

Администрация муниципального образования «Ярский район»

Разработка программ комплексного развития транспортной  
инфраструктуры муниципальных образований Удмуртской  
Республики

## ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

### ЭТАП 2

**ФОРМИРОВАНИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ В ПРОГРАММЫ  
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ  
ЗОНЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, С УЧЕТОМ МЕРОПРИЯТИЙ НА  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ РЕГИОНАЛЬНОГО И  
МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ, А ТАКЖЕ  
ФЕДЕРАЛЬНОГО И МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ НА 2019, 2020, 2021,  
2022, 2023, 2029 И 2041 ГОДЫ  
ДИЗЬМИНСКОЕ СЕЛЬСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ**

5-845/7-ИЖРТИ

Технический директор

Руководитель проекта



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
ИНСТИТУТ  
«СТРОЙПРОЕКТ»  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

А.Б. Суровцев

В.В. Калинина

Администрация муниципального образования «Ярский район»

Разработка программ комплексного развития транспортной  
инфраструктуры муниципальных образований Удмуртской  
Республики

## ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

### ЭТАП 2

**ФОРМИРОВАНИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ В ПРОГРАММЫ  
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ  
ЗОНЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, С УЧЕТОМ МЕРОПРИЯТИЙ НА  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ РЕГИОНАЛЬНОГО И  
МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ, А ТАКЖЕ  
ФЕДЕРАЛЬНОГО И МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ НА 2019, 2020, 2021,  
2022, 2023, 2029 И 2041 ГОДЫ  
ДИЗЬМИНСКОЕ СЕЛЬСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ**

5-845/7-ПКРТИ

Изм.	№ док.	Подп.	Дата

Администрация муниципального образования «Ярский район»

Разработка программ комплексного развития транспортной  
инфраструктуры муниципальных образований Удмуртской  
Республики

## ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

### ЭТАП 2

**ФОРМИРОВАНИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ В ПРОГРАММЫ  
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ  
ЗОНЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, С УЧЕТОМ МЕРОПРИЯТИЙ НА  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ РЕГИОНАЛЬНОГО И  
МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ, А ТАКЖЕ  
ФЕДЕРАЛЬНОГО И МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ НА 2019, 2020, 2021,  
2022, 2023, 2029 И 2041 ГОДЫ  
ДИЗЬМИНСКОЕ СЕЛЬСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ**

5-845/7-ПКРТИ

Изм.	№ док.	Подп.	Дата

Администрация муниципального образования «Ярский район»

Разработка программ комплексного развития транспортной  
инфраструктуры муниципальных образований Удмуртской  
Республики

## ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

### ЭТАП 2

**ФОРМИРОВАНИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ В ПРОГРАММЫ  
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ  
ЗОНЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, С УЧЕТОМ МЕРОПРИЯТИЙ НА  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ РЕГИОНАЛЬНОГО И  
МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ, А ТАКЖЕ  
ФЕДЕРАЛЬНОГО И МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ НА 2019, 2020, 2021,  
2022, 2023, 2029 И 2041 ГОДЫ  
ДИЗЬМИНСКОЕ СЕЛЬСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ**

5-845/7-ИЖРТИ

Технический директор

Руководитель проекта



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
ИНСТИТУТ  
«СТРОЙПРОЕКТ»  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

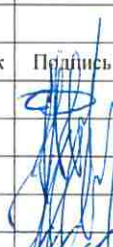
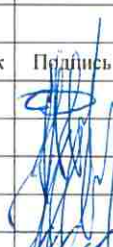
А.Б. Суровцев

В.В. Калинина



## Содержание

Введение .....	3
1. Существующее положение .....	4
1.1. Характеристика социально-экономического и градостроительного развития территории проектирования 4	
1.2. Улично-дорожная сеть .....	4
1.3. Анализ уровня безопасности дорожного движения.....	4
1.4. Городской и пригородный транспорт общего пользования.....	6
1.5. Грузовой автомобильный транспорт и терминально-складская инфраструктура .....	10
1.6. Коммунальные, дорожные службы. Инфраструктура .....	10
1.7. Внешний транспорт.....	11
1.8. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения .....	11
1.9. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры.....	11
1.10. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры .....	15
2. Перспективы развития .....	17
2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития.....	17
2.2. Концепция транспортного развития на вариантной основе.....	18
2.2.1. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения	18
2.2.2. Прогноз уровня автомобилизации .....	19
2.2.3. Прогноз объемов и характера перевозок грузов .....	19
2.3. Развитие транспортной инфраструктуры. Формирование перечня мероприятий .....	20
2.3.1. Автомобильные дороги федерального, регионального и местного значения, улично-дорожная сеть .....	20
2.3.2. Маршрутная сеть и инфраструктура транспорта общего пользования .....	22
2.3.2.1. Мероприятия краткосрочной перспективы (2019, 2020 и 2021 гг.).....	22
2.3.2.2. Мероприятия среднесрочной перспективы (2023 г.).....	22
2.3.2.3. Мероприятия долгосрочной перспективы (2041 г.).....	23
2.3.3. Грузовой автомобильный транспорт и терминально-складская инфраструктура	23
2.3.3.1. Прогноз развития производственной и терминально-складской инфраструктуры .....	23
2.3.3.2. Мероприятия по развитию структуры грузового транспорта .....	23
2.3.4. Мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков.....	24
2.3.5. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем.....	25

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инов. № подл.	
Изм.	Кол.уч
Лист	№ док
Подпись	Дата
Разработал	Корныльев
Проверил	Письменная
ГИП	Калинина
Н.контр.	Алефиров

5-845/7-ПКРТИ-2-ПЗ-С

Содержание

Стадия	Лист	Листов
	1	41

2.3.6. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности ..... 26

2.3.7. Показатели по безопасности дорожного движения ..... 28

2.3.8. Внешний транспорт ..... 28

2.4. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения ..... 29

2.5. Транспортное моделирование ..... 29

3. Оценка объемов, источников финансирования и эффективности мероприятий ..... 31

4. Итоговый перечень и сроки реализации мероприятий ..... 34

5. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, по внесению изменений в документы территориального планирования ..... 37

Приложение А – Статистика ДТП за период январь-сентябрь 2018 года ..... 40


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

**Введение**

Данная работа выполняется АО «Институт «Стройпроект» в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» на основании Государственного контракта №0813500000118005014 от 15.10.2018 г.

В отчете этапа 2 приведены сведения о перспективах социально-экономического развития муниципального образования «Ярский район», основных возможных направлениях развития транспортной инфраструктуры, на основании модельных расчетов и расчета социально-экономической эффективности предложены мероприятия на перспективные сроки.


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

5-845/7-ПКРТИ-2-ПЗ

Лист

3

## 1. Существующее положение

### 1.1. Характеристика социально-экономического и градостроительного развития территории проектирования

Дизьминское сельское поселение – сельское поселение в Ярском муниципальном районе Удмуртской республики. Административный центр – село Дизьмино. Площадь территории муниципального образования составляет 11,2 тыс. га.

Численность населения муниципального образования на 01.01.2018 г. составила 1627 чел. (12,1 % численности населения района). Все население муниципального образования проживает в сельской местности. В состав муниципального образования входят 7 населенных пунктов, наиболее крупным из которых является село Дизьмино, в котором проживает около 80% населения.

Перечень основных предприятий муниципального образования представлен в табл. 1.1.1.

Таблица 1.1.1

#### Перечень крупных промышленных и сельскохозяйственных предприятий

Наименование	Адрес	Численность работников, чел.
ООО «АгроЯр»	С. Дизьмино	Более 100

Источник: Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Удмуртской Республике

### 1.2. Улично-дорожная сеть

Общая протяженность улично-дорожной сети в населенных пунктах, входящих в состав муниципального образования, составляет 15,8 км.

Улично-дорожная сеть нуждается в капитальном ремонте и благоустройстве.

### 1.3. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Проблема безопасности дорожного движения приобрела особую остроту в последнее время. Согласно полученным исходным данным в целом аварийность на территории района снижается. Наиболее частым видом дорожно-транспортного происшествия (ДТП) является столкновение транспортных средств и наезд на пешехода. Основными причинами совершения нарушений в области дорожного движения являются низкий общий уровень правосознания, отсутствие адекватного понимания участниками движения причин возникновения ДТП, недостаточное вовлечение населения в деятельность по предупреждению дорожно-транспортного травматизма. Основными недостатками эксплуатационного состояния дорог в местах совершения дорожно-транспортных происшествий являются: отсутствие дорожных знаков, отсутствие или плохая различимость дорожной разметки, отсутствие пешеходных ограждений, дефекты дорожного покрытия, неудовлетворительное зимнее содержание улиц.

Статистика ДТП за период январь – сентябрь 2018 года по Удмуртской Республике приведена в таблице 1.3.1.


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата



Таблица 1.3.1

## Дорожно-транспортные происшествия, январь - сентябрь 2018 года

Наименование	ДТП		Погибло		Ранено		Тяжесть последствий
	абс	± % к АППГ	абс	± % к АППГ	абс	± % к АППГ	
Удмуртская Республика	1446	2,3	122	-12,9	1774	0,8	6,4
г. Воткинск	82	32,3	2	100,0	100	20,5	2,0
г. Глазов	40	стаб.	2	стаб.	41	-12,8	4,7
Алнашский район	28	12,0	5	-28,6	41	17,1	10,9
г. Можга	36	44,0	0	-100,0	48	84,6	0,0
г. Сарапул	36	-33,3	7	16,7	38	-35,6	15,6
Балезинский район	20	-20,0	5	66,7	17	-37,0	22,7
Вавожский район	7	40,0	2	100,0	8	60,0	20,0
Воткинский район	47	-26,6	5	-61,5	61	-37,1	7,6
Граховский район	3	стаб.	0	-100,0	3	стаб.	0,0
Игринский район	22	-47,6	2	-80,0	27	-57,8	6,9
Кезский район	9	350,0	0	-100,0	14	250,0	0,0
Красногорский район	5	150,0	0	-100,0	6	200,0	0,0
Сарапульский район	20	-13,0	4	-50,0	26	4,0	13,3
Увинский район	21	-19,2	4	100,0	22	-29,0	15,4
Як-Бодьинский район	20	-13,0	3	-40,0	22	-21,4	12,0
Глазовский район	18	-28,0	6	20,0	24	-29,4	20,0
Караулинский район	12	9,1	3	-25,0	10	стаб.	23,1
Киясовский район	4	33,3	0	-100,0	5	66,7	0,0
Можгинский район	42	35,5	14	250,0	63	18,9	18,2
Сюмсинский район	3	-57,1	0	-100,0	6	-25,0	0,0
Юкаменский район	6	100,0	2	100,0	8	100,0	20,0
Дебесский район	11	-50,0	1	-83,3	17	-32,0	5,6
Камбарский район	6	-53,8	0	-100,0	9	-40,0	0,0
Кизнерский район	15	25,0	3	50,0	16	6,7	15,8
Малопургинский район	45	-2,2	5	-58,3	59	1,7	7,8
Селтинский район	7	75,0	1	стаб.	8	33,3	11,1
Шарканский район	9	12,5	2	100,0	14	75,0	12,5
Ярский район	6	-45,5	1	-75,0	5	-66,7	16,7
Завьяловский район	169	32,0	25	-10,7	238	27,3	9,5
г. Ижевск	697	4,2	18	38,5	818	4,5	2,2

Источник: УГИБДД ГУ МВД России

Из статистики по ДТП в Ярском районе за период январь – сентябрь 2018 года можно сделать вывод, что он имеет низкий уровень ДТП, относительно других районов. Также, снижение количества погибших при ДТП, относительно аналогичного периода прошлого года, говорит о снижении показателя по тяжести последствий.

