**Содержание**

[Введение 3](#_Toc16322046)

[1. Существующее положение 4](#_Toc16322047)

[1.1. Характеристика социально-экономического и градостроительного развития территории проектирования …………………………………………………………………………………………4](#_Toc16322048)

[1.2. Улично-дорожная сеть 4](#_Toc16322049)

[1.3. Анализ уровня безопасности дорожного движения 4](#_Toc16322050)

[1.4. Городской и пригородный транспорт общего пользования 6](#_Toc16322051)

[1.5. Грузовой автомобильный транспорт и терминально-складская инфраструктура 13](#_Toc16322052)

[1.6. Коммунальные, дорожные службы. Инфраструктура 13](#_Toc16322053)

[1.7. Внешний транспорт 13](#_Toc16322054)

[1.8. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 13](#_Toc16322055)

[1.9. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры 14](#_Toc16322056)

[1.10. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры 18](#_Toc16322057)

[2. Перспективы развития 19](#_Toc16322058)

[2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития 19](#_Toc16322059)

[2.2. Концепция транспортного развития на вариантной основе 20](#_Toc16322060)

[*2.2.1.* *Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения* 20](#_Toc16322061)

[*2.2.2.* *Прогноз уровня автомобилизации* 21](#_Toc16322062)

[*2.2.3.* *Прогноз объемов и характера перевозок грузов* 21](#_Toc16322063)

[2.3. Развитие транспортной инфраструктуры. Формирование перечня мероприятий 22](#_Toc16322064)

[*2.3.1.* *Автомобильные дороги федерального, регионального и местного значения, улично-дорожная сеть* 22](#_Toc16322065)

[*2.3.2.* *Маршрутная сеть и инфраструктура транспорта общего пользования* 23](#_Toc16322066)

[*2.3.2.1.* *Мероприятия краткосрочной перспективы (2019, 2020 и 2021 гг.)* 23](#_Toc16322067)

[*2.3.2.2.* *Мероприятия среднесрочной перспективы (2023 г.)* 23](#_Toc16322068)

[*2.3.2.3.* *Мероприятия долгосрочной перспективы (2041 г.)* 24](#_Toc16322069)

[*2.3.3.* *Грузовой автомобильный транспорт и терминально-складская инфраструктура* 24](#_Toc16322070)

[*2.3.3.1.* *Прогноз развития производственной и терминально-складской инфраструктуры* 24](#_Toc16322071)

[*2.3.3.2.* *Мероприятия по развитию структуры грузового транспорта* 24](#_Toc16322072)

[*2.3.4.* *Мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков* 25](#_Toc16322073)

[*2.3.5.* *Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем* 26](#_Toc16322074)

[*2.3.6.* *Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности* 27](#_Toc16322075)

[*2.3.7.* *Показатели по безопасности дорожного движения* 29](#_Toc16322076)

[*2.3.8.* *Внешний транспорт* 30](#_Toc16322077)

[2.4. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 30](#_Toc16322078)

[2.5. Транспортное моделирование 31](#_Toc16322079)

[3. Оценка объемов, источников финансирования и эффективности мероприятий 32](#_Toc16322080)

[4. Итоговый перечень и сроки реализации мероприятий 35](#_Toc16322081)

[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](#_Toc16322082)

[Приложение А – Статистика ДТП за период январь-сентябрь 2018 года 40](#_Toc16322083)

# Введение

Данная работа выполняется АО «Институт «Стройпроект» в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» на основании Государственного контракта №01-18К от 18.10.2018 г.

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

# Существующее положение

## Характеристика социально-экономического и градостроительного развития территории проектирования

Большеолыпское сельское поселение – сельское поселение в Кезском районе Удмуртской республики. Административный центр – д. Большой Олып. Площадь территории муниципального образования составляет 14,5 тыс. га.

Численность населения муниципального образования на 01.01.2018 г. составила 833 чел. (4,1% численности населения района). Все население муниципального образования проживает в сельской местности. В состав муниципального образования входят 10 населенных пунктов, наиболее крупными из которых являются с. Александрово, д. Большой Олып.

Основой экономики поселения является сельское хозяйство (табл. 1.1.1).

