осуществляется по итогам её исполнения за отчетный период, и в целом – после завершения реализации программы.

Критериями оценки являются:

- Эффективность.
- Результативность.
- Финансовое исполнение.

Эффективность отражает соотношение результатов, достигнутых в процессе реализации Программы и финансовых затрат, связанных с её реализацией.

Результативность отражает степень достижения плановых значений целевых показателей Программы.

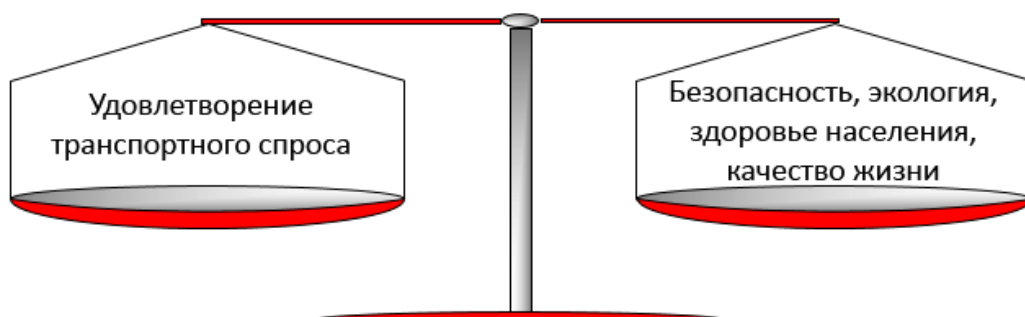
Финансовое исполнение отражает соотношение фактических финансовых затрат, связанных с реализацией Программы, и ассигнований, утверждённых на очередной финансовый год.

Устойчивость транспортной системы определяется ее способностью



обеспечивать качественное удовлетворение потребностей общества в перевозках при одновременной минимизации негативных воздействий на здоровье населения и составление окружающей среды

Политика, направленная на обеспечение устойчивости транспортных систем, получила название «устойчивой транспортной политики».



**Рисунок 6. Устойчивость транспортных систем.**

Формирование Программы инвестиционных проектов осуществляется на основании блок-схемы для расчета Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Восточное сельское поселение Муниципального района Камышловский район Свердловская область с подведомственной территорией на период до 2016-2020 гг. с перспективой до 2035 г.



**Рисунок 7.** Модель Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Восточное сельское поселение Камышловский район на период 2016-2020 годы с перспективой до 2035 года.

## **РАЗДЕЛ 8. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.**

В современных условиях для эффективного управления развитием территории недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также – Программы) в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений и городских округов. Затем, в конце декабря 2014 года в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры.

Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной

инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана городского округа или поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований.

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития социальной инфраструктуры сельских поселений, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4 Требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и городских поселений, по общему правилу, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, поселения – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования планом и программой комплексного социально-экономического развития поселения, городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий,

договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Положения Градостроительного кодекса РФ и существование отдельных Требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов.

Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программ связаны со сроками утверждения генерального плана. Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений подлежат утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта Программы в составе единого комплексного проекта управления развитием территории городского округа или поселения, в который также входит и разработка генерального плана.

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

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

- Координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
- Координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти пермского края, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
- Запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- Разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- Конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- Высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- Создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

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

Транспортная система сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по

развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры сельского поселения, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.