Статистика по видам ДТП за период январь – сентябрь 2018 года по Удмуртской Республике приведена в таблице 1.3.2.

Таблица 1.3.2

## Дорожно-транспортные происшествия и пострадавшие по видам ДТП, январь - сентябрь 2018 года

№	Наименование показателя	Удмуртская Республика					
		ДТП	± % АППГ	погибло	± % АППГ	ранено	± % АППГ
1	ДТП и пострадавшие - всего	1446	2,3	122	-12,9	1774	0,8
	-из них по видам ДТП:						
2	столкновения ТС	549	-1,6	48	-28,4	835	-2,6
3	опрокидывания ТС	142	2,9	18	-21,7	175	1,2
4	наезд на стоящее ТС	22	-8,3	1	стаб.	25	-16,7
5	наезд на пешехода	437	1,9	40	2,6	411	-0,5
6	наезд на препятствие	55	-12,7	10	25,0	59	-20,3

5-845/7-ПКРТИ-2-ПЗ

Лист

5

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата
------	---------	------	-------	---------	------

№	Наименование показателя	Удмуртская Республика					
		ДТП	± % АППГ	погибло	± % АППГ	ранено	± % АППГ
7	наезд на велосипедиста	71	39,2	2	100,0	74	48,0
8	наезд на гужевой транспорт	0	-100,0	0	-100,0	0	-100,0
9	падение пассажира	118	19,2	0	-100,0	129	25,2
10	наезд на животное	11	-15,4	0	-100,0	18	12,5
11	иные виды происшествий (такие как наезд на сотрудника Госавтоинспекции, наезд на дорожного рабочего, наезд на ребенка в коляске и т.п.)	41	5,1	3	200,0	48	9,1
12	Совершению которых сопутствовали неудовлетворительные условия содержания и обустройства улично-дорожной сети (НДУ)	356	-19,6	19	-34,5	445	-19,8
	-из них с НДУ:						
13	на пешеходных переходах	129	-15,1	4	100,0	144	-20,0
14	в городах и населенных пунктах	302	-18,2	8	-46,7	349	-20,5
15	на автомобильных дорогах общего пользования	345	-21,2	19	-34,5	433	-21,1
	-в том числе:						
16	в границах населенных пунктов	291	-20,1	8	-46,7	337	-22,2
17	ДТП и пострадавшие из-за эксплуатации технически неисправных транспортных средств	27	-12,9	5	стаб.	33	-26,7

Источник: УГИБДД ГУ МВД России

Из статистики по видам ДТП за период январь – сентябрь 2018 года, можно сделать вывод, что основным видом было столкновение транспортных средств. За ним следует наезд на пешехода и неудовлетворительные условия содержания и обустройства улично-дорожной сети. Результат анализа статистики ДТП за 2018 год представлен в Приложении А.

Основными направлениями деятельности, способными улучшить ситуацию с дорожно-транспортной аварийностью являются:

- ликвидация мест концентрации ДТП;
- формирование законопослушного поведения на дорогах;
- совершенствование организации дорожного движения;
- разделение транспортных и пешеходных потоков;
- модернизация светофорных объектов;
- строительство надземных пешеходных переходов;
- сооружение ограждений вдоль тротуаров на опасных участках;
- сооружение искусственных неровностей на дорогах вблизи образовательных учреждений, учреждений здравоохранения;
- установка дорожных знаков на опасных участках дорог;
- устройство освещения на УДС;
- развитие системы фото-, видеофиксации нарушений ПДД.

#### 1.4. Городской и пригородный транспорт общего пользования

Через поселок проходит железнодорожная ветка Яр – Глазов, которая далее уходит на север в Кировскую область. Железнодорожным транспортом, в основном, пользуются жители п. Яр, п. Пудем и с. Дезьино. Организацию автобусных муниципальных маршрутов осуществляет ИП Чупин В.В. Организацию междугородних, межрайонных автомобильных перевозок в городе осуществляют ОАО «Автовокзалы Удмуртии». Индивидуальные предприниматели района оказывают транспортные услуги населению легковыми таксомоторами. Круглосуточно на улицы района выходит более 5 легковых такси, управляемых диспетчерскими службами, организованными предпринимателями.

В 2017 году выделены средства на содержание 6 школьных автобусных маршрутов: Укан – Нижняя Чура, Зюино – Удмурт Сада, Яр – Кычино, Никольское – Шестоперово, Пудем – Тум – Баяран, Юр – Черкадцы общей протяженностью 21,94 км.

Основной объем пассажиров в Ярском районе перевозится автомобильным транспортом. В районе функционируют пять муниципальных автобусных маршрута и три межмуниципальных.

На 2018 год, согласно реестру муниципальных маршрутов транспорта общего пользования, территорию Ярского района обслуживают 5 автобусов малого класса и 5 автобусов среднего класса экологического класса Евро-2 и Евро-3.

Перечень муниципальных и межмуниципальных автобусных маршрутов Ярского района представлен в табл. 1.4.1. Объемы транспортной работы по маршрутам представлены в таблице 1.4.2.

Информация о пассажиропотоке на пригородных и междугородных маршрутах<sup>1</sup> представлена в табл. 1.4.3.

Реестр и расписание муниципальных маршрутов на территории Ярского района представлены в **Ошибка! Источник ссылки не найден.** 1.4.4 и табл. 1.4.5.

Таблица 1.4.1

#### Перечень муниципальных и межмуниципальных автобусных маршрутов Ярского района

№	№ маршрута	Наименование маршрута	Протяженность маршрута, км	Тип и количество ТС
1	140	Яр - Ворца	25,0	Средний класс – 1 ед Малый класс – 1 ед
2	112	Яр - Елово	19,8	Средний класс – 1 ед Малый класс – 1 ед
3	283	Яр - Озерки	31,5	Средний класс – 1 ед Малый класс – 1 ед
4	114	Яр - Никольское	36,0	Средний класс – 1 ед Малый класс – 1 ед
5	б/н	Яр - Зюино	25,0	Средний класс – 1 ед Малый класс – 1 ед
6	330	г. Глазов (АВ) - п. Яр (АС)	38,8	Малый класс – 2 ед
7	369	г. Глазов (АВ) - с. Пудем	51,3	Средний класс – 3 ед Малый класс – 3 ед
8	574	п. Яр (АВ) – г. Ижевск (АВ)	213,8	Малый класс – 2 ед

Таблица 1.4.2

#### Объемы транспортной работы на маршрутах

<sup>1</sup> Согласно данным в материалах, предоставленных заказчиком

№ маршрута	Наименование маршрута	Прогнозируемый объем транспортной работы на 2018 год (тыс. пасс. место км.)				Всего объем ожидаемой транспортной работы за 2018 год, тыс. пасс. место км.
		I кв. 2018 г. факт	II кв. 2018 г. факт	III кв. 2018 г. оценка	IV кв. 2018 г. прогноз	
140	«Яр – Ворца»	357,8	365,5	378,3	383,5	1485,1
112	«Яр – Елово»	79,86	75,92	88,76	96,37	340,91
114	«Яр – Никольское»	151,18	162,59	164,86	165,73	644,36
б/н	«Яр – Зюино»	62,88	67,56	69,8	70,2	270,44
б/н	«Яр – Озерки»	58,6	61,8	63,8	65,3	249,50
<b>ИТОГО</b>		<b>710,32</b>	<b>733,37</b>	<b>765,52</b>	<b>781,10</b>	<b>2990,31</b>

Таблица 1.4.3

**Информация о пассажиропотоке за 2015 год на пригородных и междугородных маршрутах регулярных перевозок**

Маршрут	Тип маршр.	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь
Ижевск АВ Центральный - Яр ч/з Глазов АВ 574	междуг.	569	498	571	550	535	662	681	698	583	555	584	621
Яр - Ижевск АВ Центральный ч/з Глазов АВ 574	междуг.	521	448	542	500	547	561	608	618	516	514	545	489
Глазов АВ - Яр 330	пригор.	488	397	428	439	581	542	580	601	531	463	428	401
Яр - Ворца 140	пригор.	0	0	0	0	31	14	0	0	0	0	0	0
Яр - Глазов АВ 330	пригор.	692	606	599	600	599	653	618	690	574	638	660	602
Яр - Елово	пригор.	41	44	36	0	64	99	49	91	112	100	105	104
Яр - Зюино 124	пригор.	76	78	71	0	71	108	128	162	124	118	130	123
Яр - Кузьмино б/н	пригор.	19	22	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Яр - Никольское 114	пригор.	0	0	0	0	70	132	84	114	134	110	119	186
Яр - Озерки б/н	пригор.	53	55	24	0	42	96	88	100	80	96	119	110

Инд. № подл.	Подпись и дата	Взамен инд №

Таблица 1.4.4

Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок муниципального образования «Ярский район»<sup>2</sup>