**Таблица 1.1.1**

**Перечень предприятий муниципального образования**

| **Наименование** | **Адрес** | **Численность работников, чел.** |
| --- | --- | --- |
| СПК «Дружба» | Д. Большой Олып | Более 100 |
| СПК «Искра» | С. Александрово | Более 100 |

*Источник: Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Удмуртской Республике*

## Улично-дорожная сеть

Улично-дорожная сеть муниципального образования нуждается в реконструкции и благоустройстве.

## 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.

**Таблица 1.3.1**

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

| **Наименование** | **ДТП** | | **Погибло** | | **Ранено** | | **Тяжесть последствий** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **aбc** | **± % к АППГ** | **aбc** | **± % к АППГ** | **aбc** | **± % 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 |
| Каракулинский 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 Кезском районе за период январь – сентябрь 2018 года можно сделать вывод, что он имеет низкий уровень ДТП, относительно других районов. Также, отсутствие погибших при ДТП, относительно аналогичного периода прошлого года, говорит об отсутствии 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 |
| 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.

## Городской и пригородный транспорт общего пользования

В настоящее время регулярную перевозку пассажиров и багажа транспортом общего пользования на территории МО «Кезский район» осуществляют юридические лица и индивидуальные предприниматели.

Маршрутная сеть на территории МО «Кезский район» состоит из 10 маршрутов регулярных перевозок. Общее количество автобусов – 10 единиц.

Анализ маршрутной сети показывает, что трассы маршрутов регулярных перевозок не дублируются. Имеются направления, не обеспеченные регулярными перевозками.

Согласно данным Стратегии социально-экономического развития МО «Кезский район», охват регулярным автобусным сообщением населения района составляет 79%.

Общее количество автобусов, обслуживающих Кезский район – 17 единиц, перечень автобусных маршрутов представлен в табл. 1.4.1.

Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок муниципального образования «Кезский район»[[1]](#footnote-1) представлен в табл. 1.4.2. Пассажиропоток на пригородных и междугородных маршрутах Кезского муниципального района за 2015 год[[2]](#footnote-2) представлен в табл. 1.4.3.

Автобусы соответствуют экологическим стандартам Евро-3.

**Таблица 1.4.1**

**Перечень автобусных маршрутов Кезского района**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **№ маршрута** | **Наименование маршрута** | **Протяженность маршрута, км** | **Тип и количество ТС** |
| 1 | 1 | Сосновый Бор - Кез | 19,0 | Малый класс – 1 ед. |
| 2 | 1к | Льнозавод - ЦРБ | 18,3 | Малый класс – 1 ед. |
| 3 | 2 | Ул. Герцена - ЦРБ | 9,2 | Малый класс – 1 ед. |
| 4 | 3 | Кез - Кулига | 37 | Малый класс – 1 ед. |
| 5 | 4 | Степаненки - Кез | 51,0 | Малый класс – 1 ед. |
| 6 | 5 | Кузьма - Кез | 28,0 | Малый класс – 1 ед. |
| 7 | 6 | Кез - Гыя | 31,0 | Малый класс – 1 ед. |
| 8 | 7 | Дырпа - Кез | 30,0 | Малый класс – 1 ед. |
| 9 | 8 | Кез - Чепца | 22,0 | Малый класс – 1 ед. |
| 10 | 9 | Кез – Удмурт Зязьгор | 14,0 | Малый класс – 1 ед. |
| 11 | 509 | г. Ижевск (АВ) – п. Кез (АС) | 176,0 | Малый класс – 2 ед. |
| 12 | 578 | Глазов (АВ) - Дебесы (АС) ч/з Кез | 132,3 | Средний класс – 2 ед.  Малый класс – 1 ед. |
| 12 | 580 | п. Кез (АС) - г. Глазов (АВ) ч/з Балезино | 90,0 | Малый класс – 2 ед. |

**Таблица 1.4.2**

**Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок муниципального образования «Кезский район»**

| **№** | **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 | 1 | Сосновый Бор - Кез | Прямое направление: Сосновый Бор- Кордон - Льнозавод - Ключевой поселок Ленина - РДК - Поселковая Администрация - Родник - ЦРБ - РДК - м-н «Мечта» - ДК «Леспромхоз» - Школа №2. Обратное направление: Школа №2 –– м-н «Мечта» – РДК – Поселковая Администрация – Родник – ЦРБ – РДК – Ленина -Ключевой поселок - Льнозавод – Сосновый Бор | а/д (Дебесы-Кез) -Удмурт-Зязьгор; д. Сосновый Бор: ул. Аленская; п. Кез: ул. Комсомольская, ул. Малокезская, ул. Ленина, ул. Кирова, ул. Лесовозная, ул. Калинина, ул. Механизаторов, ул. Советская, ул. Ломоносова, ул.1-я Лесная | 19,0 | только в установленных остановочных пунктах | регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам | Автобус Малый класс -1 | не ниже ЕВРО-3 |  |  |
| 2 | 1к | Льнозавод - ЦРБ | Прямое направление:  Льнозавод - Ключевой поселок – Ленина - РДК – Поселковая Администрация - Родник - ЦРБ - РДК - м-н «Мечта». Обратное направление: м-н «Мечта» – РДК – Поселковая Администрация – Родник - ЦРБ – РДК – Ленина - Ключевой поселок - Льнозавод | а/д Кез – Дебесы, п. Кез ул. Комсомольская,  ул. Малокезская  ул. Ленина, ул. Кирова,  ул. Лесовозная, ул. Калинина,  ул. Механизаторов, ул. Советская, ул. Ломоносова | 18,3 | только в установленных остановочных пунктах | регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам | Автобус Малый класс -1 | не ниже ЕВРО-3 |  |  |
| 3 | 2 | Ул. Герцена - ЦРБ | Прямое направление: м-н «Незабудка» – Аникино – мкр. «Западный» – Гвардейская – Трактовая – Даманский поселок – РДК – Поселковая Администрация – Родник – ЦРБ.  Обратное направление: ЦРБ –РДК – Даманский поселок – Трактовая – Гвардейская – мкр. «Западный» – Аникино – м-н «Незабудка» | п. Кез ул. Герцена, а/д Кез-Пужмезь - Чепца; ул. Гвардейская, ул. Трактовая, ул.Ленина, ул.Кирова, ул.Лесовозная, ул.Калинина , ул.Механизаторов | 9,2 | только в установленных остановочных пунктах | регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам | Автобус Малый класс -1 | не ниже ЕВРО-3 |  |  |
| 4 | 3 | Кез - Кулига | Кез - Юски – Гонка – Ю.Тольен – Н.Унтем – Ст.Унтем – Калеман – Мысы - Кулига | а/д Кез-Кулига-Карсовай; п.Кез: ул.Кооперативная, ул.Кирова, ул. Ленина, ул.Советская, ул.Лесовозная, ул.Новая; д.Новый Унтем: ул.Октябрьская; д.Старый Унтем: ул.Набережная; с.Кулига: ул.Кезская. | 37 | только в установленных остановочных пунктах | регулярные перевозки по регулируемым тарифам | Автобус малый класс -1 | не ниже ЕВРО-3 |  |  |