№	Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута регулярных перевозок в виде наименований начального остановочного пункта и конечного остановочного пункта по маршруту регулярных перевозок или в виде наименований поселений, в границах которых расположены начальный остановочный пункт и конечный остановочный пункт по данному маршруту (АВ - автовокзал, АС - автостанция)	Наименования промежуточных остановочных пунктов по маршруту регулярных перевозок или наименования поселений, в границах которых расположены промежуточные остановочные пункты	Наименование улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок	Протяженность маршрута регулярных перевозок, км	Порядок посадки и высадки (только в установленных остановочных пунктах или в любом не запрещенном ПДД месте по маршруту регулярных перевозок	Вид регулярным перевозок (регулярные перевозки по регулируемым тарифам или регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам)	Виды транспортных средств и классы транспортных средств, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок; максимальное количество транспортных средств каждого класса	Экологические характеристики транспортных средств, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок	Дата начала осуществления регулярных перевозок	Наименование, место нахождения юридического лица, фамилия, имя и, если имеется, отчество индивидуального предпринимателя (в том числе участников договора простого товарищества, осуществляющих перевозки по маршруту регулярных перевозок
1	140	Яр-Ворца	Укан, Н.Укан, Н.Чура, Зянкино	п.Яр ул.Ф.Васильева - а/д Яр-Укан, а/д Укан- Ворца	25	только в установленных остановочных пунктах	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус. Малый класс - 1 ед. Средний класс -1 ед.	ЕВРО-2 ЕВРО-3	14.04.2009	ИП Чупин В.В. г.Глазов ул.Юкаменская д.33а
2	112	Яр-Елово	Бармашур, Ярский Льнозавод, Усть-Лекма, Костромка	п.Яр ул.Советская - а/д Глазов-Яр- Орловский починок- Граница с Кировской область	19,8	только в установленных остановочных пунктах	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус. Малый класс - 1 ед. Средний класс -1 ед.	ЕВРО-2 ЕВРО-3	14.04.2009	ИП Чупин В.В. г.Глазов ул.Юкаменская д.33а
3	283	Яр-Озерки	Бармашур, Ярский Льнозавод, Пудем,	а/д Глазов-Пудем- Озерки, Пудем-Тум	31,5	только в установленных остановочных пунктах	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус. Малый класс - 1 ед. Средний класс -1 ед.	ЕВРО-2 ЕВРО-3	14.04.2009	ИП Чупин В.В. г.Глазов ул.Юкаменская д.33а
4	114	Яр-Никольское	Укан, Н.Укан, Юр, Шестоперово, Азьманово.	а/д Яр-Укан-Юр-Никольское	36	только в установленных остановочных пунктах	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус. Малый класс - 1 ед. Средний класс -1 ед.	ЕВРО-2 ЕВРО-3	14.04.2009	ИП Чупин В.В. г.Глазов ул.Юкаменская д.33а
5	б/н	Яр-Зюино	Бармашур, Шобоково, Юдчино, Тарасово, Бачумово	а/д Яр-Зюино	25	только в установленных остановочных пунктах	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус. Малый класс - 1 ед. Средний класс -1 ед.	ЕВРО-2 ЕВРО-3	14.04.2009	ИП Чупин В.В. г.Глазов ул.Юкаменская д.33а

<sup>2</sup> Официальный сайт администрации Ярского района: [http://yar.udmurt.ru/city/turizm/raspisanie/Reestr\\_auto2018.pdf](http://yar.udmurt.ru/city/turizm/raspisanie/Reestr_auto2018.pdf)

5-845/7-ПКРТИ-2-ПЗ

Таблица 1.4.5

Расписание муниципальных маршрутов на территории Ярского района<sup>3</sup>

№	Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Время отправления, регулярность	
		от начального пункта	от конечного пункта
1	140	7:45; 15:00 (пн,вт, пт, сб, вс), 19:30 (пт)	8:45; 16:00 (пн, вт, пт, сб, вс), 20:30
2	112	08:10 (вт), 14:10 (вт), 15:00 (сб)	08:45 (вт), 14:45 (вт), 15:35 (сб)
3	283	06:00 (вт), 12:00 (вт), 16:00 (вс)	07:00(вт), 13:00 (вт), 17:00 (вс)
4	114	08:40(пт); 14:10 (пт)	09:15(пт); 14:45 (пт)
5	б/н	06:00 (пн), 12:20 (пн)	

**1.5. Грузовой автомобильный транспорт и терминально-складская инфраструктура**

Основными объектами грузогенерации и грузопоглощения на территории муниципального образования являются следующие объекты хозяйственной деятельности: сельскохозяйственные предприятия, склады, магазины, почтовые отделения и т.д.

Грузовые перевозки осуществляются предприятиями муниципального образования самостоятельно, население имеет возможность воспользоваться грузовыми автомобилями индивидуальных предпринимателей.

По данным Росстата объем потребления продуктов на 1 человека в Республике Удмуртии составляет 584 кг. С учетом упаковки, формирующей генерацию твердых коммунальных отходов (ТКО) (227 кг/человека в год), а также напитков, непищевых продуктов и бытовой техники, объем потребления на 1 человека оценивается в 1 тонну продуктов в год.

Переработка бытовых и промышленных отходов в муниципальном образовании не производится. Сбор и вывоз твердо-бытовых отходов на территории района осуществляют частные организации, согласно утвержденным графикам.

**1.6. Коммунальные, дорожные службы. Инфраструктура**

Транспортные средства, занятые в жилищно-коммунальном хозяйстве, осуществляют механическую уборку дорог и тротуаров в районе, вывоз ТКО, россыпь противогололедных материалов. Механическая уборка осуществляется по нескольким очередям автомобильных дорог, имеющих разную периодичность выполняемых работ. Объем и периодичность выполняемых работ колеблется ежегодно в зависимости от возможностей местного бюджета.

<sup>3</sup> Официальный сайт администрации Ярского района: <http://yar.udmurt.ru/city/turizm/raspisanie/?type=special>



В целях организации борьбы с зимней скользкостью на автомобильных дорогах, дорожные службы ежегодно заготавливают комбинированные твердые противогололедные материалы в виде песко-соляной смеси, наибольший объем которых заготавливается на базах обслуживания.

Основными единицами техники, используемой при выполнении мероприятий по содержанию автомобильных дорог, являются комбинированные дорожные машины.

### **1.7. Внешний транспорт**

По территории муниципального образования проходит железнодорожная магистраль Киров – Пермь – Екатеринбург, обслуживаемая Кировским отделением Горьковской железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

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

В последнее время с ростом количества автотранспорта происходит увеличение негативного воздействия автомобилей на окружающую среду. Наиболее актуальной проблемой является загрязнение атмосферы. Автомобиль выжигает значительное количество кислорода и выбрасывает в атмосферу эквивалентное количество диоксида углерода. В составе выхлопных газов автомобиля содержится около 300 вредных веществ. Основными загрязняющими атмосферу веществами являются оксиды углерода, углеводороды, оксиды азота, сажа, свинец, диоксид серы. Среди углеводородов наиболее опасны бензопирен, формальдегид, бензол. При работе автомобиля в атмосферу поступает также резиновая пыль, образующаяся вследствие стирания покрышек. При использовании бензина с добавлением соединений свинца автомобиль загрязняет почвы этим тяжелым металлом. Автомобили также являются источником шумового загрязнения.

К физическим факторам воздействия на окружающую среду относятся шум, электромагнитные излучения, радиация, вибрация и др.

Источником шума являются железнодорожные пути и станции. Ориентировочные эквивалентные уровни шума железнодорожных путей составляют 75 дБА.

Деятельность сельскохозяйственных предприятий, применение ядохимикатов, минеральных удобрений, отсутствие сети централизованной канализации в жилых массивах также приводит к загрязнению поверхностных и подземных вод и почв.

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

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

*на федеральном уровне:*

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 03.08.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2018);

- Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 03.08.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.08.2018);
- Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 03.08.2018) «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 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения»;
- Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 03.08.2018) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.08.2018);
- Федеральный закон от 10.01.2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» (в ред. от 03.07.2016);
- Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 27.08.2018) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»);
- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 20.12.2017 №1596 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»;
- Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 N 1734-р;
- Приказ министерства транспорта Российской Федерации от 17.03.2015 №43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения»;
- Национальный стандарт РФ ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля» (утв. и введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 26 сентября 2017 г. N 1245-ст);
- Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25 сентября 2007 г. N 74 «О введении в действие новой редакции санитарно-эпидемиологических правил и нормативов СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов» (с изменениями и дополнениями);
- Постановление Правительства РФ от 02.04.2012 N 280 «Об утверждении Положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)»;
- Федеральный закон от 13.07.2015 N 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным

- электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 29.07.2018);
  - Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»;
  - Постановление Правительства РФ от 07.03.1995 N 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)»;
  - Федеральный закон от 13.07.2015 N 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
  - Приказ Минтранса РФ от 20.08.2004 N 15 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей»;
  - Постановление Правительства РФ от 14.02.2009 N 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»;
  - Федеральный закон от 09.02.2007 N 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
  - Приказ Минтранса России от 15.01.2014 N 7 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»;
  - Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
  - Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
  - Поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;
  - Приказ министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог».
  - Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».

*на региональном уровне:*

- Государственная программа Удмуртской Республики «Развитие транспортной системы Удмуртской Республики» (с изменениями на 16.07.2018) (в ред. постановлений Правительства Удмуртской Республики от 19.05.2014 N 185, от 29.04.2015 N 214);
- Комплексный план транспортного обслуживания населения Удмуртской Республики на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок (утв. распоряжением Правительства Удмуртской Республики от 9 марта 2016 г. № 179-р);
- Порядок организации и проведения работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения

Удмуртской Республики (утв. постановлением Правительства Удмуртской Республики от 23 октября 2012 года № 475);

- Административный регламент Министерства транспорта и дорожного хозяйства Удмуртской Республики по исполнению государственной функции «Осуществление регионального государственного надзора за обеспечением сохранности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения на территории Удмуртской Республики» (с изменениями на: 25.12.2017, от 29 марта 2016 года N 0065/01-04);
- Схема территориального планирования Удмуртской Республики в редакции от 15 марта 2018 г. (с изменениями внесенными в соответствии с постановлением Правительства Удмуртской Республики от 3 июля 2017 г. № 302);
- Постановление Правительства Удмуртской Республики «Об утверждении нормативов градостроительного проектирования по Удмуртской Республике (с изменениями на: 24.02.2015) от 16 июля 2012 года N 318.

*на муниципальном уровне:*

- Схема территориального планирования МО «Ярский район»;
- Нормативы градостроительного проектирования МО «Ярский район»;
- Генеральный план МО «Дизьминское»;
- Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры МО «Дизьминское»;
- Правила землепользования и застройки МО «Дизьминское».

Анализ нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры, показал, что на федеральном и региональном уровне нормативно-правовая база сформирована.

На межмуниципальном уровне 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 муниципального образования.

Разработка и утверждение программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования входит в состав полномочий органов местного самоуправления в соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. от 15.02.2017 г.), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.).

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, должна включать в себя документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, 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 (п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.).

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры МО «Дизьминское» должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Программа позволит обеспечить:

1. Развитие транспортной инфраструктуры, с учетом градостроительной деятельности, исходя из объективно обусловленных потребностей в перемещении грузов и населения по территории муниципального образования, необходимое для создания безопасного, качественного и эффективного транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности.
2. Доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования.
3. Оптимизацию транспортного потока, условия для управления транспортным спросом в целях повышения эффективности транспортной системы района.
4. Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности.
5. Эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

#### **1.10. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

Объемы финансирования дорожного хозяйства сельского поселения отражены в нормативно-правовых актах: «О бюджете муниципального образования» и «Об утверждении отчета об исполнении бюджета муниципального образования».

Динамика финансирования дорожного хозяйства в период 2013-2017 гг. представлена в табл. 1.10.1.

Среднегодовой объем финансирования дорожной отрасли составляет в период 2013 – 2017 годы 752,2 тыс. руб.

**Таблица 1.10.1**

#### **Распределение бюджетных ассигнований по направлениям финансирования дорожной отрасли муниципального образования, тыс. руб.**

Наименование направлений финансирования	2013	2014	2015	2016	2017
Дорожное хозяйство					
План	207,9	1 988,8	653,8	731,4	425,1
Исполнение	207,9	1 812,9	653,8	731,4	355,1

5-845/7-ПКРТИ-2-ПЗ

Лист

15

Наименование направлений финансирования	2013	2014	2015	2016	2017
% исполнения	100,0	91,2	100,0	100,0	83,5

*Источник: решения Совета депутатов муниципального образования*


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата



## 2. Перспективы развития

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

Социально-экономическое развитие муниципального образования регламентируется документами, перечисленными в табл. 2.1.1.

Таблица 2.1.1

#### Перечень документов социально-экономического развития муниципального образования

Наименование документа	Утверждающий документ
Стратегия социально-экономического развития Удмуртской Республики на период до 2025 года	Закон Удмуртской Республики от 09.10.2009 г. №40-РЗ (с последующими изменениями)
План мероприятий по реализации Стратегии социально-экономического развития Удмуртской Республики на период до 2025 года	Постановление Правительства Удмуртской Республики от 10.10.2014 г. №383 (с последующими изменениями)
О Прогнозе социально-экономического развития Удмуртской Республики на 2018 год и плановый период 2019 и 2020 годов	Распоряжение Правительства Удмуртской Республики от 31.10.2017 №1327-р
Государственная программа Удмуртской Республики «Создание условий для устойчивого экономического развития Удмуртской Республики»	Постановление Правительства Удмуртской Республики от 15.04.2013 г. №161 (с последующими изменениями)
Инвестиционная стратегия Удмуртской Республики на период до 2025 года	Указ Главы Удмуртской Республики от 26.05.2014 г. №166 (с последующими изменениями)
Государственная программа Удмуртской Республики «Развитие сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия»	Постановлением Правительства Удмуртской Республики от 15.03.2013 г. №102 (с последующими изменениями)
Государственная программа Удмуртской Республики «Развитие промышленности и повышение её конкурентоспособности»	Постановление Правительства Удмуртской Республики от 20.05.2013 г. №201 (с последующими изменениями)
Стратегия социально-экономического развития муниципального образования «Ярский район» на 2015 – 2020 годы и на период до 2025 года	Постановление Администрации муниципального образования «Ярский район» от 31.12.2014 №1202
Прогноз социально-экономического развития Ярского района на 2018-2020 годы	Постановление Администрации муниципального образования «Ярский район» от 03.11.2017 №837
Муниципальная программа «Создание условий для устойчивого экономического развития»	

Градостроительное развитие в первую очередь регламентируется схемой территориального планирования Удмуртской Республики, схемой территориального планирования муниципального района, а также генеральным планом поселения (табл. 2.1.2).

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата	5-845/7-ПКРТИ-2-ПЗ	
						Лист	
						17	

Таблица 2.1.2

## Перечень документов территориального планирования

Муниципальное образование	Наименование документа	Утверждающий документ
Удмуртская Республика	Схема территориального планирования	Постановление Правительства Удмуртской Республики №179 от 30.05.2011. Постановлением Правительства Удмуртской Республики № 65 от 15.03.2018 в СТП были внесены изменения
Ярский район	Схема территориального планирования	Решение Совета депутатов муниципального образования "Ярский район" № 406 от 28.10.2011
Дизьминское сельское поселение	Генеральный план	Решение Совета депутатов №12 от 27.06.2012

В настоящее время на территории муниципального образования не реализуются и не планируются к реализации инвестиционные проекты.

В рамках разработки Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры был выполнен прогноз численности населения сельского поселения (табл. 2.1.3). Прогноз численности населения согласован с Администрацией муниципального образования «Ярский район»<sup>4</sup>.

Таблица 2.1.3

## Прогноз численности населения сельского поселения, тыс. чел.

Поселение	2019	2020	2021	2022	2023	2029	2041
Дизьминское сельское поселение	1,61	1,59	1,57	1,55	1,53	1,49	1,49

## 2.2. Концепция транспортного развития на вариантной основе

## 2.2.1. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения

Административный центр пос. Яр является основным центром притяжения населения с территории всего муниципального образования.

Спрос на передвижение населения складывается в основном из финансовых и социально-экономических факторов, которые необходимо рассматривать в увязке друг с другом.

К основным факторам, влияющим на спрос на передвижения, относятся следующие:

- дисбаланс в размере заработной платы, в результате чего население трудоустраивается на предприятиях, расположенных на территориях с более высоким уровнем заработной платы;
- дефицит мест труда в периферийных районах административного центра, а также ограниченный выбор сфер деятельности, по сравнению с рынком труда центров поселений и пос. Яр;

<sup>4</sup> Письмо №01-14/104А от 16.01.2019

- отставание в обеспечении населения пригородных территорий пос. Яр культурно-досуговыми объектами, что вынуждает жителей данных территорий пользоваться культурно-досуговыми объектами райцентра.

В целом для территории муниципального образования на перспективу сохранится тенденция к ежедневной маятниковой миграции по направлению «центр-периферия», т.е. население сельских поселений в пос. Яр и административный центр; население «спальных районов» в центр и обратно. В то же время в зависимости от специфики территории могут проследиваться и иные тенденции, однако их доля в общей структуре передвижения населения значительно уступает.

### 2.2.2. Прогноз уровня автомобилизации

Прогноз темпов роста уровня автомобилизации выполнен на основе достигнутого уровня автомобилизации, динамики показателя в предыдущие годы и с учетом мировой тенденции роста уровня автомобилизации населения.

Прогноз уровня автомобилизации в Удмуртской Республике и Ярском муниципальном районе выполнен на основе данных Автостата о парке легковых автомобилей в 2018 году.

Уровень автомобилизации к 2041 году возрастет в Удмуртской Республике в 1,6 раза до 445 автомобилей на 1000 человек, в Ярском районе уровень автомобилизации достигнет 415 автомобилей на 1000 чел. населения (табл. 2.2.2.1).

Таблица 2.2.2.1

#### Прогноз уровня автомобилизации, авт. на 1000 чел. населения

Территория	2018	2023	2029	2041	2041/2018
Удмуртская Республика	285	330	370	445	1,6
Ярский район	228	275	335	415	1,8

### 2.2.3. Прогноз объемов и характера перевозок грузов

Объемы грузоперевозок по территории муниципального образования зависят от:

- объемов, которые вырабатывают объекты грузогенерации и потребляют объекты грузопоглощения, находящиеся как на территории муниципального образования, так и за его пределами;
- маршрутов перевозки между объектами грузогенерации и грузопоглощения.

К основным объектам грузогенерации/грузопоглощения относятся:

- крупные производственные предприятия и зоны;
- зоны жилой застройки;
- объекты строительства (жилые, промышленные, транспортные и т.д.);
- источники основных строительных материалов (карьеры, производители щебня, заводы ЖБИ, кирпичные заводы и т.д.);

- объекты транспортно-логистической инфраструктуры (склады, транспортно-логистические центры, железнодорожные станции и т.д.);
- предприятия торговли (продовольственные и непродовольственные магазины, рынки, базы строительных и хозяйственных товаров);
- объекты по утилизации бытовых и промышленных отходов (полигоны твердых бытовых отходов (ТБО), мусороперерабатывающие заводы).

Маршруты перевозки грузов между объектами грузогенерации и грузопоглощения – это основные направления движения транспорта по грузовому каркасу территории, по маршрутам могут осуществляться местные, межмуниципальные, региональные, межрегиональные и международные грузоперевозки.

Характер грузовых перевозок значительно зависит от объемов и видов перевозимых грузов, географии перевозок, а также сроков поставок: от данных характеристик зависит выбор видов транспорта, которыми будут перевозиться грузы. Например, наиболее дешевые виды грузов (например, строительные) целесообразно перемещать большими партиями на большие расстояния, используя такие виды транспорта, как железная дорога, речной и морской виды транспорта, однако перемещение данных видов грузов на малые расстояния и небольшими партиями (подвозка к строительным площадкам и т.д.) выполняется в большинстве случаев автомобильным транспортом. Перевозка грузов с высокой стоимостью чаще всего ведется автотранспортом. Также при перевозке важно учитывать характеристику (физические, химические свойства и т.д.) грузов, например, срок застывания бетона - два-три часа, в процессе перевозки состав должен постоянно перемешиваться; при транспортировке битума, асфальта, большинства продуктов питания, необходимо соблюдение температурного режима, легко бьющиеся грузы также принято возить автотранспортом.