| 5 | 4 | Степаненки - Кез | Степаненки – Кулига – Мысы – Калеман – Ст.Унтем – Н.Унтем – Ю-Тольен – Гонка – Юски - Кез | а/д Кез-Кулига-Карсовай; п.Кез: ул.Кооперативная, ул.Кирова, ул. Ленина, ул.Советская, ул.Лесовозная, ул.Новая; д.Новый Унтем: ул.Октябрьская; д.Старый Унтем: ул.Набережная; с.Кулига: ул.Кезская; д.Степаненки: ул.Советская. | 51,0 | только в установленных остановочных пунктах | регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам | Автобус Малый класс-1 | не ниже ЕВРО-3 | 20.08. 2017 | ИП Ичетовкин Василий Данилович Кезский район д. Тимены ул. Молодежная, д. 13а |
| 6 | 5 | Кузьма - Кез | Кузьма – Филинцы – Кабалуд – Чурино – Юски - Кез | а/д Юски-Кузьма-Уди; п.  Кез: ул. Кооперативная, ул. Кирова, ул. Ленина, ул. Советская, ул. Лесовозная, ул. Новая; д. Желтопи  ул. Цветочная;  с. Кузьма:  ул. Железнодорожная,  ул. Набережная, ул. Первомайская ул. Кооперативная, ул. Рабочая. | 28,0 | только в установленных остановочных пунктах | регулярные перевозки по регулируемым тарифам | Автобус Малый класс -1 ед. | не ниже ЕВРО-3 | 03.03. 2015 |  |
| 7 | 6 | Кез - Гыя | Кез - Верх Уди – Пажман – Александрово – Большой Олып – Малый Олып – Новая Гыя | а/д Кез – Старая Гыя-Медьма; п. Кез: ул. Кооперативная, ул. Кирова; поч. Пажман: ул. Трактовая; с. Александрово: ул. Школьная; д. Новая Гыя: ул. Центральная. | 31,0 | только в установленных остановочных пунктах | регулярные перевозки по регулируемым тарифам | Автобус Малый класс -1 ед. | не ниже ЕВРО-3 | 03.03. 2015 |  |
| 8 | 7 | Дырпа - Кез | Дырпа - Большой Олып – Александрово – Пажман - Верх Уди -Кез | а/д Кез – Старая Гыя –Медьма; а/д (Кез-Старая Гыя-Медьма) -Дырпа;  п.Кез: ул.Кирова; поч.Пажман: ул.Трактовая; с.Александрово: ул.Школьная; д.Большой Олы п: ул.Центральная; д. Дырпа: ул. Садовая, ул. Родниковая. | 30,0 | в любом не запрещенном правилами дорожного движения месте по маршруту регулярных перевозок | регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам | Автобус. Малый класс - 1 ед. | не ниже ЕВРО-3 | 03.03. 2015 | ИП Вахрушев Александр Аркадьевич  Кезский район д. Дырпа ул. Родниковая, д. 34 |
| 9 | 8 | Кез - Чепца | Кез – Ключевское - Верх-Сыга – Пужмезь – Вортча - Чепца | а/д Бурино-Чепца-Полом-Кез; п. Кез: ул. Кирова; с. Чепца. | 22,0 | в любом не запрещенном правилами дорожного движения месте по маршруту регулярных перевозок | регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам | Автобус. Малый класс - 1 ед. | не ниже ЕВРО-3 | 01.01. 2016 | ИП Осотов Герман Рафаилович Кезский район п. Кез ул. Базисная, д. 14 |
| 10 | 9 | Кез – Удмурт Зязьгор | Кез – Сосновый Бор – Сюрзи –Удмурт Зязьгор | а/д Дебесы-Кез, а/д (Дебесы-Кез) –Удмурт Зязьгор; п. Кез: ул. Кирова, ул. Ленина; д. Сосновый Бор: ул. Аленская; д. Сюрзи: ул. Сюрзинская; д. Удмурт Зязьгор: ул. Колхозная, ул. Школьная. | 14,0 | в любом не запрещенном правилами дорожного движения месте по маршруту регулярных перевозок | регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам | Автобус. Малый класс - 1 ед. | не ниже ЕВРО-3 | 19.02. 2016 | ИП Вахрушев Александр Аркадьевич Кезский район д. Дырпа ул. Родниковая, д. 34 |