Таким образом, прогноз объемов перевозок грузов зависит от изменения:

- объемов и структуры производимой на территории муниципального образования продукции сельского хозяйства, промышленности;
- объемов строительства на территории муниципального образования;
- объемов потребления населением различной продукции;
- объемов отходов, формируемых производством, строительной и иными отраслями экономики, а также населением;
- объемов межмуниципальных, региональных, межрегиональных и международных грузоперевозок.

**2.3. Развитие транспортной инфраструктуры. Формирование перечня мероприятий**

**2.3.1. Автомобильные дороги федерального, регионального и местного значения, улично-дорожная сеть**

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры представлены в таблице 2.3.1.1.


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

Таблица 2.3.1.1

Перечень мероприятий по развитию улично-дорожной сети

№ на схеме	Мероприятие	Срок окончания	Существующая категория	Категория на перспективу	Знач	МР / ГО	Поселение	Стр	Рек	Рем	Полосность		Длина, км			
											Сущ	Персп	Стр	Рек	Рем	
2.36	Реконструкция автодороги (Глазов - Яр) - гр. Кировской области	2025	III	II	P	Глазовский район, Ярский район	Кожильское МО, Дизьминское МО, Ярское МО, Еловское МО		+			2	2			21,6
2.168	Реконструкция дороги Юкаменское - Ворца	2025	IV	III	P	Юкаменский район, Ярский район	Юкаменское МО, Ежевское МО, Ворцинское МО		+			2	2			23
2.173	Реконструкция дороги Ворца - Нижний Укан	2025	IV	III	P	Ярский район	Ворцинское МО, Уканское МО		+			2	2			10
2.174	Реконструкция дороги Яр - Укан	2025	IV	III	P	Ярский район	Ярское МО, Дизьминское МО, Уканское МО		+			2	2			10
2.175	Строительство а/д Яр-Укан - а/д Н. Укан-Ворца	2025		IV	P	Ярский район	Уканское МО	+					2	3		
2.176	Строительство путепровода на а/д Яр-Пудем с ж.д. линией Киров - Пермь	2020		IV	P	Ярский район	Ярское МО	+					2	0,03		
2.177	Реконструкция Орловский - гр. Кировской области	2025	IV	III	P	Ярский район	Еловское МО		+			2	2			23
2.178	Реконструкция Бачумово - Сада	2019	V	IV	P	Ярский район	Бачумовское МО		+			1	2			6,3
2.179	Реконструкция мостового оперехода на р. Сизьма на а/д Орловский - гр. Кировской области	2020	IV	III	P	Ярский район	Еловское МО		+			2	2			0,05
2.180	Реконструкция Дзякино – Лэзя (также перевод автодороги в автодороги регионального значения)	2030	V	IV	P	Ярский район	Дизьминское МО		+			1	2			4,1

№ на схеме	Мероприятие	Срок окончания	Сущность	Категория	Знач	МР / ГО	Поселение	Стр	Рек	Рем	Полосность		Длина, км		
											Сущ	Персп	Стр	Рек	Рем
3.1	Реконструкция Пудем - Озерки	2025	М Д	IV	М	Ярский район	Пудемское МО, Казаковское МО		+		1	2			3,9
3.2	Строительство подъездных автодорог к микрорайону нового строительства в с. Дизьмино	2030		М Д	М	Ярский район	Дизьминское МО	+				2	1,8		
3.3	Строительство подъездов к водоемам в н.п. Дизьмино	2030		М Д	М	Ярский район	Дизьминское МО	+				1	1,7		
3.4	Строительство подъездов к водоемам в н.п. Байдалино	2030		М Д	М	Ярский район	Дизьминское МО	+				1	0,4		

### 2.3.2. Маршрутная сеть и инфраструктура транспорта общего пользования

#### 2.3.2.1. Мероприятия краткосрочной перспективы (2019, 2020 и 2021 гг.)

Ярский район расположен на самом северо-западе Удмуртской Республики, граничит с Юкаменским и Глазовским районами. Административным центром района является поселок Яр. Через поселок проходит железнодорожная ветка Яр – Глазов, которая далее уходит на север в Кировскую область. Железнодорожным транспортом, в основном, пользуются жители п. Яр, п. Пудем и с. Дезьмино. Остальные станции малодетальны. Основной объем пассажиров перевозится автомобильным транспортом.

В составе района насчитывается 43 населенных пункта, из них 13 с количеством жителей больше 200 чел. Все они имеют доступ к регулярному транспортному обслуживанию, однако д. Бачумово и пос. Юр располагаются на удалении от ближайших остановочных пунктов (3 и 3,2 км соответственно), что ограничивает транспортную подвижность жителей этих поселений.

С целью повышения качества транспортного обслуживания на краткосрочную перспективу предлагается изменение трассы маршрута № 114 «Никольское – Яр» с заездом в д. Юр и строительством там остановочного пункта «Юр».

#### 2.3.2.2. Мероприятия среднесрочной перспективы (2023 г.)

В Ярском муниципальном районе на среднесрочную перспективу запланированы мероприятия по реконструкции автостанции в поселке Яр, реконструкция остановочных пунктов, введение безналичной оплаты проезда и специальных тарифов, а также меры по повышению информирования пассажиров.



**2.3.2.3. Мероприятия долгосрочной перспективы (2041 г.)**

В связи с отрицательной динамикой народонаселения на долгосрочный период (до 2041 г.) основную роль в транспортном обслуживании населения на территории Ярского муниципального района будут играть регулярные перевозки пассажиров по действующим маршрутам и заказные перевозки, актуальность которых будет со временем возрастать. В этот же период будет осуществляться плановое обновление остановочных пунктов.

При принятии решения об опережающем развитии территорий Удмуртской Республики может иметь место организация скоростного пригородного железнодорожного сообщения, что потребует комплексной реконструкции путевого хозяйства, модернизации железнодорожных станций, в т.ч. с учетом потребностей маломобильных групп населения, обновление пассажирского мотор-вагонного состава. Также в рамках сценария «динамичного развития» предлагается строительство ТПУ «Яр» на базе действующего железнодорожного вокзала с переносом автостанции Яр.

**2.3.3. Грузовой автомобильный транспорт и терминально-складская инфраструктура****2.3.3.1. Прогноз развития производственной и терминально-складской инфраструктуры**

Для реализации стратегических направлений развития муниципального образования, повышения устойчивости сельского расселения необходимо создание новых объектов промышленной, агропромышленной, логистической и иных видов инфраструктур.

Дальнейшее развитие сельскохозяйственных предприятий и новых промышленных площадок невозможно без создания дополнительной терминально-складской инфраструктуры.

**2.3.3.2. Мероприятия по развитию структуры грузового транспорта**

В целях упорядочения организации дорожного движения предполагается внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам местного значения, включающих в себя установку системы видеофиксации и контроля потоков транспортных средств. Дополнительно возможна организация видеоконтроля на участках улично-дорожной сети с запрещенным движением грузового транспорта. Реализация мероприятий позволит обеспечить учет и анализ потоков грузового транспорта, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

Кроме того, необходимо осуществление муниципального контроля за обустройством автомобильных дорог общего пользования местного значения дорожными элементами (дорожными знаками, дорожными ограждениями, остановочными пунктами, стоянками (парковками) транспортных средств, иными элементами обустройства автомобильных дорог).

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

Совершенствование организации дорожного движения включает в себя целый комплекс мероприятий по организации дорожного движения, а именно:

- формирование проектов, программ и моделей улично-дорожной сети;
- реконструкция УДС с целью приведения ее к требованиям нормативных документов такие как реконструкция остановок общественного транспорта, перенос пешеходных переходов;
- оптимизация режимов работы светофоров;
- устранение «дорожных ловушек», устранение противоречий, несоответствий на некоторых участках УДС, которые неоднозначно трактуют участники дорожного движения;
- модернизация нерегулируемых пешеходных переходов;
- модернизация светофорных объектов;
- совершенствование системы пассажирских перевозок;
- приведение улично-дорожной сети в нормативное состояние.

Основными направлениями деятельности, способными улучшить ситуацию с дорожно-транспортной аварийностью являются:

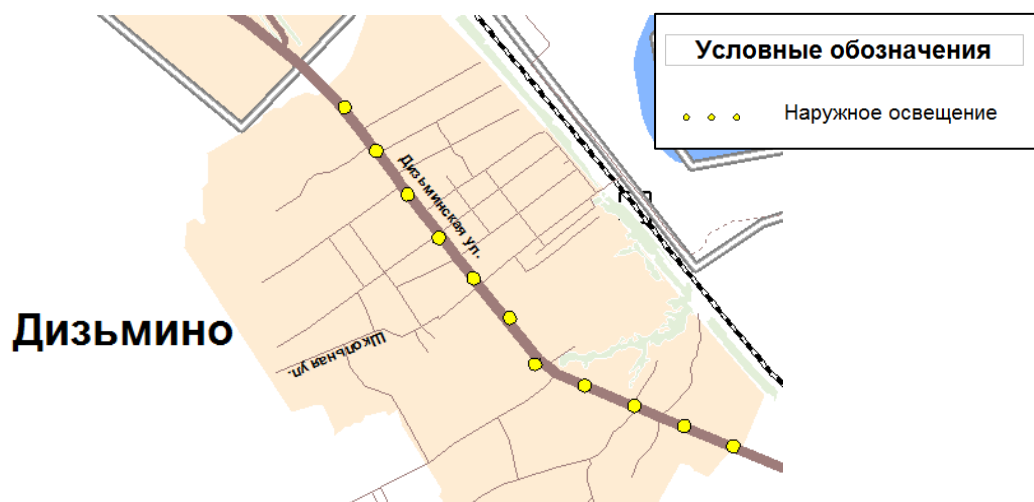
- ликвидация мест концентрации ДТП;
- формирование законопослушного поведения на дорогах;
- совершенствование организации дорожного движения;
- разделение транспортных и пешеходных потоков;
- модернизация светофорных объектов;
- строительство пешеходных переходов в разных уровнях;
- сооружение ограждений вдоль тротуаров на опасных участках;
- сооружение искусственных неровностей на дорогах вблизи образовательных учреждений, учреждений здравоохранения;
- установка дорожных знаков на опасных участках дорог.
- устройство освещения на УДС
- развитие системы фото-, видеофиксации нарушений ПДД.

Предлагаемые мероприятия представлены в таблице 2.3.4.1 и на рисунке 2.3.4.1.