Таблица 1.4.3

Пассажиропоток на пригородных и междугородных маршрутах Кезского МР за 2015 год

| **№ п/п.** | **Маршрут** | **Тип маршр.** | **Количество пассажиров за 2015 год (шт.)** | | | | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Январь** | **Февраль** | **Март** | **Апрель** | **Май** | **Июнь** | **Июль** | **Август** | **Сентябрь** | **Октябрь** | **Ноябрь** | **Декабрь** |
| **1** | Ижевск АВ Центральный - Кез 509 | междуг. | 1882 | 1540 | 1746 | 1740 | 1862 | 1957 | 2097 | 2024 | 1787 | 1911 | 1935 | 1976 |
| **2** | Кез - Воткинск АС 573 | междуг. | 156 | 137 | 148 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **3** | Кез - Ижевск АВ Центральный 509 | междуг. | 1573 | 1409 | 1672 | 1490 | 1737 | 1854 | 1837 | 1863 | 1535 | 1673 | 1649 | 1431 |
| **4** | Кез - Гыя - д.Медьма 114 | пригор. | 291 | 284 | 343 | 348 | 347 | 363 | 121 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **5** | Кез - Кузьма 137 | пригор. | 330 | 449 | 463 | 493 | 427 | 489 | 430 | 416 | 379 | 319 | 252 | 336 |
| **6** | Кез - Кулига 115 | пригор. | 218 | 262 | 298 | 337 | 390 | 372 | 357 | 350 | 271 | 0 | 0 | 0 |
| **7** | Кез - Тимены ч/з Кулига, Степаненки | пригор. | 20 | 13 | 0 | 28 | 79 | 74 | 80 | 71 | 69 | 201 | 275 | 163 |
| **8** | Воткинск АС - Кез 573 | междуг. | 142 | 124 | 112 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

## 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.

Размещение твердых бытовых отходов производится на полигоне ТБО ООО «Кезский коммунальный сервис», расположенном в 1,5 км. на север от п. Кез.

## 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.

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.

## Внешний транспорт

На территории муниципального образования внешний транспорт отсутствует.

## 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.

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

## 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 «Кезский район»;
* Нормативы градостроительного проектирования МО «Кезский район»;
* Генеральный план МО «Большеолыпское»;
* Правила землепользования и застройки МО «Большеолыпское».

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 включает 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 «Большеолыпское» 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.

## 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 2013-2020 гг. представлена в табл. 1.10.1.

Среднегодовой объем финансирования дорожной отрасли составляет в период 2015 – 2018 годы 397,1 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** | **2018** | **2019** | **2020** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Дорожное хозяйство |  |  |  |  |  |  |  |  |
| План | 45,0 | Н.д. | Н.д. | 420,0 | 420,0 | 398,8 | 398,8 | 331,9 |
| Исполнение | 45,0 | Н.д. | 420,0 | 437,7 | 398,8 | 331,9 | – | – |
| % исполнения | 100,0 | – | – | 104,2 | 95,0 | 83,2 | – | – |

*Источник: решения Совета депутатов муниципального образования*

# Перспективы развития

## 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 «Кезский район» на 2015-2020 годы и на период до 2025 года | Постановление Администрации муниципального образования «Кезский район» от 28.01.2015 №219 |
| Прогноз социально-экономического развития муниципального образования «Кезский район» на 2018-2020 годы | Решение районного Совета депутатов муниципального образования «Кезский район» от 15.12.2017 №114 |
| Муниципальная программа «Создание условий для устойчивого экономического развития на 2015-2020 годы» | Постановление Администрации муниципального образования «Кезский район» от 16.10.2014 года №1304  (с последующими изменениями) |

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).

**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 |
| Кезский район | Схема территориального планирования | Решение Районного Совета депутатов № 78 от 29.12.2012 |
| Большеолыпское сельское поселение | Генеральный план | Решение Совета депутатов МО "Большеолыпское" № 75 от 09.12.2013, в редакции введенной постановлением Правительства УР № 1267-р от 29.09.2017 |

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 «Кезский район»[[3]](#footnote-3).

**Таблица 2.1.3**

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

| **Поселение** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2029** | **2041** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Большеолыпское сельское поселение | 0,83 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,85 | 0,87 |

## Концепция транспортного развития на вариантной основе

### *Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения*

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 с. Кез;
* отставание в обеспечении населения пригородных территорий с. Кез 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 с. Кез и административный центр; население «спальных районов» в центр и обратно. В то же время в зависимости от специфики территории могут прослеживаться и иные тенденции, однако их доля в общей структуре передвижения населения значительно уступает.

### *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 Кезском 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 Кезском районе уровень автомобилизации достигнет 475 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 |
| Кезский район | 287 | 410 | 425 | 475 | 1,7 |

### *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 расстояние 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.

## Развитие транспортной инфраструктуры. Формирование перечня мероприятий

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

Перечень мероприятий по развитию улично-дорожной сети в Большеолыпском муниципальном образовании представлен в таблице 2.3.1.1 и на схеме в Приложении 1.