**Таблица 2.3.4.1**

**Перечень мероприятий по организации дорожного движения**

№	Мероприятие	Срок реализации	Стр.	Рек.
1	Устройство освещения в с. Дизьмино на Дизьминской ул. (протяженность 2,3 км)	2019-2021	+	



**Рисунок 2.3.4.1. Мероприятия по организации дорожного движения**

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

Целью внедрения ИТС является повышение эффективности управления транспортными потоками и безопасности движения на базе автоматизации управления режимами работ светофорной сигнализации. В условиях изменяющихся потоков важнейшей задачей систем регулирования является соответствие параметров регулирования сложившейся ситуации. Такое соответствие достигается постоянным сбором, анализом статистической информации о параметрах транспортных потоков, корректировкой базовых установок и настроек. Для успешного осуществления этого процесса необходимо наличие сопутствующей периферии, подсистем (сервисов).

На начальном этапе предлагается:

1. Выполнить мероприятия по устройству системы мониторинга транспортных потоков в сечениях основных въездных магистралей с возможностью передачи и хранения данных.
2. Выполнить мероприятия по устройству системы фиксации нарушений ПДД с установкой периферийных устройств на наиболее аварийных участках УДС с возможностью передачи, хранения и обработки данных.
3. Выполнить мероприятия по устройству системы метеомониторинга с установкой периферийных устройств на основных мостах и путепроводах УДС с возможностью передачи, хранения и обработки данных.

Мероприятия по дальнейшему усовершенствованию систем фиксации нарушений ПДД, видеонаблюдения, мониторинга транспортных потоков, метеомониторинга заключаются в их территориальном масштабировании и усовершенствовании аппаратной базы ЦУД.

На заключительных этапах предлагается выполнить мероприятия по актуализации (корректировке) планов координации на тех магистралях, где к этому моменту КУ реализовано. Взяв эти планы КУ за основу, выполнить работы по организации сетевого адаптивного управления светофорными объектами на всей УДС муниципального образования.


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

В конечном итоге целью реализации указанных мероприятий является разработка центральной системы, основанной на управлении движением транспорта по данным, получаемым от математической транспортной модели в режиме on-line. Основные принципы работы системы:

- получение в непрерывном режиме объективных данных от расставленных на УДС детекторов;
- автоматическая обработка всего спектра получаемых данных;
- расчет оптимального режима работы светофорных объектов;
- передача выбранных режимов работы светофорных объектов непосредственно к дорожным контроллерам в адресах.

Анализ существующей ситуации и прогнозных сценариев развития показал, что развитие АСУДД и ИТС в полном объеме в Ярском районе на расчетный период не требуется.

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

Данные мероприятия по мониторингу и контролю создаются в интересах городских и муниципальных служб в целях обеспечения безопасности дорожного движения, контроля содержания улично-дорожной сети и искусственных сооружений в нормативном состоянии и их защиты от преждевременного разрушения и используется:

- органами исполнительной власти в контрольных и надзорных функциях, а также при планировании и реализации целевых программ по обеспечению безопасности дорожного движения и развитию дорожной инфраструктуры;
- подрядчиками в процессе выработки эффективных производственно-технологических решений, при планировании и проведении дорожных работ.

Цели создания системы мониторинга и контроля:

- повышение безопасности дорожного движения;
- повышение эффективности использования ресурсов, выделяемых на содержание дорог;
- повышение уровня содержания дорог;
- обеспечение сохранности автомобильных дорог;
- повышение качества контроля дорожных работ;
- повышение оперативности реагирования на изменение метеоусловий и дорожных ситуаций;
- повышение точности данных об интенсивности и составе дорожного движения;
- уточнение нормативов содержания дорог.

Функции, выполняемые системой мониторинга и контроля:

- мониторинг транспорта (интенсивность, типы ТС, скорость);
- мониторинг состояния дорог (дефекты, скользкость, сцепление);
- получения фактических данных об объемах осадков (выпавшего снега);
- контроль содержания дорог (время ликвидации скользкости);

- мониторинг и прогнозирование метеоусловий (фактические метеоданные и прогноз на 72 часа);
- выдача рекомендаций по содержанию дорог (начало работ, периодичность, концентрация хлоридов);
- видеоконтроль дорожных ситуации;
- обнаружение и учет дефектов;
- формирование и учет предписаний;
- контроль сроков и качества исполнения;
- учет нарушений исполнения предписаний;
- формирование статистики устранения дефектов и предписаний;
- формирование отчетов по содержанию;
- оценка объемов выполненных работ.

Система мониторинга параметров транспортных потоков предназначена для сбора, обработки, хранения и передачи данных о параметрах транспортных потоков, необходимых для оценки транспортно-эксплуатационного состояния автомобильной дороги, выявления и классификации инцидентов, перспективного планирования дорожных работ, принятия эффективных решений по управлению транспортными потоками.

Основные функциональные характеристики:

- сбор, обработка и хранение объективных, достоверных и актуальных данных о параметрах транспортного потока получаемых в режиме реального времени с помощью технических средств, установленных на автомобильной дороге, а также от смежных и внешних систем;
- обработка данных о текущих изменениях в организации дорожного движения (дорожные работы и др.);
- обработка всего массива данных о параметрах транспортных потоков для их использования (передачи) и хранения в едином формате;
- получение данных о средней скорости движения и плотности транспортного потока, интенсивности дорожного движения, загруженности участков автомобильной дороги, скорости движения отдельного транспортного средства, расстоянии (дистанции) между транспортными средствами;
- классификация по типам транспортных средств;
- расчет пропускной способности участков автомобильной дороги; взаимодействие со смежными и внешними системами; создание и ведение базы данных;
- габариты и весовые параметры.

Видеонаблюдение

Система видеонаблюдения должна обеспечивать визуальное дистанционное видеонаблюдение за транспортной и оперативной обстановкой на улично-дорожной сети города (для выявления и локализации мест возникновения инцидентов, помощи в организации мероприятия по устранению данного инцидента и последствий, с ним связанных), вывод изображений с камер на коллективные средства отображения информации (видеостены) ЦУДД,


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

обеспечение управления видеокамерами из ЦУДД, а также автоматическую и непрерывную запись поступающей видеoinформации и её архивирование.

Система видеонаблюдения должна решать следующие задачи:

- предоставление визуальной информации о состоянии дорожного движения на участке улично-дорожной сети в местах установки видеокамер;
- информационную поддержку оперативного диспетчерского управления дорожным движением;
- оперативного выявления мест нештатных и чрезвычайных ситуаций;
- предоставление архивированной визуальной информации о состоянии дорожного движения и событиях, происходивших в конкретном месте в рамках периода хранения данных, при максимальном разрешении.

Результатом внедрения системы мониторинга и контроля служит:

- снижение количества нарушений нормативов содержания;
- повышение уровня оперативности устранения дефектов;
- повышение безопасности и комфортности на автодорогах;
- исключение оплаты не выполненных и необоснованных работ.

### **2.3.7. Показатели по безопасности дорожного движения**

С целью оценки результативности выполнения программы комплексного развития транспортной инфраструктуры будут рассчитаны следующие показатели, отражающие уровень безопасности дорожного движения:

- снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети (в % от уровня 2017 года);
- количество очагов аварийности (аварийно-опасных участков), на которых были проведены мероприятия по повышению безопасности дорожного движения (единиц).

Согласно Методическим рекомендациям по разработке программ комплексного развития транспортной инфраструктуры крупнейших городских агломераций в рамках приоритетного направления стратегического развития Российской Федерации «Безопасные и качественные дороги», рекомендуемое целевое значение показателя «снижение количества мест концентрации ДТП на дорожной сети крупнейших городских агломераций к уровню 2016 года» составит минимум 85% в 2025 году.

### **2.3.8. Внешний транспорт**

Основные мероприятия по развитию железнодорожного транспорта:

- модернизация существующих объектов железнодорожного транспорта регионального уровня в целях снижения затрат на перевозки грузов, сокращения времени доставки грузов и пассажиров, удовлетворение растущего спроса на услуги, предоставляемые железнодорожным транспортом;



- замена подвижного состава и технических средств с истекшими сроками службы на новую технику с высокой производительностью и низкой ремонтностью или проведение модернизации, что позволит улучшить качество обслуживания пассажиров;
- реконструкция существующих станций, обустройство пассажирских платформ.

#### **2.4. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения**

Дальнейшее развитие промышленных и сельскохозяйственных предприятий, транспорта муниципального образования будет негативно воздействовать на окружающую среду и здоровье населения (воздействие токсичных химических соединений, содержащихся в атмосферном воздухе, питьевой воде и др.).

Для устранения факторов негативного воздействия на окружающую среду предлагаются следующие основные экологически ориентированные планировочные решения:

- разработка и утверждение нормативов предельно-допустимых выбросов (ПДВ) в атмосферу по всем предприятиям муниципального образования;
- организация контроля атмосферного воздуха в населенных пунктах и в зонах влияния автомобильного транспорта;
- организация санитарно-защитных зон, зон отступа застройки, охранных коридоров от энергетических, радиотехнических объектов, объектов автомобильного транспорта, вдоль магистральных трубопроводов в соответствии с отраслевыми нормативными требованиями;
- оснащения источников выбросов загрязняющих веществ газоочистными и пылеулавливающими установками;
- разработки и реализации мероприятий по переводу автомобильного транспорта на газомоторное топливо (развитие сети ГАЗС и др.);
- снижения токсичности отработавших газов благодаря улучшению технического состояния парка автотранспортных средств;
- организации контрольно-регулирующих пунктов по проверке сокращения токсичности выхлопных газов автомобилей;
- благоустройство и озеленение улиц;
- ликвидация (рекультивация) несанкционированных свалок ТБО, расположенных на территории муниципального образования;
- выбор площадок под организацию мест временного складирования ТБО на территориях сельских поселений.

#### **2.5. Транспортное моделирование**

Расчет перспективной интенсивности движения основан на анализе и прогнозе показателей социально-экономического развития и развития транспортной инфраструктуры, в число которых входят:

- изменение численности населения;
- изменение численности занятого населения;

- изменение числа мест труда;
- изменение стоимости времени;
- изменение уровня автомобилизации;
- развитие дорожной сети.

На основании созданной транспортной модели существующего положения, были сформированы расчетные перспективные сценарии на краткосрочную (до 2021 г.), среднесрочную (2023 г.) и долгосрочную (2041 г.) перспективы.