Таблица 2.3.1.1

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

| **№ на схеме** | **Мероприятие** | **Срок оконч** | **Существующая категория** | **Категория на перспективу** | **Знач** | **Стр** | **Рек** | **Рем** | **Полосность** | | **Длина, км** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Сущ** | **Персп** | **Стр** | **Рек** | **Ремонт** |
| **Мероприятия по автомобильным дорогам местного значения** | | | | | | | | | | | | | |
| **3.1** | Реконструкция автодороги д. Лып-Булатово – с. Александрово (ул. Школьная) | 2029 | V | IV | М |  | + |  | 1 | 2 |  | 5,4 |  |

### *Маршрутная сеть и инфраструктура транспорта общего пользования*

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

Кезский район располагается в северо-восточной части Удмуртии. Граничит с Балезинским, Игринским, Дебёсским районами. Особенностью района большая площадь территории и низкая плотность населения. В районе находится 136 населенных пунктов, из них только в 15-ти проживает более 200 чел. В поселке Кез проживает половина всех жителей района (10 911 чел.).

В настоящее время в поселке имеются проблемы с работой внутрипоселкового автобусного маршрута из-за низкого качества дорог и отсутствия обустроенных остановочных пунктов. В качестве первоочередных мероприятий стоит выделить: сохранение автобусного сообщения в пос. Кез и обустройство остановочных пунктов внутри поселка.

Автостанция «Кез» находится в неудовлетворительном состоянии, например, отсутствуют туалеты для ожидающих.

В плане развития транспорта общего пользования внутри района предлагается продлить автобусный маршрут №103 «Кез – Чепца» на 4,2 км до д. Озон (313 жителей) с обустройством остановочного пункта в этой деревне.

Населенные пункты Полом (292 чел.) и Поломское (335 чел.), которые в настоящий момент не имеют доступа к транспортному обслуживанию, на краткосрочную перспективу обслуживаться не будут ввиду их удаленности и необходимости ремонта соответствующих участков дорог.

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

В 2022-2023 гг. в районе будет проведены мероприятия по реконструкции автостанции Кез.

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

На долгосрочную перспективу в районе будет продолжена работа по строительству и ремонту дорог, а также по развитию маршрутной сети в необслуживаемые населенные пункты, в первую очередь в с. Полом и Поломское, в которых проживает 627 жителей, а также ряд населенных пунктов по трассе планируемого маршрута. Помимо строительства и реконструкции соответствующих участков автомобильных дорог, для обслуживания, удаленного с. Поломское потребуется реконструкции моста через реку Чепца. Для обслуживания данных населенных пунктов предлагается продление автобусного маршрута №133 «Кез – Кездур». Также предлагается открытие маршрута «с. Поломское – с. Чепца» для соединения с. Поломское и с. Полом со вторым по численности жителей селом района и ближайшей крупной железнодорожной станцией.

Другие изменения маршрутной сети предусматривают:

* продление маршрута №115а «Кез – Степаненки» до д. Тимены после реконструкции соответствующего участка автомобильной дороги;
* изменение трассы маршрута №115 «Кез – Кулига», с организацией заезда в д. Мысы;
* изменение трассы маршрута №115 «Кез – Новая Гыя», с организацией заезда в д. Лып-Булатово.

На более долгосрочную перспективу (до 2041 г.) предлагаются к реализации мероприятия по организации заказных автомобильных перевозок в малонаселенные пункты района.

В сценарии динамичного развития в с. Чепца предлагается строительство ТПУ возле действующего железнодорожного вокзала с разворотной площадкой для автобусов, автокассой, павильонами для ожидания пассажиров.

### *Грузовой автомобильный транспорт и терминально-складская инфраструктура*

### *Прогноз развития производственной и терминально-складской инфраструктуры*

Для реализации стратегических направлений развития района, 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.

### *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).

### *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.

Перечень мероприятий представлен в таблице 2.3.4.1 и на рисунке 2.3.4.1.

**Таблица 2.3.4.1**

**Перечень мероприятий по устранению помех движению**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Мероприятие** | **Срок реализации** | **Стр** | **Рек** |
| 1 | Устройство освещения, д.Большой Олып, Центральная ул. | 2019-2021 | **+** |  |
| 2 | Устройство освещения, с.Александрово, Школьная ул. | 2019-2021 | **+** |  |



**Рисунок 2.3.4.1. Мероприятия по устранению помех движению**

### *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.

В конечном итоге целью реализации указанных мероприятий является разработка центровой 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 Кезском районе на расчетный период не требуется.

### *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 данный 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 мероприятии по устранению данного инцидента и последствий, с ним связанных), вывод изображений с камер на коллективные средства отображения информации (видеостены) ЦУДД, обеспечение управления видеокамерами из ЦУДД. а также автоматическую и непрерывную запись поступающей видеоинформации 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.

### *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.

### *Внешний транспорт*

На территории муниципального образования развития внешних видов транспорта на предполагается.

## 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-регулировочных 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.

## 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.

# 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;
* 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 186,7 млн руб.

Стоимость мероприятий по развитию сети общественного транспорта составляет 0,6 млн руб.

Стоимость мероприятий по организации дорожного движения составляет 5,75 млн руб.

Общая стоимость мероприятий составляет (с учётом НДС в ценах 2018 г.) 193,0 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.

# 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.** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Сущ** | **Персп** | **Стр** | **Рек** | **Ремонт** |
| **Мероприятия по автомобильным дорогам местного значения** | | | | | | | | | | | | | | |
| **3.1** | Реконструкция автодороги д. Лып-Булатово – с. Александрово (ул. Школьная) | 2029 | V | IV | М |  | + |  | 1 | 2 |  | 5,4 |  | 186,7 |
| **Итого** | | | | | | | | | | | | | | **186,7** |

**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** |
| **Развитие автомобильного транспорта** | | | | | | | | |
| **1** | Мероприятия по сохранению действующих маршрутов и достигнутого качества транспортного обслуживания |  |  |  |  | + | + | 0,0 |
| **2** | Продление (изменение) трасс действующих маршрутов для обслуживания новых населенных пунктов, в том числе: |  |  |  |  |  |  | 0,0 |
| – изменение трассы маршрута №114 «Кез – Новая Гыя» с организацией заезда в д. Лып-Булатово. 1 автобус среднего класса, 2 рейса в сутки, по расписанию (10,8 км); |  |  |  |  | + |  | 0,0 |
| **3** | Строительство новых ОП: «Лып-Булатово» |  |  |  |  | 1 |  | 0,6 |
| **4** | 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 |  |  |  |  |  | + | 0,0 |
| **Развитие всех видов транспорта** | | | | | | | | |
| **5** | Определение источников и необходимых объемов финансирования для организации социально значимых перевозок пассажиров (по видам транспорта) | + |  |  |  | + | + | 0,0 |
| **Итого** | | | | | | | | **0,6** |

**Таблица 4.3**

**Мероприятия по организации дорожного движения**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Мероприятие** | **Срок реализации** | **Стр** | **Рек** | **Протяженность, км** | **Площадь, га** | **Кол-во, шт.** | **Стоимость, млн. р.** |
| **1. Мероприятия по устройству наружного освещения** | | | | | | | | |
| **1.1** | Устройство освещения, д.Большой Олып, Центральная ул. | 2019-2021 | **+** |  | **1,5** |  |  | 3,40 |
| **1.2** | Устройство освещения, с.Александрово, Школьная ул. | 2019-2021 | **+** |  | **1,04** |  |  | 2,36 |
| **Итого** | | | | | | | | **5,75** |

# 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 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 «Большеолыпское» является элементом транспортной системы Кезского 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.

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

*Источник: УГИБДД ГУ МВД России*

*Источник: УГИБДД ГУ МВД России*

1. *Постановление Администрации МО «Кезкий район» №1291 от 20 октября 2017 г. «О внесении изменений в постановление Администрации муниципального образования «Кезский район» от 22 декабря 2015 года №1943 «Об утверждении Реестра муниципальных маршрутов регулярных перевозок муниципального образования «Кезский район»* [↑](#footnote-ref-1)
2. *Согласно данным в материалах, предоставленных заказчиком.* [↑](#footnote-ref-2)
3. Письмо №01-23/0098 от 16.01.2019 [↑](#footnote-ref-3)