Транспортная модель перспективного сценария позволяет сформировать необходимые данные для расчета транспортной эффективности. За основу берутся такие данные как:

- средняя дальность поездки на индивидуальном транспорте по расчетным сценариям;
- средняя дальность поездки на транспорте общего пользования по расчетным сценариям;
- спрос на передвижение на индивидуальном и транспорте общего пользования по расчетным сценариям;
- сэкономленные пассажирочасы, пассажирокилометры на индивидуальном и общественном транспорте в сутки по расчетным сценариям;
- средняя скорость на индивидуальном и общественном транспорте в сутки для расчетных сценариев;
- время сообщения на индивидуальном и общественном транспорте в сутки для расчетных сценариев.


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

### 3. Оценка объемов, источников финансирования и эффективности мероприятий

#### *Оценка объемов, источников финансирования*

Оценка объемов затрат, необходимых для финансирования запланированных мероприятий, выполнена в соответствии с Методикой определения стоимости строительной продукции на территории РФ (МДС 81-35.2004).

Для объектов капитального строительства при расчете учтены укрупненные показатели наиболее экономичных объектов-аналогов, запроектированных, построенных в 2005 – 2017 гг. в РФ, стоимость которых определена на основе сметно-нормативной базы 2001 года по состоянию на 01.01.2000 года, с приведением стоимости по техническим характеристикам и объемно-планировочным решениям к запланированным в рамках разрабатываемой программы объектам.

Расчеты стоимости проектных работ выполнены на основе:

- нормативно-правовых документов, в том числе:
- Справочник базовых цен на проектные работы для строительства «Автомобильные дороги общего пользования», Москва, 2007 г. (рекомендован письмом Росстроя от 09.10.2007 №СК-3743/02);
- СБЦП 81–2001 – 16 «Искусственные сооружения», Москва 2015 г. (внесен приказом Минстроя РФ от 27.02.2015 г. №140/пр);
- СБЦП – 2001-03 «Объекты жилищно-гражданского строительства», Москва 2010 г. (утвержден приказом Минрегиона РФ от 28.05.2010 №260) и т.д.;
- сведений о доле затрат, направляемых на проектно-изыскательские работы, из общего объема затрат по сводному сметному расчету;
- других методов.

Источниками сведения об объектах-аналогах являлись:

- материалы, полученные по запросам в органах управления автомобильными дорогами и т.д.;
- сведения, полученные с сайта Госзакупок (<http://zakupki.gov.ru/>);
- наработанные Инженерной группой «Стройпроект» материалы.

Источниками финансирования мероприятий являются:

*для объектов местного значения:*

- средства бюджета муниципального образования;
- средства республиканского бюджета Удмуртской Республики, передаваемые в бюджет муниципального образования;
- средства федерального бюджета Российской Федерации, передаваемые в бюджет муниципального образования;


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

- прочие источники (например, средства от приносящей доход деятельности, средства предприятий, собственные средства населения; внебюджетные частные средства);

для объектов регионального значения:

- средства республиканского бюджета Удмуртской Республики;
- средства федерального бюджета Российской Федерации, передаваемые в бюджет Удмуртской Республики;
- прочие источники.

Стоимость работ по развитию и приведению в нормативное состояние транспортной инфраструктуры местного значения муниципального образования составляет 62,2 млн руб.

Стоимость мероприятий по развитию сети общественного транспорта составляет 6,5 млн руб.

Стоимость мероприятий по организации дорожного движения составляет 5,2 млн руб.

Общая стоимость мероприятий составляет (с учётом НДС в ценах 2018 г.) 73,9 млн руб.

Стоимость по мероприятиям представлена в разделе 4 «Итоговый перечень и сроки реализации мероприятий».

#### **Оценка эффективности мероприятий**

Общественная значимость реализации мероприятий определяется на основе расчета социально-экономической эффективности, которая учитывает последствия строительства, реконструкции объектов с точки зрения интересов населения и хозяйственного комплекса территории.

Определение социально-экономической эффективности реализации мероприятий развития транспортной инфраструктуры производится путем сравнения общественных (народохозяйственных) затрат и результатов, которые будут иметь место на транспорте и в нетранспортных отраслях народного хозяйства в случае реализации мероприятий (ситуация «с проектом»), с теми затратами и результатами, которые будут иметь место при отказе от его реализации (ситуация «без проекта»).

Оценка социально-экономической эффективности выполняется на основе положений, изложенных в «Методических рекомендациях по оценке эффективности инвестиционных проектов» (2-ая редакция, 2000 г.).

Также при подготовке данного раздела используются:

- ОДМ 218.4.023-2015 «Методические рекомендации по оценке эффективности строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог»;
- «Методика расчета размера платы за проезд по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам. Порядок ее взимания и пересмотра. Определение потребительского спроса»;
- Разработка методик и стандартов для объектов транспортной инфраструктуры: пешеходного и велосипедного движения (ФГБОУ высшего образования МАДИ);

- «Методики по инвентаризации выбросов загрязняющих веществ от автотранспортных средств на территории крупнейших городов» (ОАО «НИИАТ»);
- «Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте», утвержденные распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 14.03.2008 года №АМ-23-р (ред. от 14.07.2015).

Социально-экономическая эффективность реализации мероприятий оценивается на основе расчетных значений следующих показателей:

- чистый дисконтированный доход (ЧДД, NPV) (для признания проекта эффективным должен быть больше нуля);
- индекс доходности (PI) (должен быть больше единицы).

Непосредственно для расчета эффектов используются следующие данные моделирования транспортных потоков:

- интенсивность движения;
- скорость движения индивидуального и общественного транспорта;
- средняя дальность поездки на общественном и индивидуальном транспорте;
- структура транспортного потока.


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

#### 4. Итоговый перечень и сроки реализации мероприятий

Перечень мероприятий представлен в таблицах ниже. Стоимость приведена с учетом НДС в ценах 2018 года.

Таблица 4.1

##### Перечень мероприятий по развитию улично-дорожной сети

№ на схеме	Мероприятие	Срок оконч	Существующая категория	Категория на перспективу	Знач	Стр	Рек	Рем	Полосность		Длина, км			Стоимость, млн руб.
									Су щ	Пе рс п	Стр	Рек	Рем	
<b>Мероприятия по автомобильным дорогам регионального и межмуниципального значения</b>														
2.36	Реконструкция автодороги (Глазов - Яр) - гр. Кировской области	2025	III	II	P		+		2	2		21,6		2022,8
2.174	Реконструкция дороги Яр - Укан	2025	IV	III	P		+		2	2		10		878,9
2.180	Реконструкция Дзякино – Лэзя (также перевод автодороги в автодороги регионального значения)	2030	V	IV	P		+		1	2		4,1		83,0
<b>Мероприятия по автомобильным дорогам местного значения</b>														
3.2	Строительство подъездных автодорог к микрорайону нового строительства в с. Дизьино	2030		МД	М		+			2		1,8		39,3
3.3	Строительство подъездов к водоемам в н.п. Дизьино	2030		МД	М		+			1		1,7		18,6
3.4	Строительство подъездов к водоемам в н.п. Байдалино	2030		МД	М		+			1		0,4		4,4
<b>Итого</b>													<b>62,2</b>	

Таблица 4.2

##### Перечень мероприятий по развитию сети общественного транспорта

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации					Стоимость, млн руб.	
		2019	2020	2021	2022-2023	2024-2029		2030-2041
<b>Развитие автомобильного транспорта</b>								
1	Обновление подвижного состава. Закупка					5	5	56,0

5-845/7-ПКРТИ-2-ПЗ

Лист

34

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации						Стоимость, млн руб.
		2019	2020	2021	2022-2023	2024-2029	2030-2041	
	автобусов на газомоторном топливе. (Общерайонное мероприятие)							
2	Реконструкция остановочных пунктов				2			0,5
3	Введение безналичных платежей на услуги пассажирского транспорта, транспортных карт и специальных тарифов на услуги.				+			0,0
4	Повышение системы информирования пассажиров (разработка портала для онлайн-мониторинга транспорта, расчета прогноза прибытия на остановку, просмотра расписаний движения).				+			0,0
5	Мероприятия по сохранению действующих маршрутов и достигнутого качества транспортного обслуживания.					+	+	0,0
6	Формирование и реализация муниципального заказа на заказные перевозки пассажиров на территории района. Организация маршрутов в населенные пункты с малым количеством жителей по принципу заказных перевозок. В качестве тестового периода в д. Сурасово и д. Малый Карес.						+	0,0
<b>Развитие железнодорожного транспорта</b>								
7	Создание комфортных условий для маломобильных групп населения, организация системы современных средств оповещения на железнодорожных станциях (на 2029 г.: Яр, Яр-Парк В, Пудем и Дизьмино, остальные на 2041 г.)					1		6,0
<b>Развитие всех видов транспорта</b>								
8	Определение источников и необходимых объемов финансирования для организации социально значимых перевозок пассажиров (по видам транспорта)	+				+	+	0,0
<b>Итого</b>								<b>6,5</b>


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

Таблица 4.3

## Мероприятия по организации дорожного движения

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации	Стр	Рек	Протяженность, км	Площадь, га	Кол-во, шт.	Стоимость, млн руб.
<b>1. Мероприятия по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций)</b>								
1.1	Устройство освещения в с. Дизьмино на Дизьминской ул. (протяженность 2,3 км)	2019-2021	+		2,3			5,2
<b>Итого</b>								<b>5,2</b>


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

5-845/7-ПКРТИ-2-ПЗ

Лист

36



## **5. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, по внесению изменений в документы территориального планирования**

Структурные преобразования в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры направлены на дальнейшее повышение качества транспортных услуг, экономической эффективности транспортной деятельности, снижение транспортных издержек, повышение конкурентоспособности транспортной отрасли и привлекательности транспорта как сферы бизнеса и инвестиций, повышение эффективности бюджетного финансирования транспорта.

Содержанием структурных преобразований являются дальнейшее совершенствование правовой базы для развития рыночных механизмов, сокращение государственного участия в транспортной деятельности, уменьшение монопольного сектора.

Реформы направлены на разделение функций государственного управления и хозяйственной деятельности, повышение качества выполнения государственных функций, повышение эффективности использования и гарантированное воспроизводство государственной собственности в инфраструктуре транспортного комплекса.

Важнейшим элементом экономического механизма стимулирования инвестиций является создание условий роста инвестиционной активности.

Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории агломерации является государственно-частное партнерство, поэтому одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств международных финансовых организаций и частных инвесторов.

Согласно плану мероприятий («дорожная карта») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) органы местного самоуправления обязаны утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений и городских округов.

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 (статья 8 Градостроительного кодекса РФ).

Разработка и утверждение программ комплексного развития социальной инфраструктуры сельских поселений относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

5-845/7-ПКРТИ-2-ПЗ

Лист

37

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 должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

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

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 муниципального образования являются:

- стимулирование инвестирования средств в объекты транспортной инфраструктуры;
- координация мероприятий развития объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти и бизнеса;
- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Удмуртской Республики, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации 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;
- разработка предложений для региональных исполнительных органов власти по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры муниципального образования в состав плана экономики Республики.

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

Транспортная система МО «Дизьминское» является элементом транспортной системы Ярского района Удмуртской Республики, поэтому решение всех задач, связанных с

оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Предложения Программы 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.

Для обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе Программы мероприятий необходимо решение приоритетных задач институциональных преобразований:

- совершенствование нормативной правовой базы и механизмов правоприменения на федеральном, региональном и муниципальном уровне, способствующих деловой и инвестиционной активности, а также регулирующих отношения федеральных, областных и муниципальных органов, заказчиков и исполнителей в процессе реализации мероприятий Программы;
- разработка в пределах своих полномочий правовых актов, необходимых для выполнения Программы;
- переход к программно-целевому бюджетированию;
- разработка перечня целевых индикаторов и показателей для мониторинга реализации программных мероприятий, поставленных в рамках Программы;
- стимулирование выполнения программных мероприятий;
- разработка нормативной правовой базы, обеспечивающей четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором;
- определение приоритетных сфер применения государственно-частного партнерства в сфере дорожного хозяйства, в том числе совершенствование законодательства, регулирующего вопросы инвестиционной деятельности в сфере дорожного хозяйства, осуществляемой в форме капитальных вложений;
- регулярная оценка результативности и эффективности реализации Программы с возможностью корректировки действий участников реализации.


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

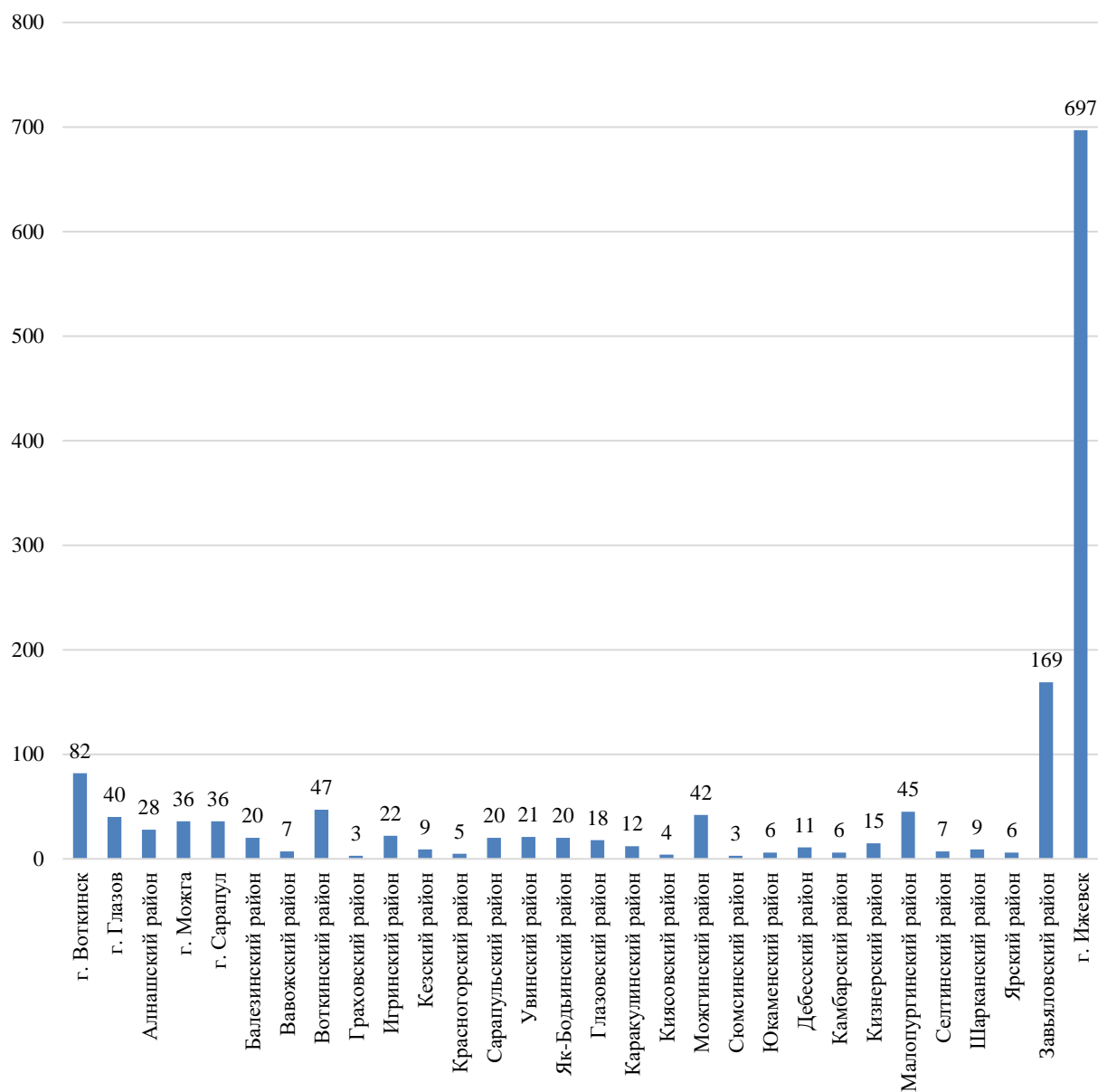
5-845/7-ПКРТИ-2-ПЗ

Лист

39

**Приложение А – Статистика ДТП за период январь-сентябрь 2018 года**

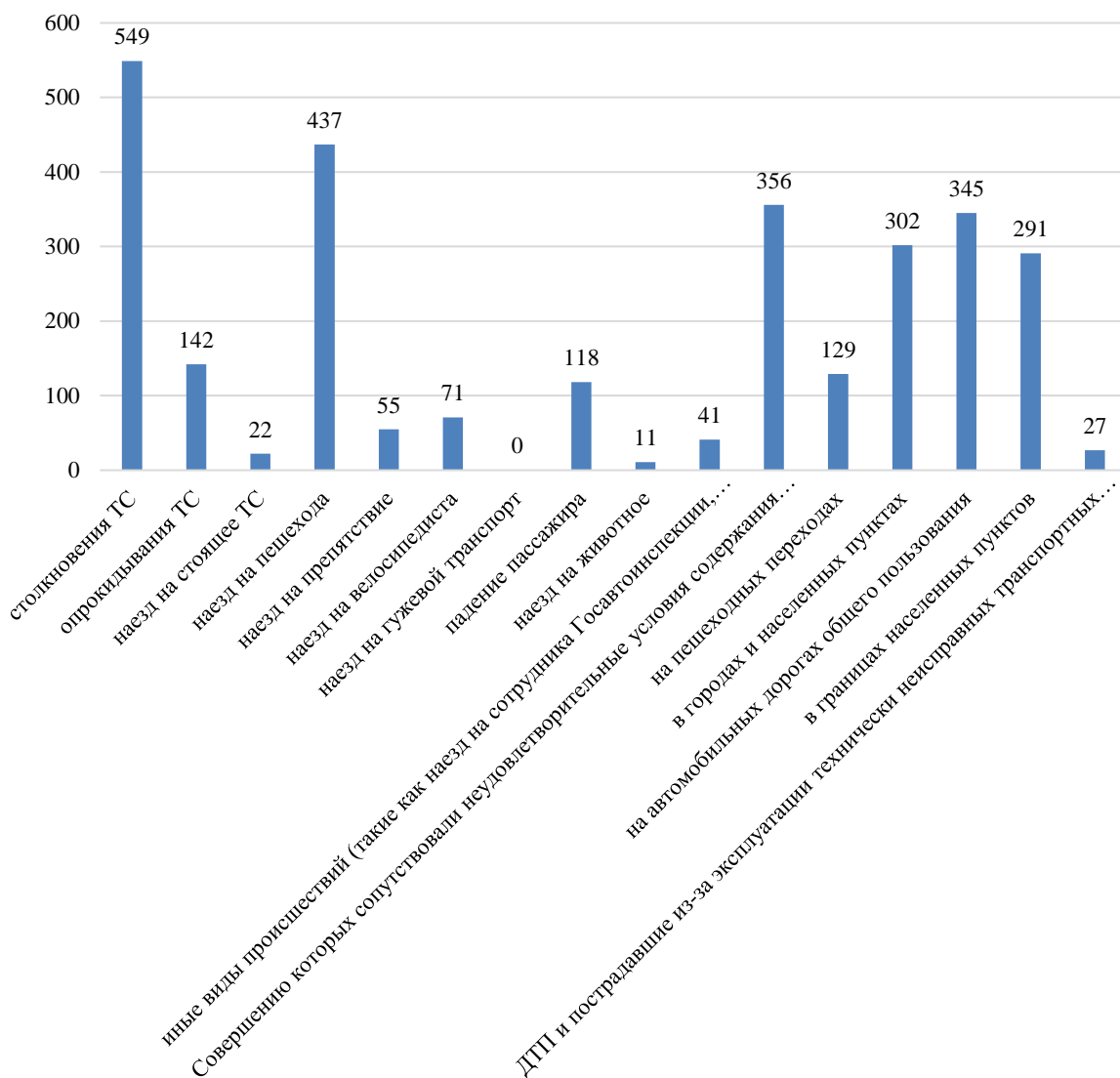
**Дорожно-транспортные происшествия, январь - сентябрь 2018**



Источник: УГИБДД ГУ МВД России


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата
------	---------	------	-------	---------	------

### Дорожно-транспортные происшествия и пострадавшие по видам ДТП, январь - сентябрь 2018



Источник: УГИБДД ГУ МВД России


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата