

УТВЕРЖДЕНА
Постановлением Главы
Каменского городского округа
29.01.2019 г. № 139
«Об утверждении Программы
комплексного развития транспортной
инфраструктуры муниципального
образования «Каменский городской
округ» на 2019-2029 годы»

Свердловская область



Муниципальное образование
«Каменский городской округ»

ПРОГРАММА
комплексного развития транспортной инфраструктуры
Муниципального образования «Каменский городской
округ» на 2019 – 2029 годы

2018 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Паспорт	5
I. Общие положения	8
1.1 Основные понятия	9
II. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры	12
2.1 Анализ положения Свердловской области в структуре пространственной организации Российской Федерации.....	12
2.2 Анализ положения Каменского городского округа в структуре пространственной организации Свердловской области	20
2.3 Социально-экономическая характеристика Каменского городского округа.....	27
2.4 Характеристика градостроительной деятельности на территории Каменского городского округа	31
2.5 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	38
2.6 Характеристика сети дорог Каменского городского округа, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог.....	51
2.7 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Каменском городском округе, обеспеченность парковками (парковочными местами).....	99
2.8 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока	104
2.9 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.....	117
2.10 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств	118
2.11 Анализ уровня безопасности дорожного движения	122
2.12 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	131
2.13 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Каменского городского округа.....	133
2.14 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Каменского городского округа	135
2.15 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	137
III. Прогноз транспортного спроса, изменение объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Каменского городского округа.....	140
3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Каменского городского округа.....	140
3.2 Прогноз транспортного спроса Каменского городского округа, объемов и характера передвижения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории Каменского городского округа.....	143
3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	145
3.4 Прогноз развития дорожной сети Каменского городского округа.....	146
3.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения	151
3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения	151
3.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения	152
IV. Расчетные показатели обеспечения благоприятных условий жизнедеятель-	156

ности человека, интенсивности использования территориальных зон транспортной инфраструктуры Каменского городского округа.....	
V. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта	167
VI. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Каменского городского округа предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятия (инвестиционных проектов)	173
6.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	174
6.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	179
6.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.....	180
6.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	184
6.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	186
6.6. Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Каменского городского округа.....	189
6.7. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасного движения, снижения перегруженности дорог или их участков	195
6.8. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем	199
6.9. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения Каменского городского округа.....	200
VII. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	202
VIII. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	213
IX. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Каменского городского округа.....	215
Приложения	218

ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Муниципального образования «Каменский городской округ» Свердловской области на 2019 – 2029 годы»

Наименование программы	Программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Муниципального образования «Каменский городской округ» Свердловской области на 2019 – 2029 годы»
Основания для разработки программы	<ul style="list-style-type: none">- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 №190-ФЗ;- Федеральный закон Российской Федерации от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;- Федеральный закон Российской Федерации от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;- Федеральный закон Российской Федерации от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности»;- Распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.07.2014 № 1032-р «Об утверждении новой редакции Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года»;- Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 Пр-№1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;- Приказ Минтранса России от 26.05.2016 №131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;- Постановление Правительства Свердловской области от 25.01.2018 №28-ПП «Об утверждении государственной программы Свердловской области «Развитие транспортного комплекса Свердловской области до 2024 года»;- Устав Муниципального образования «Каменский городской округ» Свердловской области;- Генеральный план Муниципального образования «Каменский городской округ» (утвержден 26 декабря 2012 года Решением №78 Думы Каменского городского округа);- Иные нормативные акты Российской Федерации, Свердловской области, Каменского городского округа.
Наименование заказчика и разработчиков программы, их местонахождение	<p style="text-align: center;">«Муниципальный заказчик»: Администрация Муниципального образования «Каменский городской округ» Свердловская область, г.Каменск-Уральский, просп.Победы, д.38а</p> <p style="text-align: center;">«Разработчик»: МСК АУДИТ ХОЛДИНГ</p>

		107076, г.Москва, пер.Колодезный, д.14, пом. XIII, ком.36		
Цели и задачи программы	<p>Целью программы является:</p> <ul style="list-style-type: none"> - развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры Каменского городского округа, повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения; - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности) на территории Каменского городского округа; - доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности; - развитие транспортной инфраструктуры Каменского городского округа в соответствии с потребностями населения в передвижении и субъектов экономической деятельности в перевозке пассажиров и грузов на территории Каменского городского округа; - развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированной с градостроительной деятельностью в Каменском городском округе; - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; - создание приоритетных условий для движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; - создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения; - эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. <p>Для достижения указанных целей необходимо решение следующих задач:</p>			
	1.	Зимнее и летнее содержание дорог, км	565,2	
	2.	Содержание искусственных сооружений, км	0,945	
	3.	Установка дорожных знаков, шт	220	
	4.	Устройство искусственных неровностей, шт	11	
	5.	Изготовление проектно-сметной документации на ремонт дорог, строительство тротуаров и искусственных неровностей, шт	55	
	6.	Ремонт улиц и дорог, км	55	
	7.	Капитальный ремонт улиц и дорог, строительство новых дорог, км	22	
	8.	Протяженность улиц и дорог, приведенных в нормативное состояние нарастающим итогом, км:	77	
	Целевые показатели программы	Целевые показатели		Значение
		2018	2029	
Технико-экономические показатели				
Обеспечение содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативными требованиями, %		100	100	
Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения с усовершенст-		14,4	27,5	

	вованным дорожным покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, %								
	Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, км	-	12						
	Финансовые показатели								
	Сдерживание расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог за счет использования современных технологий дорожного строительства и применяемых материалов								
	Социально-экономические показатели								
	Обеспеченность населения муниципального образования доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта, %;	100	100						
	Сокращение числа зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий, случаев в год								
	Снижение количества погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории муниципального образования, чел.								
Срок и этапы реализации программы	Срок реализации программы: 2019 по 2029 годы Этапы реализации программы: I этап: 2019-2023 г.г.; II этап: 2024-2029 г.г.								
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий подпрограмм, инвестиционных проектов)	<p>Мероприятия программы (инвестиционные проекты) направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по следующим направлениям:</p> <p>а) мероприятия по совершенствованию и развитию сети дорог общего пользования местного значения на территории муниципального образования;</p> <p>б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования и обустройству остановочных пунктов;</p> <p>в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства;</p> <p>г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения;</p> <p>д) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе: мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению дорожно-транспортного травматизма;</p> <p>е) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового крупногабаритного и тяжеловесного транспорта;</p> <p>ж) мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения.</p>								
Объемы и источники финансирования Программы	<p>Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы, составит: 4 446 748,80 тыс.руб., в том числе по годам:</p> <table border="1"> <tr> <td>I этап</td> <td>2019 г. – 334 517,00 тыс. рублей;</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2020 г – 349 291,60 тыс. рублей;</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2021 г – 364 152,20 тыс. рублей;</td> </tr> </table>			I этап	2019 г. – 334 517,00 тыс. рублей;		2020 г – 349 291,60 тыс. рублей;		2021 г – 364 152,20 тыс. рублей;
I этап	2019 г. – 334 517,00 тыс. рублей;								
	2020 г – 349 291,60 тыс. рублей;								
	2021 г – 364 152,20 тыс. рублей;								

	2022 г. – 378 740,80 тыс. рублей; 2023 г. – 392 649,60 тыс. рублей;
II этап	с 2024 по 2029 годы – 2 627 397,60 тыс. рублей.
<p>Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств бюджета Каменского городского округа, областного, федерального бюджетов и внебюджетных источников.</p> <p>Объем финансирования программы подлежит ежегодному уточнению, исходя из объемов финансирования муниципальных программ.</p>	

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения муниципального образования, который предусмотрен также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования, планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Каменского городского округа утверждается органами его местного самоуправления на основании утвержденного в порядке, установленном Градостроительным Кодексом Российской Федерации, генерального плана муниципального образования.

Назначение программы – разработка комплекса мер по достижению сбалансированного, перспективного развития транспортной инфраструктуры Каменского городского округа в соответствии с приоритетными направлениями развития сферы дорожного хозяйства Российской Федерации (см. таблицу 1).

Таблица 1.

Перечень основных мероприятий реализации Программы развития транспортной инфраструктуры муниципального образования

№	Виды работ	Назначение работ
1	Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями
2	Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов и эксплуатационным показателям автомобильных дорог
3	Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги
4	Мероприятия по научно-техническому сопровождению программы	Мероприятия по капитальному ремонту и ремонту будут определяться на основе результатов обследования автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них

В ходе реализации Программы содержание мероприятий и обеспечивающие их ресурсы могут быть скорректированы в случае существенно изменившихся условий.

Корректировка Программы производится на основании предложений Правительства Свердловской области, администрации Каменского городского округа, Думы Каменского городского округа.

Администрация муниципального образования ежегодно с учетом выделяемых финансовых средств на реализацию Программы готовит предложения по корректировке целевых показателей, затрат по мероприятиям Программы, механизма ее реализации, состава участников Программы и вносит необходимые изменения в Программу.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Каменского городского округа Свердловской области на 2019-2029 годы (далее по тексту Программа) подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29.12.2004 №190-ФЗ;
- Федерального закона Российской Федерации от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федерального закона Российской Федерации от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федерального закона Российской Федерации от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- Распоряжения Правительства Российской Федерации от 11.07.2014 № 1032-р «Об утверждении новой редакции Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года»;
- Постановления Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 Пр-№1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Приказа Минтранса России от 26.05.2016 №131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Постановления Правительства Свердловской области от 25.01.2018 №28-ПП «Об утверждении государственной программы Свердловской области «Развитие транспортного комплекса Свердловской области до 2024 года»;
- Устава Каменского городского округа Свердловской области;
- Генерального плана Каменского городского округа (утвержденного 26 декабря 2012 года Решением №78 Думы Каменского городского округа);;
- Иных нормативных актов Российской Федерации, Свердловской области, Каменского городского округа.

Программа рассчитана на долгосрочную перспективу сроком на 11 лет.

Таким образом, Программа является инструментом реализации приоритетных направлений развития Каменского городского округа на долгосрочную перспективу, ориентирована на устойчивое развитие муниципального образования и соответствует государственной политике реформирования транспортной системы Российской Федерации.

1.1. ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ

В настоящей Программе понятия и термины использованы в значениях, определенных Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Основные понятия, используемые в Программе, представлены в таблице 2.

Таблица 2.

Основные понятия

№	Виды работ	Назначение работ
1	Автомобильная дорога	Объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и, включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, - защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог
2	Защитные дорожные сооружения	Сооружения, к которым относятся элементы озеленения, имеющие защитное значение; заборы; устройства, предназначенные для защиты автомобильных дорог от снежных лавин; шумозащитные и ветрозащитные устройства; подобные сооружения
3	Искусственные дорожные сооружения	Сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями для такого движения, прогона (зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады, подобные сооружения);
4	Производственные объекты	Сооружения, используемые при капитальном ремонте, ремонте, содержании автомобильных дорог
5	Элементы обустройства автомобильных дорог	Сооружения, к которым относятся дорожные знаки, дорожные ограждения, светофоры и другие устройства для регулирования дорожного движения, места отдыха, остановочные пункты, объекты, предназначенные для освещения автомобильных дорог, пешеходные дорожки, пункты весового и габаритного контроля транспортных средств, пункты взимания платы, стоянки (парковки) транспортных средств, сооружения, предназначенные для охраны автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, тротуары, другие предназначенные для обеспечения дорожного движения, в том числе его безопасности, сооружения, за исключением объектов дорожного сервиса
6	Дорожная деятельность	Деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог
7	Владелец автомобильных дорог	Администрация Каменского городского округа Свердловской области
8	Пользователи автомобильными дорогами	Физические и юридические лица, использующие автомобильные дороги в качестве участников дорожного движения
9	Реконструкция автомобильной дороги	Комплекс работ, при выполнении которых осуществляется изменение параметров автомобильной дороги, ее участков, ведущее к изменению класса и (или) категории автомобильной дороги либо влекущее за собой изменение границы полосы отвода автомобильной дороги
10	Капитальный ремонт автомобильной дороги	Комплекс работ по замене и (или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и/или их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги и не изменяются границы полосы отвода автомобильной дороги
11	Ремонт автомобильной	Комплекс работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, при выполнении которых не

	дороги	затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги
12	Содержание автомобильной дороги	Комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценки ее технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения
13	Магистральные дороги	
13.1	Скоростного движения	Скоростная транспортная связь в крупных городских округах и городских поселениях: выходы на внешние автомобильные дороги, к аэропортам, крупным зонам массового отдыха и поселениям в системе расселения. Пересечения с магистральными улицами и дорогами в разных уровнях
13.2	Регулируемого движения	Транспортная связь между районами крупных городских округов, городских поселений на отдельных направлениях и участках преимущественно грузового движения, осуществляемого вне жилой застройки, выходы на внешние автомобильные дороги, пересечения с улицами и дорогами в одном уровне
14	Магистральные улицы общегородского значения	
14.1	Непрерывного движения	Транспортная связь между жилыми, производственными зонами и общественными центрами в крупных и больших городских округах и городских поселениях, а также с другими магистральными улицами, городскими и внешними автомобильными дорогами. Обеспечение движения транспорта по основным направлениям в разных уровнях.
14.2	Регулируемого движения	Транспортная связь между жилыми, производственными зонами и центром городского округа, городского поселения, центрами планировочных районов, выходы на магистральные улицы и дороги и внешние автомобильные дороги. Пересечения с магистральными улицами и дорогами в одном уровне
15	Магистральные улицы районного значения	
15.1	Транспортно-пешеходные Пешеходно-транспортные	Транспортная и пешеходная связи между жилыми районами, а также между жилыми и производственными зонами, общественными центрами, выходы на другие магистральные улицы и дороги; Пешеходная и транспортная связи (преимущественно общественный пассажирский транспорт) в пределах планировочного района
16	Улицы и дороги местного значения	
16.1	Улицы в жилой застройке	Транспортная (без пропуска грузового и общественного транспорта) и пешеходная связи на территории жилых районов (микрорайонов), выходы на магистральные улицы и дороги регулируемого движения.
16.2	Улицы и дороги в производственных и коммунально-складских зонах	Транспортная связь преимущественно легкового и грузового транспорта в пределах зон, выходы на магистральные дороги. Пересечения с улицами и дорогами устанавливаются в одном уровне.
13.3	Пешеходные улицы и дороги	Пешеходная связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров, местами отдыха и остановочными пунктами общественного транспорта.
16.4	Парковые дороги	Транспортная связь в пределах территории парков и лесопарков преимущественно для движения легковых автомобилей.
16.5	Проезды	Подъезд транспортных средств к жилым, общественным зданиям, учреждениям, предприятиям и другим объектам внутри районов, микрорайонов (кварталов).
16.6	Велосипедные дорожки	По свободным от других видов транспорта трассам.

II. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

2.1. АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЯ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ В СТРУКТУРЕ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Каменский городской округ - муниципальное образование в Свердловской области России, относится к Южному управленческому округу.

Свердловская область - субъект Российской Федерации, входит в состав Уральского федерального округа. Административный центр — город Екатеринбург. Граничит на западе с Пермским краем, на севере с Республикой Коми и Ханты-Мансийским автономным округом, на востоке с Тюменской областью, на юге с Курганской, Челябинской областями и Республикой Башкортостан (рис.1).

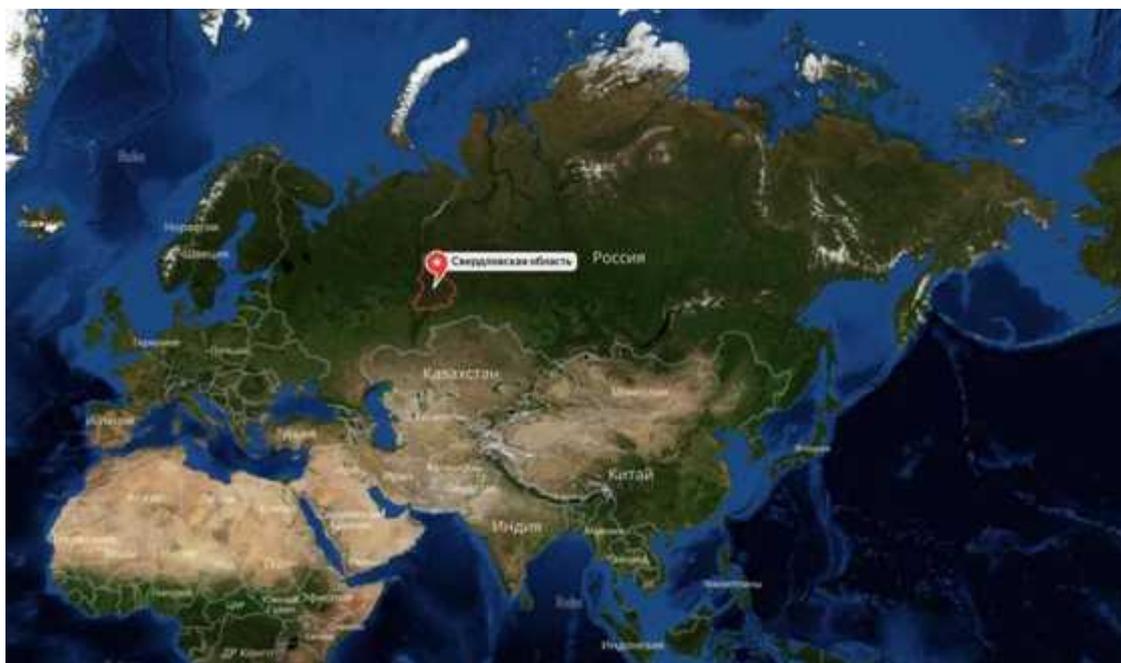


Рис.1 – Схема расположения Свердловской области в Российской Федерации

Датой основания административного центра области считается 1723 год, когда начал работу Казенный металлургический завод на реке Исеть. В своё время область входила в состав Сибирской губернии, а затем Зауральской области Пермской губернии Российской империи. Образована как область РСФСР 17 января 1934 года при разделении Уральской области, в нынешних границах с 1938 года — после выделения из её состава Пермской области.

Свердловская область — крупнейший регион Урала. Область занимает среднюю и охватывает северную часть Уральских гор, а также западную окраину Западно-Сибирской равнины. Площадь равна 194 307 км², протяжённость с севера на юг 660 км, а с запада на восток 560 км.

Высшая точка — гора Конжаковский Камень (1569 м). Самая северная точка — гора Яныгхачечахль (1023,8 м).

Главные реки: реки бассейна Оби (Исеть, Тавда, Тура) и Камы (Чусовая, Уфа). Самые крупные озёра области — Пелымский Туман (32,2 км²), Вагильский Туман (31,2 км²). Крупнейшие водораздельные озёра — Исетское (24 км²), Таватуй (21,2 км²).

Климат континентальный; средняя температура января от –16 до –20 °С, средняя температура июля от +19 до +20 °С; количество осадков — около 500 мм в год.

Растительность: хвойные и смешанные леса, на крайнем юго-востоке участки лесостепи. Леса занимают 82,3 % территории Свердловской области. В общей площади спелых лесов берёза занимает 36 %, сосна — 34 %, ель — 16 %, осина и кедр — по 6 %.

Численность населения области по данным Росстата составляет 4 325 256 чел. (2018). Плотность населения — 22,26 чел./км² (2018), что почти втрое выше среднего по РФ (8,58). Городское население — 84,78 % (2018).

Полезные ископаемые: .. Свердловская область является одним из важнейших промышленных регионов России. В структуре промышленного комплекса доминируют чёрная и цветная металлургия (соответственно 31 % и 19 % объёма промышленного производства), обогащение урана и железной руды, машиностроение.

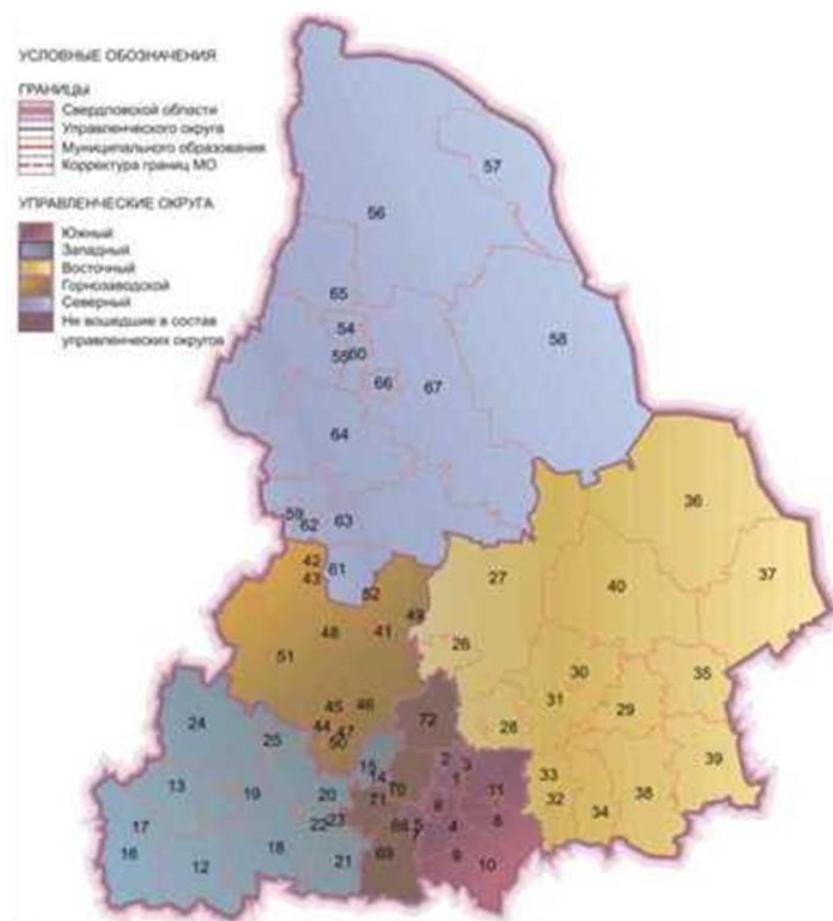
Крупнейшими предприятиями чёрной и цветной металлургии в Свердловской области являются Нижнетагильский металлургический комбинат, Качканарский ГОК «Ванадий», ВСМПО-Ависма, Первоуральский новотрубный завод, Богословский и Уральский алюмине-вые заводы, Каменск-Уральский металлургический завод, Синарский трубный завод, Северский трубный завод, а также предприятия Уральской горно-металлургической компании (Уралэлектромедь, Среднеуральский медеплавильный завод, Металлургический завод им. А. К. Серова и др.). Среди машиностроительных отраслей преобладает тяжелое машиностроение, в том числе ориентированное на нужды ВПК. Важнейшими предприятиями машиностроительного комплекса области являются Уралвагонзавод, Уральский завод тяжелого машиностроения, Уралэлектротяжмаш, Уралхиммаш, Уральский турбинный завод, Уральский завод гражданской авиации.

В 1981 году основано крупнейшее на Урале птицеводческое предприятие (по производству и переработке мяса бройлеров) — ОАО «Птицефабрика «Рефтинская».

В Свердловской области расположен крупнейший химический завод России, производящий синтетические смолы — Уралхимпласт, а также в 100 км северо-восточнее находится крупнейшая тепловая электростанция в России, работающая на твёрдом топливе — Рефтинская ГРЭС, находящаяся в посёлке Рефтинский.

С октября 2013 года реализуется государственная программа, направленная на развитие промышленности и науки до 2020 года. 9 февраля 2018 года был утвержден проект создания особой экономической зоны промышленно-производственного типа «Титановая долина» на территории города Екатеринбурга и Сысертского городского округа Свердловской области.

Административно-территориальные единицы области объединены пятью администрациями 5 управленческих округов – с территориальными исполнительными органами государственной власти Свердловской области: Северный, Западный, Горнозаводской, Восточный, Южный. В рамках муниципального устройства, в границах административно-территориальных единиц области к 01.01.2017 образованы 94 муниципальных образования, в том числе: 68 городских округов, 5 муниципальных районов, которые состоят из 5 городских поселений, 16 сельских поселений. Муниципальные образования объединяют 47 городов, 99 рабочих посёлков и посёлков городского типа и 1821 сельских населённых пунктов, 4 муниципальных образования имеют статус закрытых административно-территориальных образований (см.рис.2, таблицы А-1, А-2 Приложения А).



Примечание: 10 – Каменский ГО

Рис. 2 – Схема территориального планирования Свердловской области

Транспорт

Свердловская область является важным транспортным узлом — через неё проходят железнодорожные, автомобильные и воздушные трассы общероссийского значения, в том числе Транссибирская железнодорожная магистраль (см.рис.3-4). Густота железнодорожной и автодорожной сети превосходит средние по стране показатели. Крупный международный аэропорт в Екатеринбурге — Кольцово. Ежегодная потребность в трудовых ресурсах для сфер транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области составляет 99 467 человек, в том числе транспорта - 93 967 человек, дорожного хозяйства - 5500 человек.

Значимость, размеры и структура транспортного комплекса Свердловской области, включающего все виды транспорта, за исключением морского, определяются особенностями геополитического положения региона как связующего звена между Европой и Азией. Территориальную структуру транспортной системы Свердловской области образуют крупнейшие транспортные узлы и магистральные транспортные коммуникации, формирующие опорную транспортную сеть. Основные транспортно-грузовые узлы расположены в городах Екатеринбурге, Нижний Тагил, Серове, Каменске-Уральском.

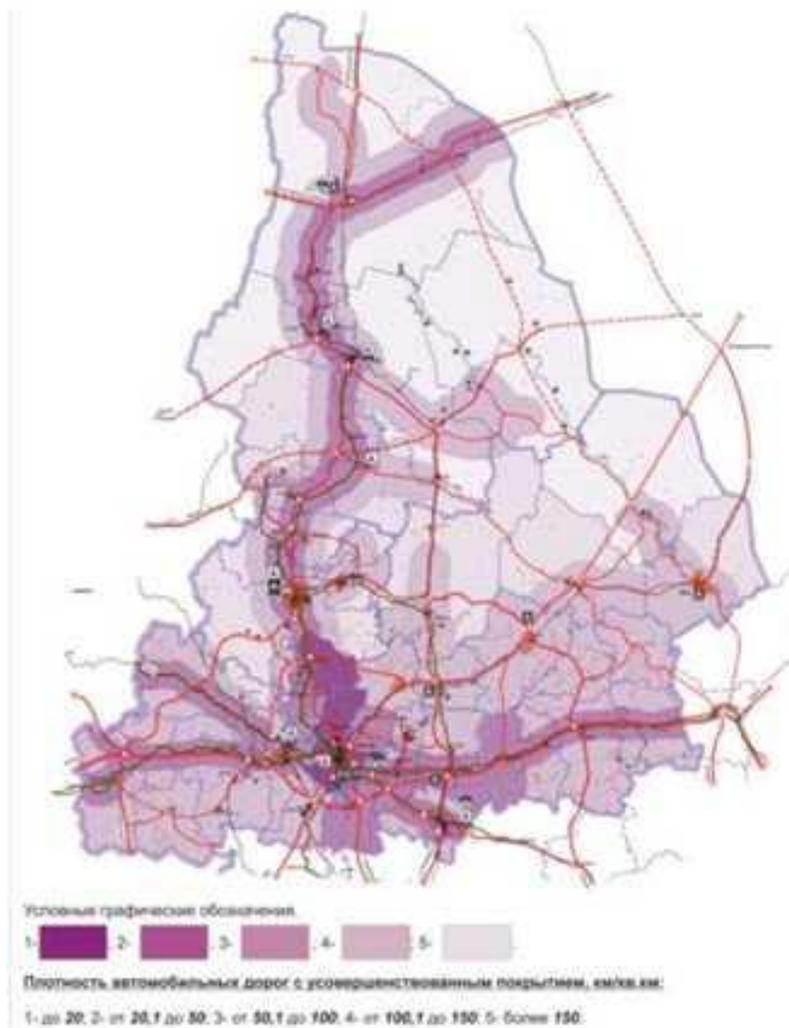


Рис.3 – Схема территориального планирования Свердловской области. Оценка территории по обслуживанию транспортом

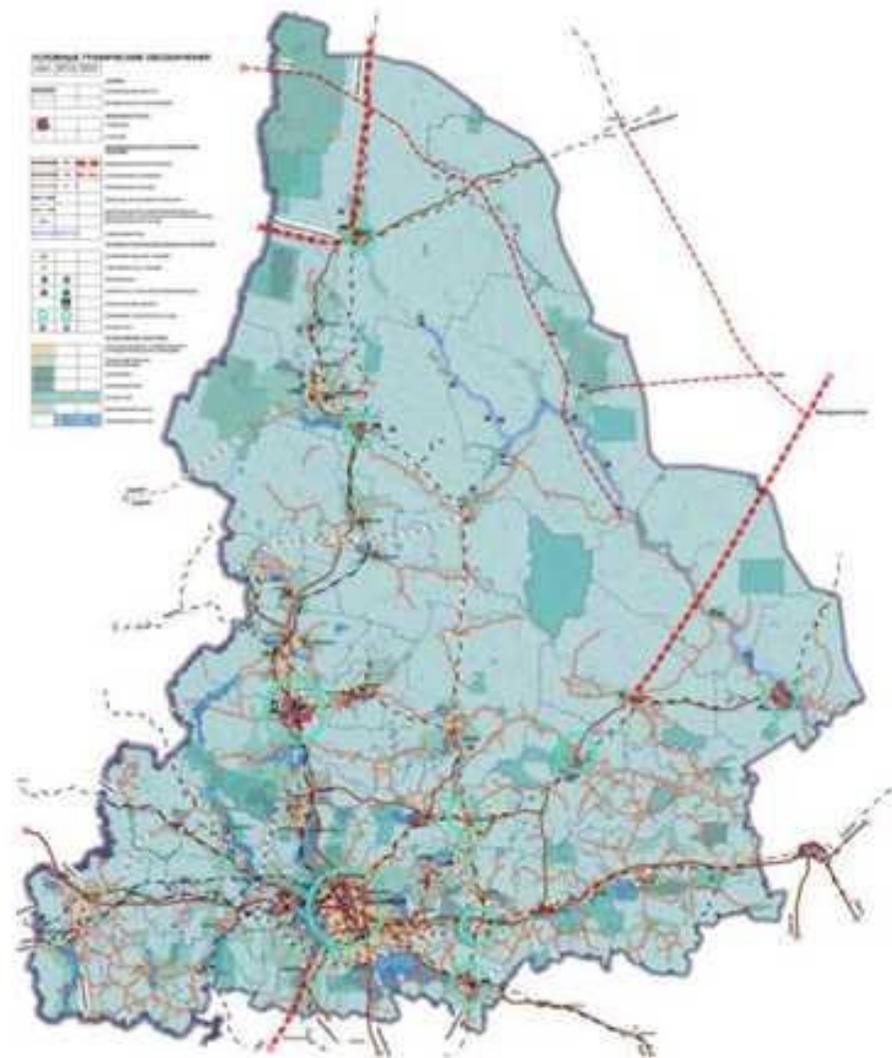


Рис.4 - Схема территориального планирования Свердловской области.Схема транспортной инфраструктуры

территории Свердловской области отправление грузов по железной дороге в целом соответствовало уровню 2016 года. Всего по Свердловской области объем погрузки составил порядка 58 млн. тонн грузов. Отправление грузов со станций Свердловской железной дороги в границах Свердловской области по итогам 2016 года составило 58,65 млн. тонн, в том числе грузы в контейнерах - 1,35 млн. тонн.

В 2011 году Правительством Свердловской области была согласована Генеральная схема Екатеринбургского железнодорожного узла, которая предусматривает развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта до 2030 года. В рамках реализации данного проекта предусмотрена реконструкция и развитие Екатеринбургского транспортного узла.

Формирование терминально-складской инфраструктуры

На территории Свердловской области осуществляется формирование современного терминально-складского хозяйства, в том числе за счет реализации мероприятий по модернизации, реконструкции существующих объектов и строительства новых современных логистических комплексов. В 2016 году общая площадь складских площадей высокого уровня (классов А и В) в Свердловской области составила более 1 млн. кв. метров, включая комплексы «Уральский», «Чкаловский», «Ролей», грузовой терминал «Кольцово» и другие. Более половины всех площадей расположены в городе Екатеринбурге.

Вместе с тем современное состояние транспортной системы не в полной мере отвечает потребностям и перспективам развития Свердловской области. Недостаточный уровень развития современной транспортно-логистической инфраструктуры сдерживает интеграцию Свердловской области в федеральную и мировую транспортные системы, при этом дефицит пропускной способности существует на всех видах транспорта. Состояние транспортной инфраструктуры и основных фондов организаций транспорта не соответствует требованиям модернизации: практически не развиваются технологии интермодальных перевозок, значительные проблемы существуют на стыках различных видов транспорта.

Одним из приоритетных направлений взаимоувязанного развития всех видов транспорта и терминально-складской инфраструктуры является комплексное развитие Екатеринбургского транспортного узла, крупнейшей составляющей которого является железнодорожный транспорт. Кроме того, в рамках мероприятий по развитию транспортно-логистической инфраструктуры предусматривается реализация комплексных проектов по развитию Екатеринбургского железнодорожного узла.

Воздушный транспорт

Исторически сложившееся географическое положение Свердловской области способствует развитию потенциала региона как транспортного центра страны, в том числе в части воздушного транспорта с учетом роста товарообмена и пассажиропотока между Юго-Восточной Азией и Европой.

На территории Свердловской области расположен международный аэропорт «Кольцово», который является одним из крупнейших региональных аэропортов страны и включен Министерством транспорта Российской Федерации в перечень базовых аэропортов Российской Федерации.

В 2016 году международный аэропорт «Кольцово» обслужил 4,3 млн. пассажиров, что на 53 тыс. человек больше, чем в 2015 году. Существенные изменения произошли в структуре пассажиропотока. Продолжающийся спад перевозок на международных линиях был компенсирован ростом показателей перевозок внутри страны. В 2016 году международными рейсами воспользовались всего 1,149 млн. человек, что на 23,5% ниже показателя 2015 года. В то же время на внутренних воздушных линиях обслужено рекордное в истории аэропорта количество пассажиров - 3,151 млн. человек (рост на

14,8% в сравнении с 2015 годом). Такой рост внутрироссийских перевозок связан с успешной реализацией программы развития региональных авиаперевозок.

Всего из аэропорта города Екатеринбурга в 2016 году выполняли рейсы 68 авиакомпаний, география полетов включала 135 направлений. Наиболее популярными направлениями стали Москва, Санкт-Петербург, Сочи, Симферополь и Новосибирск, из числа зарубежных - Ларнака, Пхукет, Дубай, Пекин и Нячанг.

Положительную динамику продемонстрировали показатели грузоперевозок: в аэропорту «Кольцово» по итогам 2016 года обработано 27,6 тыс. тонн грузов и почты, что на 5 тыс. тонн больше уровня 2015 года. При этом наибольшую динамику показали перевозки почты, которые увеличились более чем на 80% (с 2435 тонн до 4472 тонн).

Автомобильный транспорт

На территории Свердловской области зарегистрированы 1280 перевозчиков автомобильным транспортом, которые осуществляют перевозки пассажиров в городском, пригородном и междугородном сообщении 7900 автобусами. Автобусы ежегодно выполняют более 65 тыс. рейсов в междугородном сообщении, более 450 тыс. рейсов - в пригородном сообщении и более 1200 тыс. рейсов - в городском сообщении. Ежегодный объем перевозок автомобильным транспортом составляет 260 млн. пассажиров.

В 36 городах Свердловской области осуществляется перевозка пассажиров городским общественным транспортом общего пользования (автобусами). Все муниципальные образования, расположенные на территории Свердловской области, имеющие автомобильные дороги I - IV категорий, связаны с областным центром междугородним и пригородным автобусным сообщением. В трех городах Свердловской области осуществляется перевозка пассажиров городским электрическим транспортом.

26 автостанций находятся в государственной собственности, 11 - в муниципальной собственности, 14 - в частной собственности или под управлением частных организаций. Свердловская область является собственником крупного автотранспортного предприятия - государственное унитарное предприятие Свердловской области «Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта».

В эксплуатации государственного унитарного предприятия Свердловской области «Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта» (далее - объединение) находится 26 автовокзалов, 13 из которых являются собственностью Свердловской области, 10- арендуются указанным предприятием. Ежедневно от автовокзалов и автостанций объединения отправляются более 1840 рейсов в пригородном, междугородном и международном сообщении, услугами объединения пользуются более 18 тыс. пассажиров ежедневно. Объединение 89 автобусами обслуживает 5 городских, 9 пригородных, 8 междугородных и 3 межрегиональных маршрута. Объединением ежегодно выполняется 93 тыс. рейсов в городском сообщении и ежегодно перевозится более 2,6 млн. человек в пригородном и междугородном сообщении.

Обслуживаемая автобусная сеть состоит из 378 маршрутов общей протяженностью 54 840 км. Одними из самых крупных и социально значимых объектов являются автовокзалы городов Екатеринбурга и Нижнего Тагила.

Сеть автомобильных дорог

Плотность федеральных и региональных автомобильных дорог в Свердловской области - 59,6 км на 1000 кв. км территории, что в 1,9 раза превышает среднероссийский показатель. Протяженность автомобильных дорог на территории Свердловской области составляет 30 835,6 км, в том числе федерального значения - 588 км, регионального значения - 10 983 км, местного значения - 19 264,6 км.

Несмотря на значительную протяженность автомобильных дорог общего пользования, социально-экономическое развитие Свердловской области, возможности более полной реализации ее транзитного потенциала и увеличения деловой активности

сдерживаются недостаточным уровнем развития автодорожной сети. Около 50% общего объема перевозок по автомобильным дорогам федерального значения осуществляется в условиях превышения нормативного уровня загрузки дорожной сети, что приводит к увеличению себестоимости перевозок и снижению безопасности движения. Автомобильные дороги федерального значения в Свердловской области на значительном протяжении проходят по территориям населенных пунктов, что приводит к снижению скорости движения транспортных потоков.

Темпы развития и техническое состояние сети автомобильных дорог регионального и местного значения не соответствуют долгосрочным тенденциям спроса на грузовые и пассажирские перевозки. В структуре действующей сети автомобильных дорог регионального значения преобладают дороги III и IV технических категорий (75% от общей протяженности), в структуре автомобильных дорог местного значения - дороги IV и V категорий (более 80%).

В связи с отсутствием средств финансирования в необходимом объеме наблюдается тенденция ухудшения эксплуатационного состояния автомобильных дорог регионального значения. На 1 января 2016 года в недопустимом транспортно-эксплуатационном состоянии находилось 57,7% автомобильных дорог регионального значения, на 1 января 2017 года их доля уменьшилась до 55,8%.

На автомобильных дорогах регионального значения по состоянию на 1 января 2017 года расположено 750 мостов и путепроводов, из них капитальных - 715, деревянных - 35.

В соответствии с нормативами, утвержденными постановлением Правительства Свердловской области от 14.11.2007 № 1102-ПП «О нормативах денежных затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог регионального значения и правилах их расчета», ежегодно необходимо выполнять ремонт и капитальный ремонт не менее 1988 км автомобильных дорог регионального значения, однако на протяжении ряда лет фактические объемы ремонта и капитального ремонта составляют от 5% до 13% от нормативной потребности: 2010 год - 103 км, 2011 год - 267,5 км, 2012 год - 222,2 км, 2013 год - 210,2 км, 2014 год - 161,2 км, 2015 год - 114 км, 2016 год - 124,4 км, 2017 год - 191,1 км (с учетом мероприятий по устранению колеиности, устройству защитного слоя износа), то есть всего за восемь лет 1393,6 км, или 70% от годового норматива. Фактически выделенное финансирование содержания, ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог регионального значения в 2017 году составило 24,3% от утвержденных нормативов, в том числе: содержание - 41,3%, ремонт - 43,5%, капитальный ремонт - 7,3%.

В среднем по муниципальным образованиям, расположенным на территории Свердловской области, доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в 2015 году составила 55,5% от общей протяженности, в 2016 году - 58,1 %. Причиной ухудшения транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог местного значения является недостаточное финансирование дорожной деятельности. При этом во многих муниципальных образованиях, расположенных на территории Свердловской области, не проводится диагностика состояния автомобильных дорог местного значения в соответствии с ОДН 218.0.006-2002 «Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог», что приводит к занижению значения показателя протяженности автомобильных дорог местного значения, не отвечающих нормативным требованиям.

Сеть автомобильных дорог на территории Свердловской области развита неравномерно: в южной части, более освоенной, автодорожная сеть развита лучше, чем в северных и северо-восточных районах. Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием колеблется от 8-10 км на 1000 кв. км территории (Гаринский городской округ и Ивдельский городской округ) до 161-368 км на 1000 кв. км территории (муниципальное образование «город Екатеринбург» и прилегающие к нему городской округ Среднеуральск, городской округ Верхняя Пышма, Березовский

городской округ, Белоярский городской округ, Каменский городской округ, городской округ Богданович, а также Невьянский городской округ и Ачитский городской округ).

376 населенных пунктов Свердловской области не имеют круглогодичного автодорожного сообщения, что не позволяет организовать транспортное обслуживание населения регулярными перевозками. Для решения данной проблемы с 2012 года не менее 5% от общего объема ассигнований Дорожного фонда Свердловской области, формируемых за счет поступлений акцизов на нефтепродукты и транспортного налога, направляется на проектирование, строительство (реконструкцию), капитальный ремонт, ремонт автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием до сельских населенных пунктов, не имеющих круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования.

Автомобильные дороги ряда городов и других населенных пунктов Свердловской области в настоящее время используются для пропуска грузового транзитного движения. Это значительно усугубляет транспортную ситуацию в городах, ухудшает экологическую обстановку, существенно повышает аварийность и в целом снижает эффективность работы автомобильного транспорта. Грузовое движение осуществляется в пределах жилой застройки городов: Первоуральск, Асбест, Полевской, Верхняя Салда, Качканар, Красноуфимск, Ирбит, Алапаевск, Тавда, Сухой Лог, Богданович, Североуральск, Ивдель, Нижняя Салда, Верхняя Тура, а также в крупных поселках: Верхняя Синячиха, Пышма, Шалья, Горный Щит, Верх-Нейвинский, Натальинск и других населенных пунктах. При этом улицы, являющиеся продолжением внегородских магистралей, зачастую имеют недостаточную ширину, и их технические параметры не соответствуют уровню транспортной загрузки, в связи с чем требуется реконструкция улично-дорожной сети, а также строительство обходов населенных пунктов.

Недостаточный уровень развития дорожной сети на территории Свердловской области приводит к значительным потерям для экономики и населения и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития отдельных территорий Свердловской области.

Увеличение уровня автомобилизации населения Свердловской области делает особо актуальной задачу увеличения пропускной способности автомобильных дорог общего пользования, в первую очередь в территориях высокой концентрации населения (Екатеринбургская, Нижнетагильская, Серовская, Каменск-Уральская агломерации), за счет увеличения протяженности (плотности) автомобильных дорог и повышения их технической категории.

2.2. АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЯ КАМЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА В СТРУКТУРЕ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Каменский городской округ — муниципальное образование в Свердловской области России, относится к Южному управленческому округу (см. рис.7-8). Его площадь составляет 214 602 га (том числе 89 519 га сельскохозяйственных угодий), что составляет 1,1% от площади Свердловской области. численность населения – 0,65% от общей численности населения Свердловской области. Плотность населения Каменского городского округа – 3,77 человек на 1 км².

Административным центром Каменского городского округа является город Каменск-Уральский, который сам в состав Каменского городского округа не входит. Координаты административного центра - 56°14'24" с. ш. 61°31'32" в. д.

Расстояние административного центра Каменского городского округа до г.Екатеринбурга составляет 96 км, до г.Шадринска – 120 км, до г.Челябинска -181 км, до г.Тюмень -417 км.

Часовой пояс – MSK+2 (UTC+5).

Каменский городской округ включает 66 населенных пунктов (1 поселок городского типа, 12 поселков, 20 сел и 33 деревни), распределенных между 16 сельскими администрациями.

Группировка населенных пунктов муниципального образования «Каменский городской округ» по численности проживающего в них населения показан в табл.3.

Таблица 3.

Группировка населенных пунктов МО «Каменский городской округ» по численности населения по состоянию на 01.01.2018

Территория	Группировка населенных пунктов (н.п.) по численности населения							
	Всего н.п.	н.п. с постоянным населением						Без населения
		Всего	Более 500 чел.	201-500 чел.	51-200 чел.	6-50 чел.	1-5 чел.	
МО «Каменский городской округ»	65	65	17	17	16	13	2	0

Данные о структуре проживающего населения и территориальных особенностях населенных пунктов Каменского городского округа представлены в **Приложении П-1**.

Местоположение Каменского городского округа на территории Свердловской области показана на рис.6.



Рис.6 - Схема территориального расположения Каменского городского округа на территории Свердловской области

Расположение Каменского городского округа относительно близлежащих областей – см. на рис.7, близлежащих населенных пунктов за пределами Каменского городского округа – см. рис.8-9.

Территория Каменского городского округа расположена в лесостепной зоне. Водные ресурсы представлены реками Исеть и ее притоками Каменка, Камышенка, Грязнуха, принадлежащими бассейну реки Тобол. На территории имеются несколько озер: Тыгиш, Малый и Большой Сунгуль, Червяное, Сосновское, Карасье, пруд Боевский.

Преобладающие виды деревьев — берёза, осина, сосна. Животный мир представлен в основном лесными видами животных: лось, кабан, косуля, заяц, лисица, горноста́й, куница, барсук, норка, белка; из пернатых — глухарь, тетерев, рябчик, куропатка.

Полезные ископаемые, преобладающие на территории округа – глина, песок, щебень, мрамор, золото, бокситы.

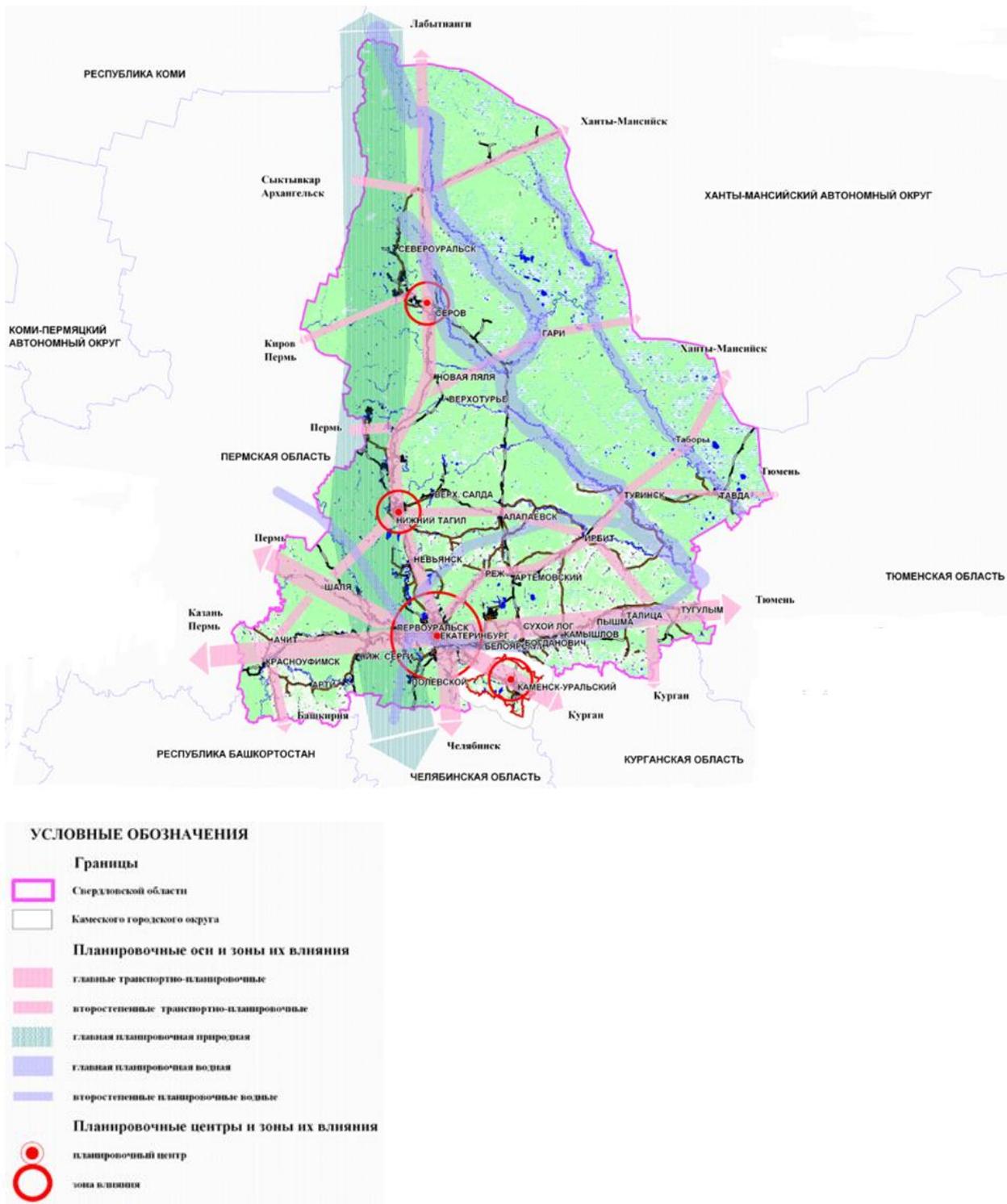


Рис. 7 - Расположение Каменского городского округа относительно Пермской, Тюменской, Курганской, Челябинской областей, республики Башкортостан

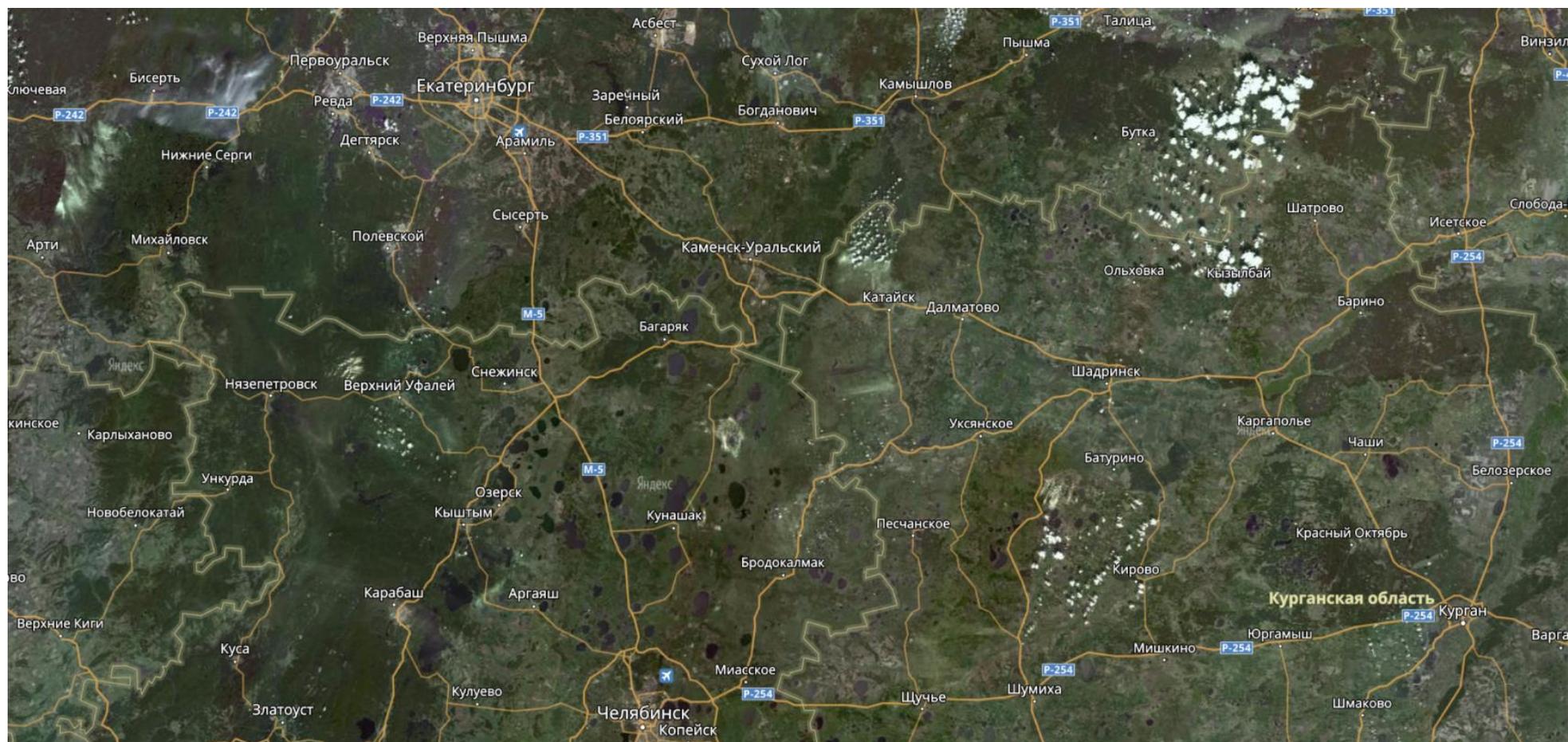


Рис.8 – Расположение Каменского городского округа. Близрасположенные районные и областные административные центры

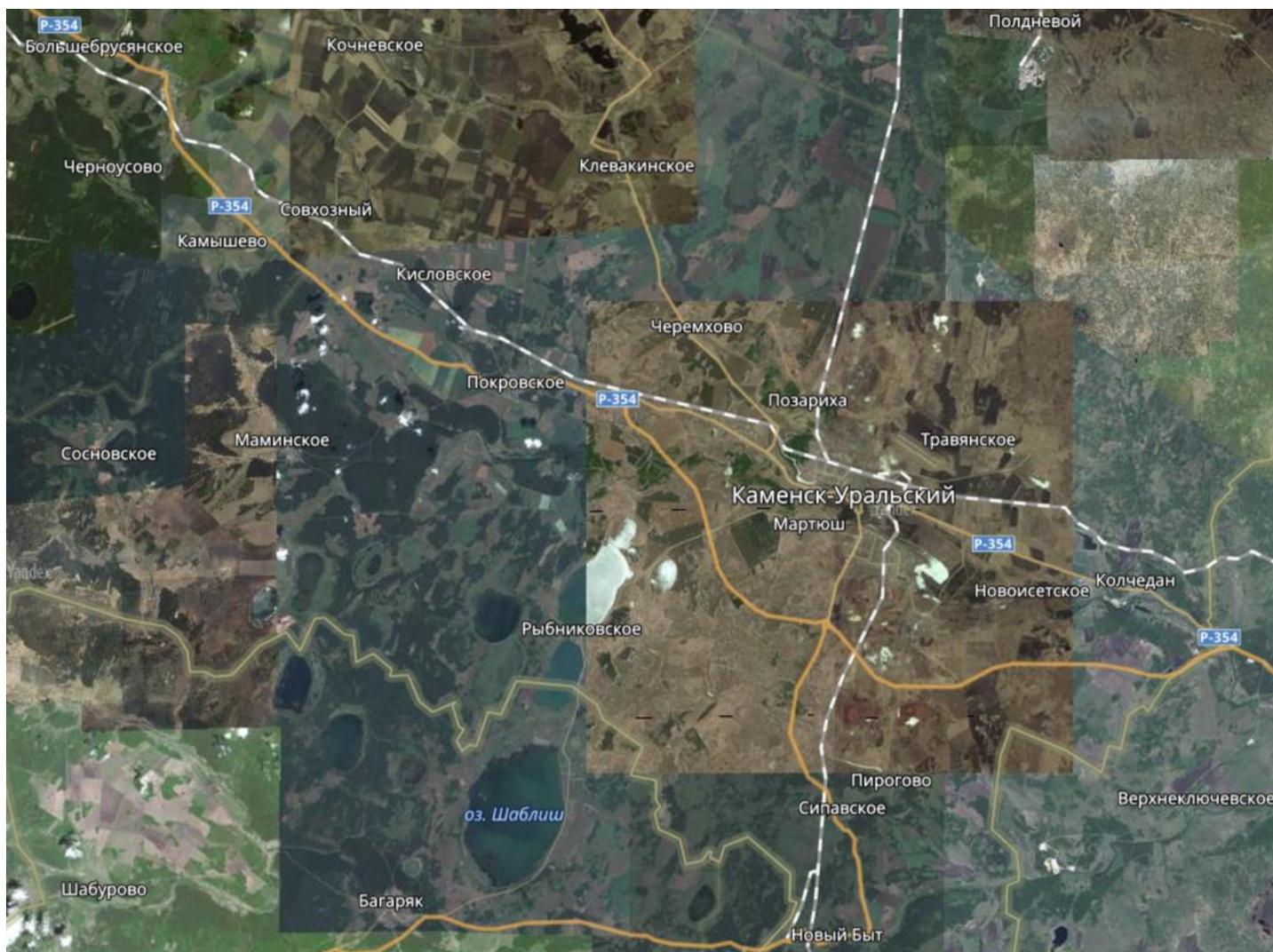


Рис.9 - Вид со спутника на населенные пункты Каменского городского округа

Климат Каменского городского округа:

Согласно действующего СНиП 23-01-99 «Строительная климатология» МО «Каменский городской округ» находится в центре Евразии на восточном склоне Уральского хребта, в климатическом подрайоне IV, в зоне нормальной влажности.

Климат МО «Каменского городского округа» носит континентальный характер, обусловленный расположением территории в центре материка. Холодная зима с умеренным снежным покровом сменяет теплое дождливое лето. Первые заморозки отмечены в середине сентября, последние бывают до начала июня. Зимой преимущественно сказывается влияние сибирского антициклона, обуславливающего устойчивую морозную погоду. Наблюдаются частые вторжения холодных воздушных масс с севера и теплых с юга, с которыми связаны изменения погоды.

Среднегодовая повторяемость направлений ветра по данным Уральского метеоагентства представлена в табл.4, многолетние климатические характеристики - в Таблица .

Таблица 4.

Средняя повторяемость направлений ветра, %

Направление	С	СВ	В	ЮВ	Ю	ЮЗ	З	СЗ	Штиль
Повторяемость	11	6	6	10	13	17	20	17	11

Таблица 5.

Многолетние климатические характеристики п.г.т. Мартюш (г. Каменска-Уральского)

Климатические характеристики	Ед. изм.	Значение
1. Температура воздуха самого холодного месяца (январь)	°С	-16,2
2. Температура воздуха самого теплого месяца (июль)	°С	18,1
3. Средняя максимальная температура наиболее жаркого месяца	°С	23,9
4. Продолжительность периода с T>0 °С	дн.	197
5. Продолжительность периода с T<0 °С	дн.	168
6. Абсолютная влажность самого холодного месяца	мбар	1,8
7. Абсолютная влажность самого теплого месяца	мбар	13,4
8. Относительная влажность воздуха самого холодного месяца	%	77
9. Относительная влажность воздуха самого теплого месяца	%	54
10. Количество осадков за год	мм	467
11. Количество осадков за ноябрь-март	мм	
12. Количество осадков за апрель-октябрь	мм	
13. Среднегодовая скорость ветра	м/с	3,5
14. Повторяемость штилей в январе	%	35,9
15. Повторяемость штилей в июле	%	40,5
16. Продолжительность солнечного сияния: в январе	час.	
в июле	час.	
17. Климатический подрайон для строительства		IV
18. Нормативная глубина промерзания грунтов:		
открытых участков	м	1,6
защищенных участков	м	1,25

Рельеф и гидрология:

Территория округа в геоморфологическом отношении делится почти по меридиану г. Каменск-Уральского на две зоны. Западная зона расположена на плоской, местами слабо всхолмленной равнине восточного склона Урала. Восточная зона относится к Западно-Сибирской низменности, примыкающей в Уралу почти по меридиану г. Каменск-Уральского. Эта часть представляет собой равнину с небольшим уклоном на восток. Возвышенная на 200-250 м равнина Зауралья полого снижается к востоку. Зона Западно-

Сибирской низменности представляет собой типичную равнину с плоскими междуречьями, перекрытыми сплошным чехлом мезозойских, кайнозойских и четвертичных отложений.

По геоморфологическим условиям территория МО «Каменского городского округа» приурочена к восточным предгорьям Среднего Урала. Рельеф сильно расчлененный, денудационно-аккумулятивные формы поверхности выравнивания прорезаны глубокой, до 50 метров, долиной реки Исеть. Рельеф территории городского округа представляет слабовсхолмленную поверхность, прорезанную каньонообразными долинами рек Исеть и Каменка. Абсолютные отметки поверхности изменяются в пределах 120,0-178,0 м. Минимальные отметки отмечены в долине реки Исеть, максимальные – в северо-западной части территории города. Речная сеть имеет субширотное подчинение, реки протекают с запада на восток.

Река Исеть протекает через весь район с севера-запада на юго-восток. Там где долина реки пересекает сланцевые толщи, она расширяется, и склоны её становятся сравнительно пологими, а в известняках река суживается, и берега ее нередко имеют вид крутых, довольно высоких обрывов. Река Исеть в районе городского округа имеет хорошо выраженную трапецеидальную долину шириной 0,5 км с высокими, часто крутыми склонами, подверженными воздействию эрозионных процессов. Русло реки извилистое, шириной 60-90 м, глубиной 3-4 м. Дно песчано-илистое. Широкое развитие получили овражно-балочные формы рельефа. В восточной части округа на р. Исеть построена плотина, образующая Волковское водохранилище. Берега водохранилища высокие, крутые, подвержены эрозионным процессам. Особенно интенсивно развивается оползень в левобережной части Волковского водохранилища, где русло реки делает резкий поворот. Благодаря водохранилищу снижается уровень 1% паводка, но вырастает вероятность катастрофического затопления части населенных пунктов ниже по течению реки.

Река Каменка имеет общую протяженность 57 км (53,5 км от истока до расчетного морфоствора), общая площадь водосборного бассейна составляет 710 кв.км. Долина реки хорошо выражена, имеет трапецеидальную, местами каньонообразную форму шириной 100-300 м с высокими (10-20 м), крутыми склонами и обнажениями коренных пород. Русло реки извилистое с перекатами и плесами, глубиной от 0,2 до 2,0 м. Река Каменка зарегулирована Каменским прудом.

В южной части округа, где протекают реки Исток и Синара имеются участки резко всхолмленного рельефа, с постепенным переходом в слабодренированную равнину с наличием заболоченных участков. Преобладают склоны до 2%, поэтому процессы эрозии не имеют распространения. Лишь на отдельных участках можно наблюдать слабый смыл.

На юго-западе городского округа протянулась цепочка озёр: Большой и Малый Сунгуль, Червяное, Тыгиш. Это степные водоёмы с низкими песчаными берегами, некоторые из озёр имеют солоноватую воду.

В окрестностях города Каменск-Уральского, расположенного на восточном склоне центральной части Уральского хребта, рельеф увалистый, высота увалов достигает 250 метров над уровнем моря. Здесь наблюдается наибольшее расчленение рельефа на участках водоразделов и приречных зонах.

Тектоника. Сейсорайонирование.

Территория Каменского городского округа приурочена к контакту двух структур I-го порядка: поднятий и погружений Русской платформы и Западно-Сибирской плиты.

В пределах рассматриваемой территории расположены главные сбросо-сдвиговые разрывы: Алапаевско-Челябинский, шириной до 1,5 км, включающий угленосные образования нижнего карбона, Мурзинский и Аргаяшский разрывы. Надвиги второй группы флексурно пересекают площадь и имеют восточные падения в ее западной, западные в ее восточной частях. Нарушения имеют надвиговый, взбросовый и взбросо-

сдвиговый характер. К третьей группе относятся правые и левые сдвиги и сдвиго-сбросы субширотного и северо-западного простирания.

Согласно схематической карте сейсмического районирования, составленной ГОУ НПП "Уралсейсмоцентр", территория города и п. Мартюш отнесена к зоне возможных очагов землетрясений с сейсмopotенциалом до 4 баллов.

По результатам исследований, амплитуда новейших поднятий в районе города невысока, следовательно, сейсмopotенциал земной коры не высок. Вероятность возникновения очагов ощутимых землетрясений непосредственно в районе города незначительна. Увеличение силы сейсмического воздействия на величину до 1,0 балла возможно в долинах рек Исеть и Каменка, а также на участках дислокации неотектонических флексурно-разрывных нарушений.

2.3. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА КАМЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА

Одним из показателей экономического развития является численность населения. Изменение численности населения служит индикатором уровня жизни в муниципальном образовании, привлекательности территории для проживания, осуществления деятельности.

Динамика изменения численного состава населения Каменского городского округа показана на табл. 6 и рис.10.

Таблица 6.

Динамика численности населения МО «Каменский городской округ»

1989 г.	2002 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
32 307	29 669	30 204	28 111	28 069	28 985	29 821
2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.		
29 907	29 374	28 921	28 323	27970		



Рис.10 – Демографические характеристики МО «Каменский городской округ»

Как видно из табл.6 и рис.10, демографическая ситуация в МО «Каменский городской округ» характеризуется снижением численности постоянного населения, преобладанием уровня смертности над уровнем рождаемости. В тоже время наблюдается тенденция увеличения численности детей дошкольного возраста от 3 до 7 лет (2016 г. – 1744 ребенка, 2017 г. - 2196 детей). В среднесрочном периоде прогнозируется положительная динамика численности детей данного возраста, к 2020 году их численность прогнозируется в количестве 2318 человек.

Прогноз численности населения Каменского городского округа до 2035 года показан на рис.11



Рис.11 – Прогноз численности населения Каменского городского округа до 2035 г.

Анализ численности населения показал тенденцию убыли числа проживающих как в сельской местности, так и в пгт. Мартюш, прирост населения происходит в г. Каменск-Уральский.

По итогам 2017 года сохранилась тенденция по снижению численности населения в трудоспособном возрасте (мужчины в возрасте 16 - 59 лет, женщины в возрасте 16 - 54 лет). Численность населения старше трудоспособного возраста сократилась 1,8% и составила 7899 человек. На протяжении последних лет естественная убыль населения в городском округе компенсировалась положительной динамикой миграционного движения населения.

Трудовые ресурсы МО «Каменский городской округ» представлены в табл.7.

Таблица 7.

Трудовые ресурсы МО «Каменский городской округ»

Наименование показателя	Ед. изм.	Отчет 2017 г.	Оценка 2018 г.	Прогноз		
				2019 г.	2020 г.	2021 г.
Среднесписочная численность работников (без внешних совместителей) по полному кругу организаций	чел.	4 683,59	4 669,54	4 655,53	4 636,91	4 618,36
Потребность организаций в подготовке специалистов и квалифицированных рабочих по уровням образования в рамках программ развития организаций и инвестиционных проектов	чел.	36,00	40,00	39,00	39,00	39,00
Среднее профессиональное образование	чел.	12,00	13,00	13,00	13,00	13,00
в том числе технического профиля	чел.	6,00	7,00	7,00	7,00	7,00
Высшее образование	чел.	12,00	13,00	12,00	12,00	12,00
в том числе инженерно-технического профиля	чел.	6,00	7,00	7,00	7,00	7,00

Как видно из табл.7, численность трудовых ресурсов по итогам 2017 года составила 4684 чел. (2015 год - 3846 чел.). Трудовой деятельностью во всех сферах экономики городского округа было занято 11300 чел. Количество безработных граждан на 01 января 2017 года составило 301 чел., уровень регистрируемой безработицы - 2,57%, год назад соответственно 332 чел. и 2,86%.

При сохранении сложившейся демографической ситуации ожидается увеличение в структуре трудоспособного населения доли старших возрастов (45 лет и старше) и сокращение доли молодых (до 29 лет). Для улучшения демографической ситуации в 2019

году и в последующие годы органами местного самоуправления осуществляется реализация мероприятий, направленных на формирование здорового образа жизни, и снижение смертности, а так же повышения статуса семьи.

Ведущая роль в экономике МО «Каменский городской округ» принадлежит аграрному сектору. В 2017 г. на его территории осуществляли деятельность 15 сельскохозяйственных организаций, состоящих в реестре хозяйствующих субъектов агропромышленного комплекса Свердловской области. Сельскохозяйственными организациями использовалось 35,7 тыс. га пашни, произведено валовой продукции в действующих ценах на сумму 1730,8 млн. рублей.

Приоритетные направления деятельности сельскохозяйственных организаций - производство молока, мяса, зерна, картофеля, овощей, технических и кормовых культур.

По прогнозным оценкам организаций, в среднесрочной перспективе прогнозируется рост объемов производства, в 2018 году до 5840,55 млн. руб., в 2019 году - до 6118 млн. руб., в 2020 году - до 6440 млн. руб., к 2021 году предполагается довести его до 6779 млн. руб.

Также трудовой потенциал МО «Каменский городской округ» задействован на предприятиях обрабатывающих производств, обеспечения электрической энергией, газом и паром, торговли и в бюджетной сфере.

По данным официальной статистики численность занятых в экономике на 01.01.2018 г. составила 4684 человек. Количество работающих на территории МО «Каменский городской округ» от общего количества населения составляет 13,4%, от населения трудоспособного возраста - 27%, количество пенсионеров от общего количества населения - 32,28% (см. табл.8).

Таблица 8.

Сведения по жителям трудоспособного возраста МО «Каменский городской округ»

Показатели (количество человек)	Прогноз			
	Факт 2018 г.	2019 г.	2200 г.	2021 г.
Количество населения – всего	27 970	27 850	27 770	27 554
Количество населения трудоспособного возраста	13 838	13 316	12 794	12 272
% работающих от общего количества населения	13,4	н.д.	н.д.	н.д.
% работающих от населения трудоспособного возраста	27	н.д.	н.д.	н.д.
Количество пенсионеров	9 028	8 738	9 143	9 505

Структура занятости населения, в том числе в сфере малого предпринимательства представлена в табл. 9.

Таблица 9.

Структура занятости обслуживающей группы населения МО «Каменский городской округ» по состоянию за январь-июнь 2018 г. (по данным СвердловскСтат)

Занятость по сферам деятельности трудоспособного населения	Период	Значение	
		человек	%
В промышленном производстве	январь-июнь	425	3,07
В сельскохозяйственном производстве и лесном хозяйстве	январь-июнь	978	7,06
В бюджетной сфере	январь-июнь	1 381	9,97
На учете в центре занятости	на 01.11.2018 г.	249	1,7
Остальные	январь-июнь	965	6,97

Экономика Каменского городского округа имеет сельскохозяйственную специализацию. На территории округа осуществляют свою деятельность 14 сельскохозяйственных организаций, 53 крестьянских (фермерских) хозяйства и более 9 тысяч личных подсобных хозяйств граждан. Основные отрасли специализации организаций – растениеводство и животноводство. Также на территории Каменского

городского округа работает отделение Свердловской птицефабрики (с. Сосновское) и птицеферма (п. Ленинский), в п. Первомайский работает мукомольная фабрика.

В 14 населенных пунктах 4 сельских администраций (Колчеданской, Сипавской, Бродовской, Горноисетской) сельскохозяйственные организации отсутствуют.

Основными видами производимой сельскохозяйственной продукции на территории Каменского городского округа являются: зерновые культуры, зернобобовые культуры, картофель, овощи, молоко и мясо.

Перечень основных промышленных и сельскохозяйственных предприятий, расположенных на территории Каменского городского округа показан в табл.10

Таблица 10.

Сведения об основных промышленных и сельскохозяйственных предприятиях, расположенных на территории Каменского городского округа

№	Название	Направленность деятельности	Месторасположение
1	ООО «Нива»	Выращивание зерновых культур	с.Пирогово
2	ООО «Зори Урала»	Разведение молочного крупно-го рогатого скота, производство сырого молока	с.Клевакинское
3	ООО «Фортуна»	Выращивание овощей	пос.Степной
4	СПК «Смолинские ключики»	Выращивание столовых корнеплодных и клубнеплодных культур с высоким содержанием крахмала или инулина	с.Рыбниковское
5	ОАО «Родина»	Выращивание зерновых, зернобобовых культур, овощей. Выращивание столовых корнеплодных и клубнеплодных культур с высоким содержанием крахмала или инулина. Рыболовство пресноводное. Переработка и консервирование рыбы, ракообразных и моллюсков.	с.Рыбниковское
6	ООО «Агрофирма «Травянское»	Производство картофеля и овощей открытого грунта	с.Травянское
7	ОАО «Каменское»	Производство молока	с.Позариха
8	«Сельхоз предприятие во имя в.м. Георгия Победоносца»	Разведение крупного рогатого скота	с.Кисловское
9	ООО «Агропрогресс»	Выращивание однолетних культур	с.Покровское
10	ООО «СПХ Покровское»	Выращивание однолетних культур	с.Покровское
11	ООО «СХП Крайчиковское»	Разведение молочного крупного рогатого скота, производство сырого молока	д.Крайчикова
12	ООО «СПХ Маминское»	Организация ликвидирована 27.11.2017 г.	с.Маминское
13	ООО «СПХ Исетское»	Предоставление услуг в области растениеводства	с.Новоисетское
14	ОАО «Уралтранстром « Колчеданский завод ЖБК»	Производство готовых изделий и промышленной продукции (железобетонные конструкции)	с.Колчедан
15	ООО «КамСтрой (пгтМартюш)	Производство общестроительных работ по возведению зданий	пгт. Мартюш

На территории Каменского городского округа расположена сеть предприятий розничной торговли и бытового обслуживания, транспортная логистика которых поддерживается сетью автомобильных дорог местного и регионального значения. Перечень объектов розничной торговли и бытового обслуживания, а также их местонахождение представлен в таблицах П-2.1 -П-2.2.

2.4. ХАРАКТЕРИСТИКА ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ТЕРРИТОРИИ КАМЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА

Основным документом территориального планирования является Генеральный план Муниципального образования «Каменский городской округ», утвержденный 26 декабря 2012 года Решением №78 Думы Каменского городского округа.

Планировочная структура Каменского городского округа:

Главным планировочным центром городского округа является г. Каменск-Уральский, расположенный в центре городского округа. Он расположен на пересечении широтного транспортного коридора (образованного железной дорогой и автомобильной дорогой Екатеринбург-Курган), и более слабого меридионального коридора (образованного железной дорогой Серов-Богданович-Челябинск). К нему тяготеют большое количество сельских населенных пунктов находящихся на расстоянии 10 км от границ города.

Главной планировочной осью выступает широтный транспортный коридор Екатеринбург-Курган, системой расселения связанной с рекой Исеть он только подчеркивается и усиливается. В створе этого коридора проходит много инженерных коммуникаций, находятся крупнейшие предприятия и населенные пункты городского округа.

Другими, достаточно влиятельными, планировочными центрами являются:

- Покровский центр (село Покровское с окружающими его поселениями – п. Первомайский, д. Часовая, д. Мал. Белоносова);
- Колчеданский центр (село Колчедан с окружающими его поселениями – п. Колчедан, д. Соколова, с. Новоисетское, д. Боёвка, д. Черноскутова).

Эти планировочные центры вместе с г. Каменск-Уральский входят в состав главной планировочной оси городского округа.

На территории городского округа наблюдается ряд более мелких планировочных образований:

- система расселения вдоль реки Каменка с центрами в с. Клевакино и с. Черемхово;
- с. Рыбниковское и д. Богатенкова, расположенны на группе озер;
- система расселения вдоль реки Синара с центром в п. Новый Быт;
- Кисловская сельская администрация;
- Маминская сельская администрация;
- Сосновская сельская администрация.

Сложившаяся сеть сельских поселений характеризуется как развитая, но здесь, как и в других районах области происходят процессы сселения, наблюдается отток сельского населения. Селяются, в основном, населенные пункты, удаленные от основных транспортных магистралей.

Основной тенденцией изменения планировочной структуры городского округа является двойственный процесс. С одной стороны малые поселения теряют постоянно проживающее население, с другой стороны растет спрос на так называемые «дачи», по

своей сути на настоящий момент являющиеся вторым жильем для горожан. Этот процесс сопровождается дальнейшим уменьшением мест приложения труда в сельской местности. Тем не менее, близость к промышленно развитым городам (Екатеринбург и Каменск-Уральский), уникальные природные условия и богатые природные ресурсы позволяют сформировать на территории, хоть и во многом зависимую от города, но вполне конкурентоспособную и эффективную экономику, создать условия для удержания постоянного населения благодаря развитию транспортно - коммуникационной и социальной инфраструктуры.

На перспективу планировочная структура городского округа видится как сеть небольших и средних населенных пунктов, связанная между собой качественной транспортной инфраструктурой и развитыми хозяйственными отношениями, как между собой, так и с более крупными планировочными центрами, легко вмещающая временное население (отдыхающих) благодаря размещенной в рекреационных зонах спортивной, рекреационной и инженерной инфраструктуре. Предполагается, что планировочные центры будут насыщаться предприятиями и организациями, развивающими и транслирующими инновационные технологии в туризме, лесном и сельском хозяйстве.

Генеральным планом предполагается перспектива формирования меридиональной оси, основанной на транспортном коридоре, состоящим из железной дороги Серов-Богданович-Челябинск и запланированной в будущем автодороги Богданович-Челябинск. При такой планировочной схеме становится очевидным наличие слабо включенных в общую систему участков. Это в первую очередь с. Клевакинское с прилегающими населенными пунктами, находящееся на севере городского округа, и поселения вдоль реки Синара, находящиеся на юге. Данные территории, несмотря на относительную удаленность (25-30 км) от г. Каменск-Уральский, имеют ряд преимуществ. Они обладают наличием больших территорий сельскохозяйственных угодий и расположены в зонах относительно низкого загрязнения. Территория вдоль реки Синара имеет значительный рекреационный потенциал. Исходя из этого, проектом предлагается усиление двух узлов на севере и юге округа.

Узел «Клевакинский» может быть усилен за счет размещения сельскохозяйственных предприятий; разработки месторождений марганцевых руд и поделочного камня; разработки месторождений торфа; выделения участков для индивидуальной жилой застройки на льготных условиях.

Узел «Синарский» может быть усилен за счет размещения сельскохозяйственных предприятий; развитие рекреационной инфраструктуры (размещение гостевых домов, рыболовных баз).

Функциональное зонирование Каменского городского округа:

Каменский городской округ представлен следующими функциональными зонами преимущественного развития: преимущественной урбанизации; сельского хозяйства; лесного хозяйства; рекреационного использования территории.

Зона преимущественной урбанизации размещена в центральной части округа, охватывает территорию г. Каменск-Уральский и всю зону вдоль главной планировочной оси. Под зону на перспективу дополнительно резервируются участки территории, примыкающие к городу. В пределах зоны выделяются: подзона преимущественно селитебного освоения; подзона преимущественного промышленного, коммунального строительства. Здесь намечается сосредоточить основной объём гражданского промышленного строительства, для чего выделяются резервные площадки, освоение которых намечается до и после расчетного срока.

Зона преимущественного развития лесного хозяйства небольшими участками расположена по всей территории городского округа и занимает около 20% от всей территории округа и подразделяется на подзоны лесов первой и второй группы. Генеральным планом предполагается расширение подзоны лесов первой группы за счёт

выделения водоохраных лесных полос вдоль рек и защитных лесов вдоль автодорог. Здесь запрещаются все виды строительства, не связанные с ведением лесного хозяйства в лесах этой группы. В лесах второй группы (леса ограниченной эксплуатации) разрешено вести рубки, но только в объеме, не превышающем среднего годового прироста древесины. Строительство в этих лесах может быть разрешено после согласования в установленном порядке с надзорными органами.

Зона преимущественного развития сельского хозяйства. Здесь сложилась зерновая, овощеводческая и молочная специализация сельскохозяйственного производства. Дальнейшее развитие сельскохозяйственного производства предусматривается за счет использования уже освоенных территорий и неиспользуемых площадок. Режим использования территорий в зоне преимущественного развития сельского хозяйства предусматривает: ограничения изъятия сельхозугодий для несельскохозяйственных нужд, концентрацию в её пределах основного перспективного объёма мелиоративных и культурно-технических работ; строгий контроль за правильным использованием, охраной от эрозии и загрязнения почвенно-растительного покрова.

Зона преимущественного рекреационного использования территории. Основные участки зоны формируются вдоль основных водных осей округа. Предлагается формировать территории вдоль рек Синара, Исеть и озер Сосновское, Стариково, Карасье, Тыгиш. Здесь не допускается промышленная заготовка леса, городское строительство, применение в сельском хозяйстве пестицидов и гербицидов и осуществление мелиоративных работ, которые могут нарушить экологическое равновесие и эстетический облик природного ландшафта.

Схема функционального зонирования представлена на рис. 12.



Условные обозначения к рис.12

Архитектурно-планировочная организация Каменского городского округа:

Главный планировочный центр - г. Каменск-Уральский. Он объединяет в себе г. Каменск - Уральский и, находящиеся в зоне его влияния населенные пункты (п. Мартюш, д. Брод, д. Ключики, п. Солнечный, с. Позариха, д. Мазуля, д. Кремлёвка, с. Травянское, с. Бол. Грязнуха).

Определены три участка совместных интересов города и городского округа:

1 участок - (860,0 га) примыкает к западной границе города, находится между южным транспортным обходом и существующим въездом в город. Эти земли заняты СПК «Россия», участками лесного фонда ГУСО Каменск-Уральского лесничества кв.64,84. На этой территории находится п. Солнечный, имеющий общую границу с городом. Индивидуальная жилая застройка, с учетом существующих отводов, предлагается в нем на первую очередь. На этом участке выделены резервы под индивидуальную, малоэтажную и общественную застройку. Существующие коллективные сады вне санитарно-защитных зон рассматриваются как резервы под жилую застройку. Вдоль южного обхода предложена площадка под размещение нового кладбища.

2 участок - расположен вдоль северо-восточной границы города и доходит до перспективного северного транспортного обхода. На этом участке находится д. Кремлёвка, имеющая общую границу с городом. Южная часть рассматриваемой территории находится в СЗЗ от склада ГСМ аэродрома. Развитие в северном направлении этого участка предлагается на перспективу.

3 участок - основная территория, предлагаемая к совместному развитию, находится между юго-западной границей города и южным транспортным обходом. Эти земли заняты землями бывшего СПК «Бродовской», участками фонда перераспределения, участками лесного фонда ГУСО Каменск-Уральского лесничества, коллективными садами, ООО «Колос». На этой территории находится месторождение песка «Каменское-2», предоставленное ЗАО «СИМАТ» в пользование участком недр для добычи строительных песков.

В экологическом отношении, юго-западное направление наиболее благоприятно для развития города. Предлагается рассматривать эти территории для развития жилищного строительства на расчетный срок и перспективу. Предлагаемая открытая планировочная структура этого района решена с учетом развития п. Мартюш, д. Брод и д. Ключики.

Вдоль основного въезда в город с южного направления ул. Суворова предлагается размещать крупные торговые центры, коммунальные зоны, предлагается строительство нового автовокзала. Промыленно-коммунальную зону предлагается формировать в восточной части района, вдоль железной дороги в проектной санитарно-защитной зоне от ОАО "УАЗ".

Планировочные центры второго уровня

Для развития равновесной системы расселения проектом предлагается продолжить формирование системы центров второго уровня на западе и востоке городского округа. Такими центрами являются: Покровский центр (село Покровское с окружающими его поселениями; п. Первомайский, д. Часовая, д. Мал. Белоносова) и Колчеданский центр (село Колчедан с окружающими его поселениями; п. Колчедан, д. Соколова, с. Новоисетское, д. Боёвка, д. Черноскутова).

с. Покровское находится в 10 км западнее г. Каменск-Уральский. Через село проходит автомобильная дорога Екатеринбург-Курган, севернее проходит железная дорога Екатеринбург-Курган. Генеральным планом предусмотрен обход автомобильной дороги южнее села. Жилищное строительство осуществлять в рамках земель поселений населенного пункта. Дополнительно для жилой застройки выделить территорию на северо-западе д. Мал. Белоносова.

с. Колчедан находится в 20 км восточнее г. Каменск-Уральский. Через село проходит автомобильная дорога Каменск-Уральский - Курган, севернее проходит железная дорога Екатеринбург-Курган, южнее обход города автомобильная дорога

Екатеринбург-Курган. Генеральным планом предусмотрено жилищное строительство осуществлять в рамках земель поселений населенных пунктов. Дополнительно для жилой застройки выделить территорию в д. Боёвка и с. Новоисетское.

Предложения по выделению участков для жилищного строительства и благоустройству территории: Несмотря на негативные демографические тенденции, имеется потребность в выделении дополнительных территорий под жилищное строительство, что обусловлено:

- наличием неудовлетворенного спроса на жильё;
- уменьшением коэффициента семейности, и как следствие, появление дополнительных домохозяйств с неполным составом семьи;
- формированием новых представлений о комфортном проживании. Прежде всего, увеличение потребности в количестве квадратных метров на человека;
- переселением людей из одного населенного пункта в другой (обычно в более крупный).

Земли населённых пунктов составляют 13473 га, что составляет лишь 6,28 % от всех земель Каменского городского округа.

В населённых пунктах Каменского городского округа проживает 29356 человек, в том числе в многоквартирных домах 18268 человек, что составляет порядка 62,23 % от общего числа жителей. При этом в 8 населенных пунктах (при общем их количестве – 65 н.п.) численность населения достигает более 1000 человек, что составляет 55,4 % от общего числа жителей.

На территории городского округа насчитывается 178 дворов, в том числе имеющих некоторые элементы благоустройства 127 дворов, но основные элементы благоустройства были установлены с 80-ых по 90-ые годы. Процент износа конструкций благоустройства составляет 88%. На территории городского округа нет ни одного двора, который отвечает требованиям комплексного благоустройства, то есть имел бы необходимые элементы благоустройства, отвечающие современным потребностям человека, и удовлетворял жителей любого возраста.

В городском округе кроме территорий дворов есть и территории общего пользования, которые так же являются частью территории населённых пунктов. К таким территориям можно отнести: территории у сельских клубов, библиотек, территории у зданий сельских администраций, территории у памятников и обелисков, территории скверов и аллей, места для выгула домашних животных, а также территории сельских кладбищ. Количество таких территорий общего пользования у зданий клубов, сельских администраций и скверов составляет 61 единиц. Количество сельских кладбищ 26 единиц, количество памятников 47 единиц, мест для выгула домашних животных составляет 69 площадок. Всего территорий общего пользования 177 единиц. Благоустроенных территорий общего пользования всего 47, что составляет 26,6 %. Уровень благоустройства таких территорий в основном не отвечает современным требованиям и требует преобразований.

В настоящее благоустройство территорий населенных пунктов Каменского городского округа осуществляется в соответствии с перечнем мероприятий, изложенных в муниципальной подпрограмме «Формирование комфортной городской среды на территории Каменского городского округа на 2018 - 2022 годы», утвержденной Постановлением Главы МО «Каменский городской округ» от 14.11.2017 г. № 1542.

Сведения о проектных предложениях по выделению площадок для жилищного строительства в населенных пунктах Каменского городского округа приведены в **таблице П-3.1.**

Туристско-рекреационный потенциал территории Каменского городского округа:

Территория Каменского городского округа расположена на Среднем Урале, наименее высокой части территории Урала. Имеет густую речную сеть, которая

представлена реками Синара, Исеть и ее притоками Каменка, Камышенка, Грязнуха. На территории имеется несколько озёр: Тыгиш, Малый и Большой Сунгуль, Червяное, Сосновское, Карасье, пруд Боевский. Реки характерны медленным, спокойным течением. В долинах их часто встречаются береговые утесы, называемые "бойцами" или "камнями". Перечень памятников природы, расположенных на территории Каменского городского округа представлен в таблице П-1.4.

Генеральным планом предусматривается развитие сети гостевых домов в населенных пунктах, от которых возможно добраться на машине, снегоходах или лыжах до памятников природы с.Черноусова, д.Брод, с.Смолинское, д.Бекленищева), что позволит развивать сельский и спортивный виды туризма.

Согласно схеме территориального планирования, зоны массового отдыха и туризма на территории Каменского городского округа будут размещаться вдоль рек (р. Исеть, р. Синара) и озер (оз. Большой Сунгуль, оз. Тыгиш, оз. Червяное). В основном это будут зоны отдыха для жителей города Каменск-Уральский и близлежащих населенных пунктов.

Генеральным планом предусмотрено:

- Разработка туристических маршрутов по территории Каменского городского округа;
- Создание и развитие сети сельских гостевых домов в населенных пунктах вдоль р. Исеть: активизация работы Шиловского дома отдыха. Использование в качестве туристического объекта бывшей золоторудной шахты; размещение гостевых домов в д. Бекленищева, с. Щербаково;
- Оборудование сети стоянок вдоль туристских маршрутов и дорог Каменского городского округа;
- При дополнительном исследовании территории на уровень радиоактивного загрязнения, на оз. Большой Сунгуль и оз. Червяное возможно размещение водолечебниц;
- Размещение рыболовных баз на оз. Тыгиш, оз. Карасье, оз. Стариково;
- Размещение сети рыболовных баз вдоль реки Синара на территории Окуловской сельской администрации.

2.5 ХАРАКТЕРИСТИКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

Транспортная инфраструктура – система коммуникаций и объектов пассажирского и грузового транспорта, включающая улично-дорожную сеть, линии и сооружения внеуличного транспорта, объекты обслуживания пассажиров, объекты обработки грузов, объекты постоянного и временного хранения и технического обслуживания транспортных средств.

Стратегия развития транспорта Каменского городского округа строится с учётом разработанной Схемы территориального планирования Свердловской области и региональных интересов, исходя из долгосрочных задач развития экономики и социальной сферы.

Используемый вид транспорта для перемещения грузов и осуществления пассажирских перевозок: автомобильный, железнодорожный, воздушный, трубопроводный.

Виды общественного транспорта, используемые населением, организациями и предприятиями Каменского городского округа представлены в таблице 11.

Таблица 11.

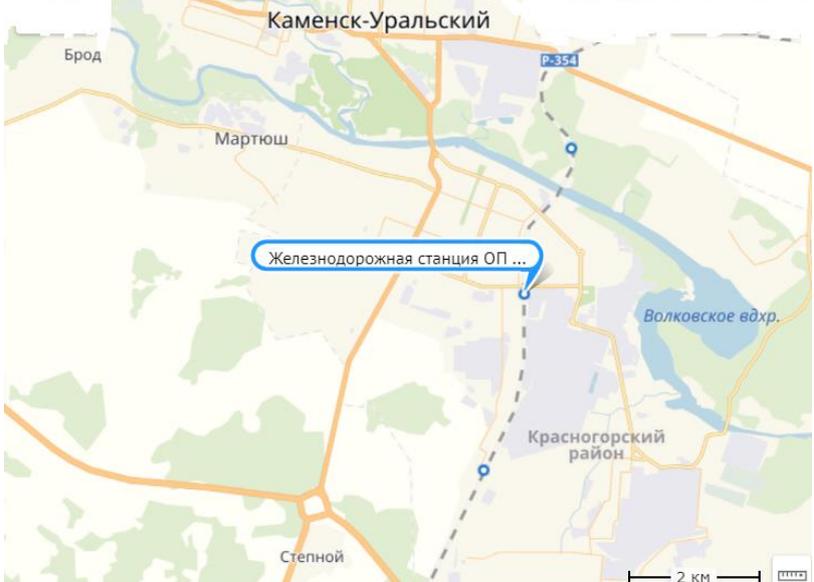
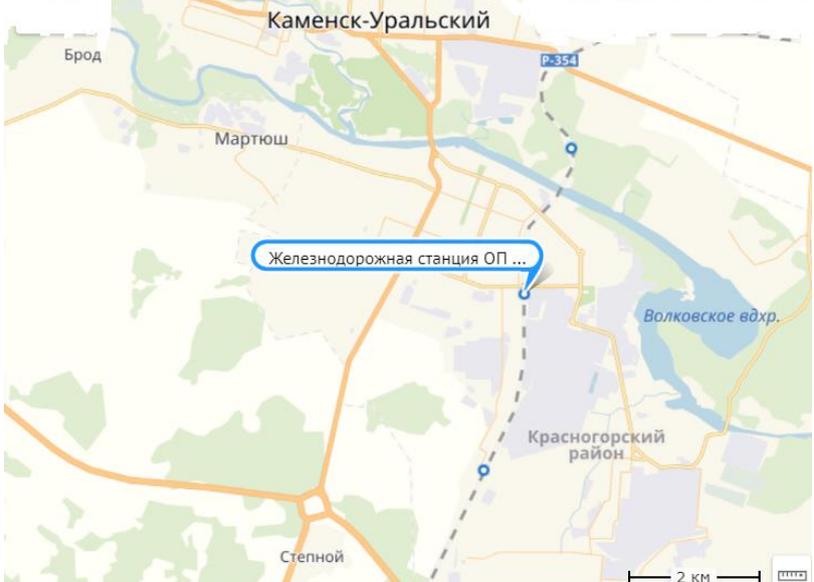
**Виды транспорта, используемые населением, организациями и предприятиями
Каменского городского округа**

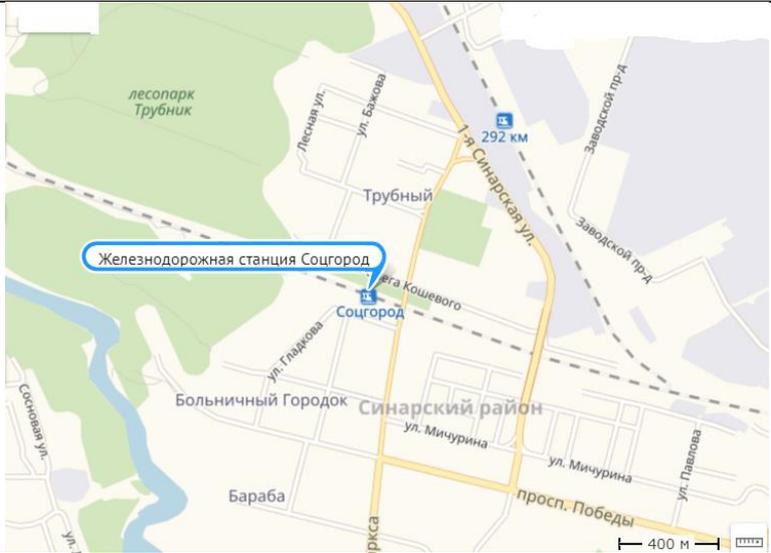
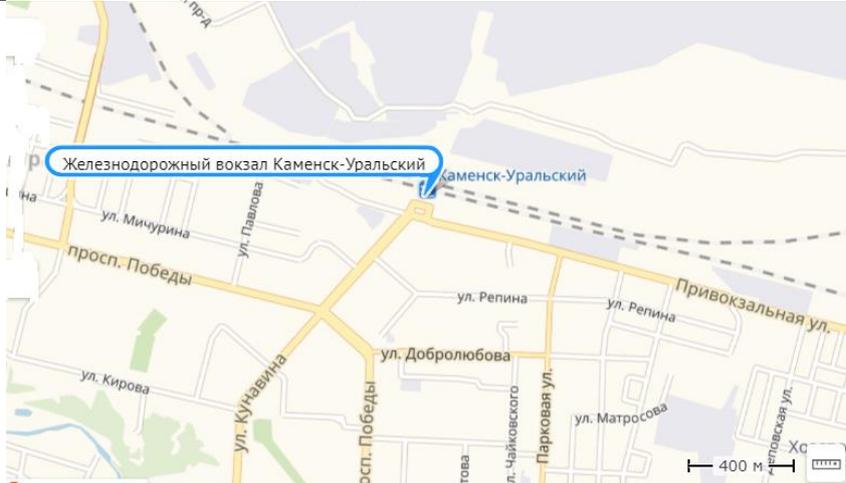
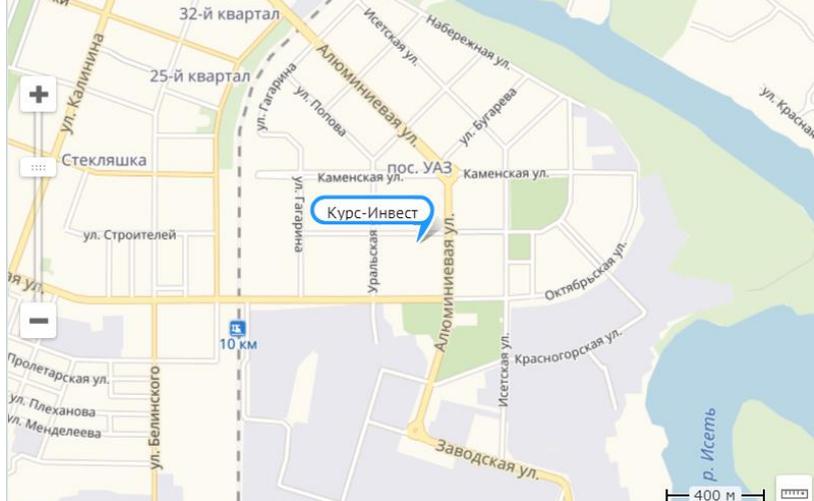
Вид транспорта	Интенсивность использования
Железнодорожный транспорт	Предприятия железнодорожного транспорта (см. табл.12). Железнодорожные станции: ст.Перебор, ст.78 км, ст.82 км, ст.Кодинский, ст.Кунавино, ст.288 км, ст.10 км, ст.УАЗ, ст.Травяны, ст.109 км, ст.Боевский, ст.292 км, ст.Колчедан (см. табл.12, рис.13). Ж/д сеть на территории Каменского городского округа в целях передвижения в границах округа не востребована. Ж/д транспортная сеть используется населением для передвижения в другие регионы.
Водный транспорт	Ближайший речной порт расположен в г.Тюмень на расстоянии 235 км. (см. рис.14)
Воздушный транспорт	Международный аэропорт Кольцово (г.Екатеринбург) расположен на расстоянии 95 км от пгт.Мартюш. Время в пути: 1ч 28 мин. (см. рис.15)
Автомобильный транспорт	Удобное логистическое и географическое положение, близость к логистическим центрам. Расстояние до областного центра г.Екатеринбург 100 км, в том числе по федеральной трассе – 68 км. Время в пути – 1 ч.31 мин. (см. рис. 16). Основной вид транспорта - автомобильный.

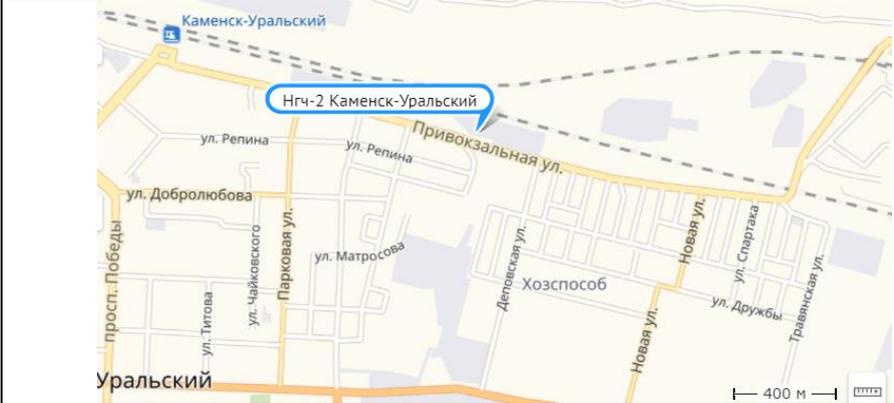
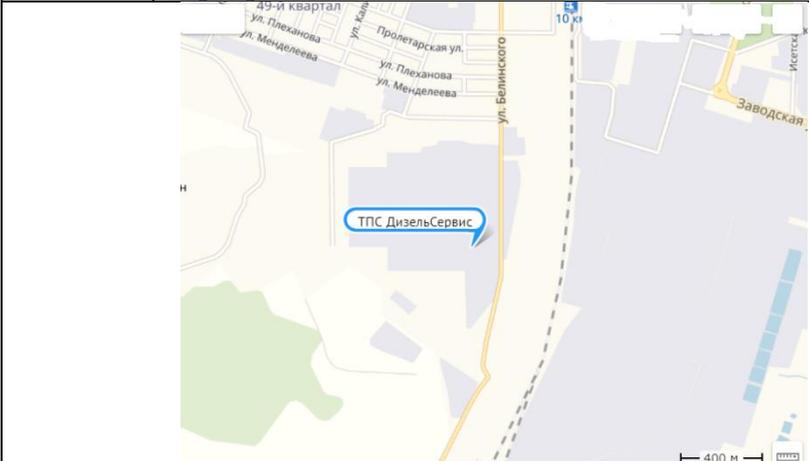
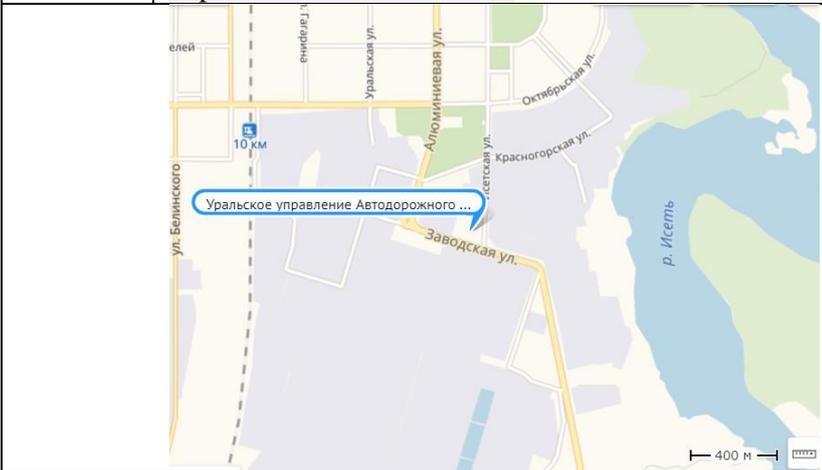
Таблица 12.

**Объекты железнодорожного транспорта на территории г.Каменск-Уральский и
Каменский городской округ**

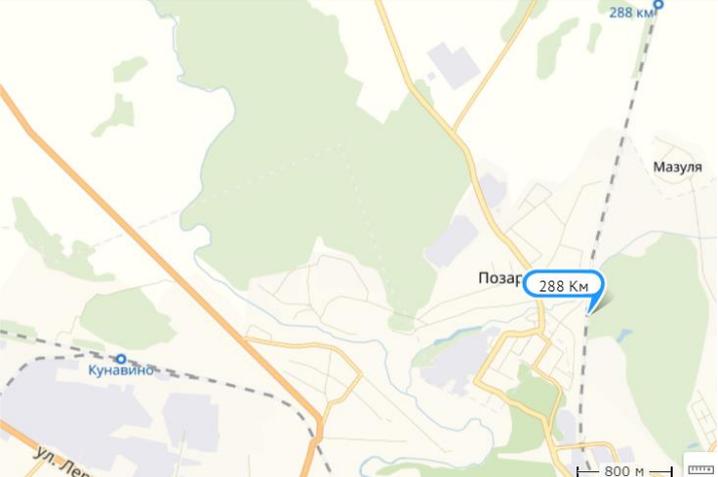
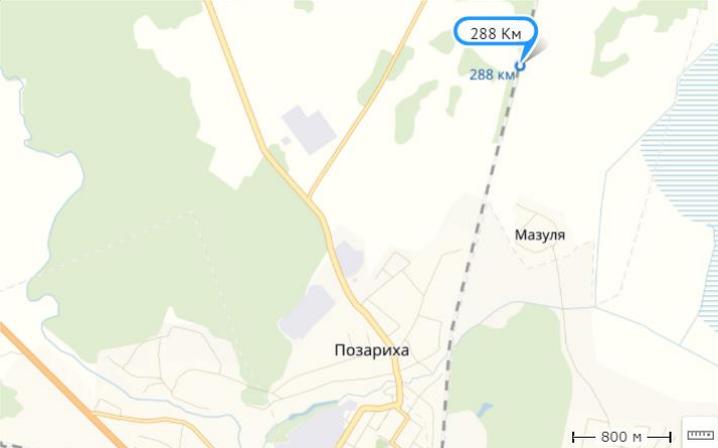
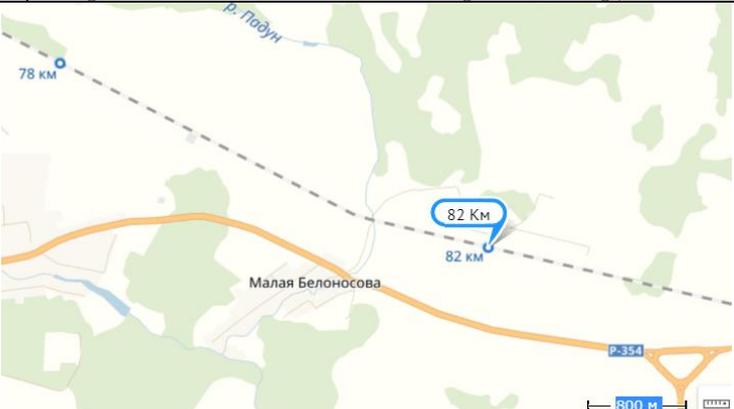
(Источник: <http://kamensk-uralskii.spravker.ru/zheleznodorozhnyij-transport/>)

№	Наименование, адрес	Схема месторасположения	
1.	Железнодорожная станция ОП 10 км	Адрес:	Свердловская обл., Каменск-Уральский, ул.Железнодорожная
		Телефон:	8(800) 775-00-00
		Часы работы:	Ежедневно, 6:10-17:40, перерывы 11:00 – 13:00, 14:20 – 16:20
		Сайт:	http://rzd.ru/
			
2.	Железнодорожная станция Соцгород	Адрес:	Свердловская обл., Каменск-Уральский, ул. Олега Кошевого
		Телефон:	8(800) 775-00-00
		Часы работы:	Ежедневно, 4:40-20:40
		Сайт:	http://rzd.ru/
			

			
3.	Железнодорожный вокзал Каменск-Уральский	Адрес:	Свердловская обл., Каменск-Уральский, ул.Привокзальная,13
		Телефон:	+7(3439)36-64-84), +7 (3439) 36-64-70, 8(800) 775-00-00
		Часы работы:	Ежедневно, круглосуточно
		Сайт:	http://kamensk-uralskiy.dzvr.ru
			
4.	Курс-Инвест	Адрес:	Свердловская обл., Каменск-Уральский, ул.Строителей,29
		Телефон:	+7 (3439) 34-98-89
		Часы работы:	Ежедневно, 9:00 -18:00
		Сайт:	http://www.kurs-invest.ru
			

5.	Нгч-2 Каменск-Уральский	Адрес:	Свердловская обл., Каменск-Уральский, ул.Привокзальная, 69с1
		Телефон:	+7 (3439) 36-65-60
		Часы работы:	пн-пт 8:00 – 17:00
		Сайт:	
			
6.	ТПС ДизельСервис	Адрес:	Свердловская обл., Каменск-Уральский, ул.Белинского,100
		Телефон:	+7(908) 638-95-56, +7(912)290-27-27
		Часы работы:	пн-пт 9:00 – 18:00
		Сайт:	http://tps007.ru/
			
7.	Уральское управление Автодорожного надзора федеральной службы в сфере транспорта г.Каменск-Уральский	Адрес:	Свердловская обл., Каменск-Уральский, ул.Заводская,13
		Телефон:	+7(3439) 34-89-70
		Часы работы:	пн-пт 08:00 – 17:00
		Сайт:	http://www.rostransnadzor.ru
			

8.	Эксплуатационное локомотивное депо Каменск-Уральский филиал РЖД	Адрес:	Свердловская обл., Каменск-Уральский, Привокзальная улица, 1
		Телефон:	+7(3439)36-65-26
		Часы работы:	пн-пт 800 – 17:00, перерыв 1200 – 13:00
		Сайт:	-
9.	Орион плюс	Адрес:	Свердловская обл., Каменск-Уральский, ул.Ленина, 27
		Телефон:	+7(3439) 34-63-70
		Часы работы:	-
		Сайт:	http://orion-transport.ru
10.	10 Км	Адрес:	Свердловская обл., Каменск-Уральский, Железнодорожная улица

11.	21 Км	Адрес:	Свердловская обл., Каменский городской округ 
12.	288 Км	Адрес:	Свердловская обл., Каменский городской округ, село Позариха 
13.	288 Км	Адрес:	Свердловская обл., Каменский городской округ 
14.	82 Км	Адрес:	Свердловская обл., Каменский городской округ 

15.	Барабаново	Адрес:	Свердловская обл., Каменский городской округ  A map showing the location of Barabanovo. A blue callout bubble points to the settlement. Other labels include 'Барабановское', 'Барабаново', and '21 км'. A scale bar indicates 800 meters.
16.	Боевский	Адрес:	Свердловская обл., Каменский городской округ  A map showing the location of Bоеvskiy. A blue callout bubble points to the settlement. Other labels include 'Боевский', 'оз. Боевка', and 'Колчедан'. A scale bar indicates 800 meters.
17.	Кодинский	Адрес:	Свердловская обл., Каменский городской округ  A map showing the location of Kodinskiy. A blue callout bubble points to the settlement. Other labels include '82 км', 'Р-354', 'р. Камышенка', 'Кодинский', and 'Кодинский'. A scale bar indicates 800 meters.
18.	Остановочный пункт Травяны	Адрес:	Свердловская обл., Каменский городской округ  A map showing the location of the bus stop 'Ostanovochnyy punkt Travyany'. A blue callout bubble points to the stop. Other labels include 'Большая Грязнуха', 'Травяны', and 'Травяны'. A scale bar indicates 800 meters.

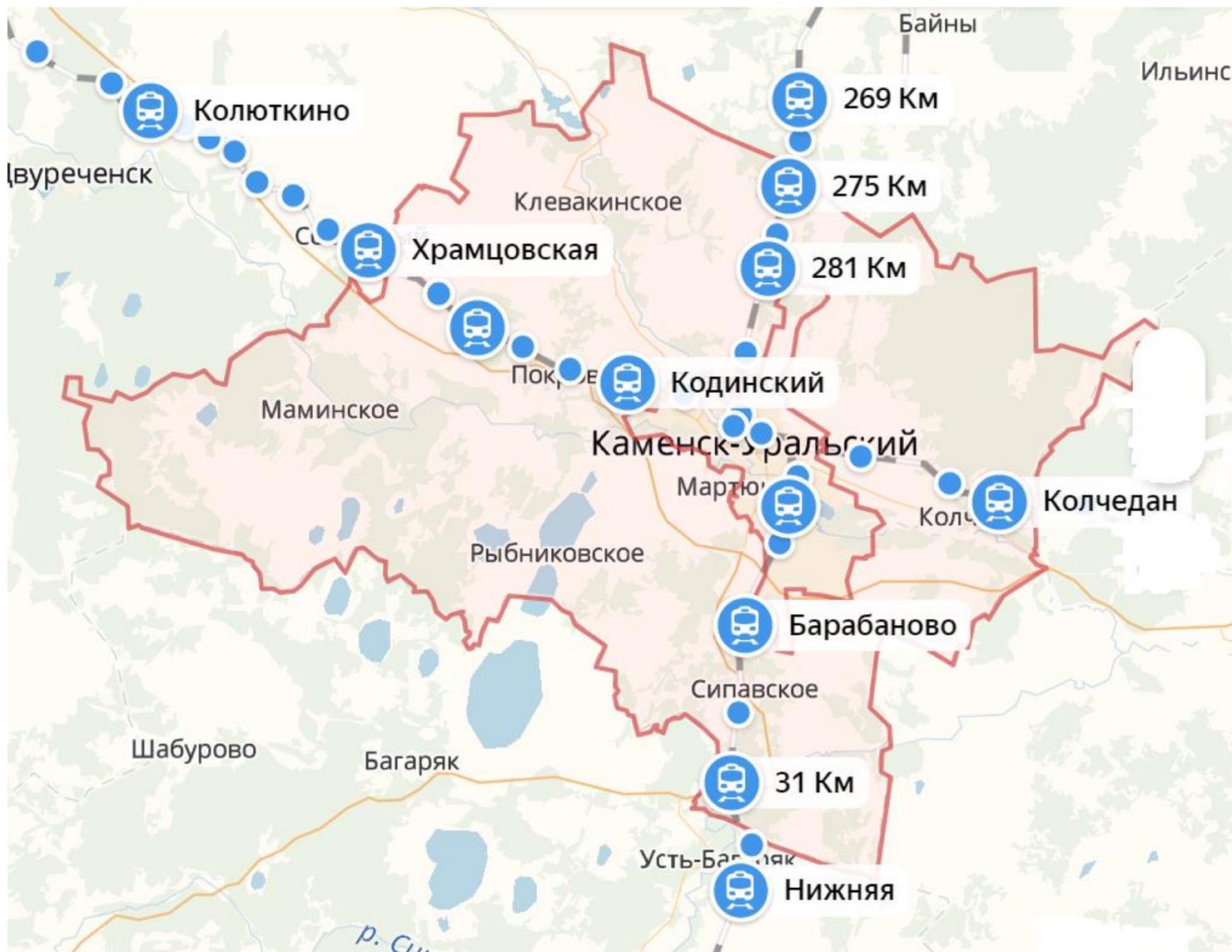


Рис. 13 – Железнодорожные станции на территории Каменского городского округа

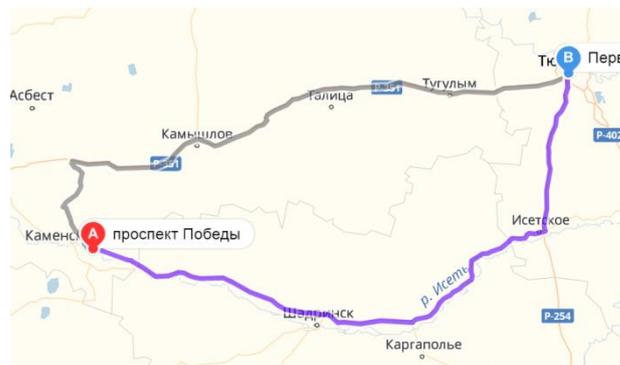
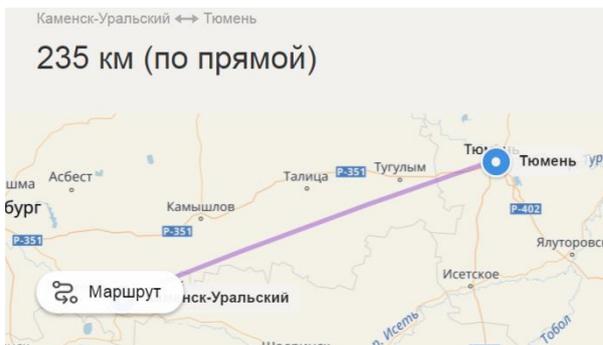


Рис. 14 – Расстояние от пгт. Мартюш до ближайшего речного порта в г. Тюмень (Тюменская область)

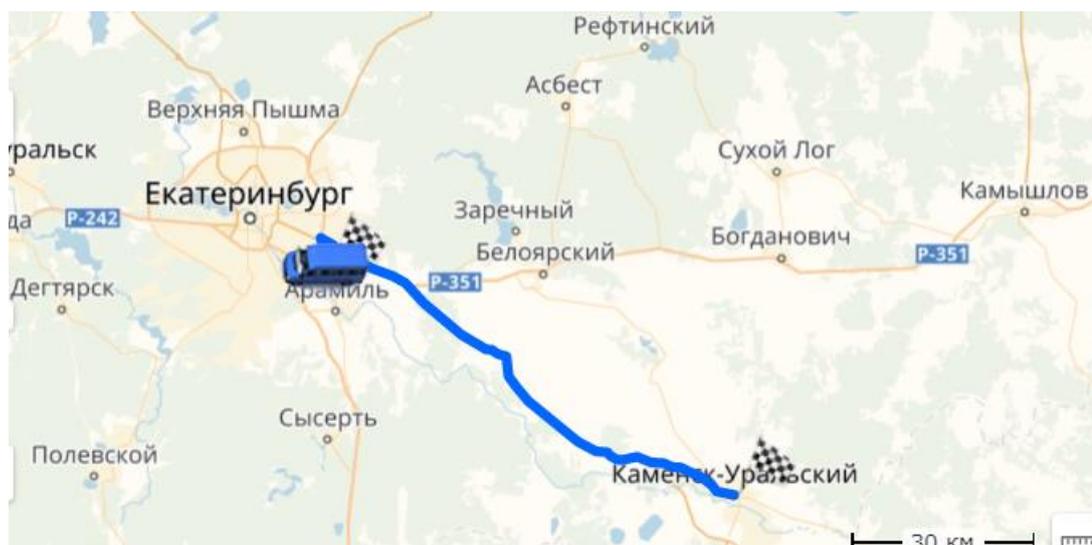


Рис.15 - Расстояние от пгт. Мартюш до ближайшего аэропорта по автомобильной дороге

Нас. пункты	Время (местное)	Расст.
Каменск-Уральский	18:05	
Госдороги	18:12	9 км
Солнечный	18:13	10 км
Малая Белоносова	18:18	17 км
Покровское	18:22	22 км
Часовая	18:24	24 км
Златогорова	18:38	41 км
Марамзино	18:40	44 км
Логиново	18:43	47 км
Большебруснянское	18:47	53 км
Верхнее Дуброво	19:03	72 км
Косулино	19:05	74 км
Прохладный	19:06	76 км
Глубокое	19:07	77 км
Исток	19:09	80 км
Семь Ключей	19:14	86 км
Екатеринбург	19:26	100 км

Рис. 16 - Перечень населенных пунктов на пути следования по автомобильной дороге по маршруту г.Каменск-Уральский, пгт.Мартюш - г.Екатеринбург

Автомобильный транспорт

Внешние связи. Каменский городской округ находится в непосредственной близости от крупнейших транспортных артерий, а именно:

Главный широтный коридор – продолжение МТК №2 «Берлин - Москва – Нижний Новгород» через Екатеринбург до Пекина, представленный существующими железнодорожными линиями «Транссиба» и федеральными автодорогами Екатеринбург – Тюмень, Екатеринбург – Казань. Этот коридор должен стать мощным фактором привлечения европейских и азиатских инвестиций в российскую экономику, в том числе и экономику Свердловской области.

Меридиональный транспортный коридор – представлен железнодорожными линиями Свердловск-сорт – Смычка – Гороблагодатская – Серов – Ивдель - Полуночное, Полуночное – Обская, Обская – Салехард – Надым и федеральной автодорогой Уфа - Екатеринбург – Серов – Североуральск – Ивдель – Лабытнанги и продублирован железнодорожной линией Серов – Егоршино – Каменск - Уральский – Нижняя – Челябинск и автодорогой Серов – Алапаевск – Богданович – Каменск - Уральский – Челябинск.

Широтный коридор «Северный маршрут» - новый коридор, трасса которого состоит из проектируемых железнодорожных магистралей Архангельск – Сыктывкар – Гайны – Ивдель с выходом на существующую трассу Ивдель – Ханты-Мансийск – Нефтеюганск – Сургут – Нижневартовск – Томск. Его основное назначение - организация выходов транспортной системы области и связанных с нею восточных регионов страны к портам Архангельска и Мурманска через территорию Пермского края.

Диагональные транспортные направления: Уфа–Екатеринбург – Туринск – Ханты-Мансийск, Пермь - Верхотурье – Гари – Урай - Ханты-Мансийск, способствующие развитию интеграционных связей с другими регионами - соседями Свердловской области и обеспечивающие дополнительные связи с северными регионами УФО.

Связь транспортной инфраструктуры рассматриваемой территории с крупными транспортными коммуникациями осуществляется по автодороге федерального значения Р-354. Близость нахождения к крупнейшим транспортным магистралям страны может дать значительное преимущество для развития экономики Каменского городского округа.

Автомобильные дороги. Сеть автомобильных дорог городского округа представлена федеральными, территориальными автодорогами общего пользования, а также ведомственными (сельскими) дорогами. В развитии транспортной сети Каменского городского округа прослеживается равенство развития широтного и меридионального направлений. Транспортная сеть городского округа является главным материальным каркасом. Система территориальных автодорог общего пользования осуществляет связь между магистральными путями сообщения и обеспечивает межрайонные и внутрирайонные связи.

Основу транспортного каркаса городского округа составляют:

- Автодорога федерального значения Р-354 («Екатеринбург – Шадринск – Курган»);
- Автодорога районного значения «Каменск-Уральский – Сипавское - Окулово - Багаряк»;
- Территориальная автодорога направления «Каменск-Уральский – Клевакинское – а/д Р-351».

Непосредственно по территории городского округа, с запада на восток проходит автодорога федерального значения Р-354 - «Екатеринбург – Шадринск - Курган», протяженностью 42,5 км. Данная автомобильная дорога является связующей для всего рассматриваемого транспортного каркаса и обеспечивает выход к основным транспортным магистралям области.

Закончено строительство Южного обхода города Каменск-Уральский этой автодорогой, которая освободит центральную часть города от потоков транзитного автотранспорта.

На автодорогу «Екатеринбург – Шадринск – Курган» опираются автодороги районного значения, которые проходят в меридиональном направлении и обеспечивают транспортное сообщение между наиболее крупными населенными пунктами.

Наилучшую транспортную доступность имеют населенные пункты, расположенные вдоль основных осей транспортного каркаса – автодороги «Екатеринбург – Шадринск - Курган» (центральная ось), автодороги районного значения «Каменск-Уральский – Сипавское - Окулово - Багаряк» (ось южного направления), территориальной автодороги «Каменск-Уральский – Клевакинское» (ось северо-западного направления).

Ряд объектов транспортной инфраструктуры требует реконструкции: мосты, путепроводы, эстакады.

Железнодорожный транспорт

В соответствии с намечаемыми параметрами развития важнейших отраслей экономики Свердловской области, основной прирост производства наиболее грузоемкой продукции (чёрная металлургия, тяжёлое машиностроение, промышленность строительных материалов) предполагается, в основном, в районах Нижне-Тагильского и Серовского промышленных узлов. В связи с этим увеличится поток грузов из указанных районов через Каменский городской округ.

Крупнейшим железнодорожным узлом Каменского городского округа является г. Каменск-Уральский. Формирование в городе крупного железнодорожного узла было обусловлено ускоренным развитием промышленности. В железнодорожном узле сходятся четыре направления: на Свердловск, Курган, Серов, Челябинск.

Через Каменский городской округ проходят:

- с запада на восток общегосударственная железнодорожная магистраль, северное ответвление «Транссиба», Курган – Свердловск – Пермь – Янаул, электрифицированная, имеющая вторые пути, электрическую и диспетчерскую централизацию, автоблокировку и обладающую резервами провозной способности;

- с севера на юг железнодорожная линия Егоршино – Каменск-Уральский – Нижняя – Челябинск, электрифицированная, имеющая вторые пути (кроме участка Егоршино - Рефт) и обладающая техническими возможностями для увеличения провозной способности.

Крупная сортировочная станция расположена в г. Каменск-Уральский.

Размеры движения поездов через станцию Каменск-Уральский приведены в табл.13.

Таблица 13.

Размеры движения поездов через станцию Каменск-Уральский

Участки	Всего	в том числе		
		туда/обратно		
		грузовых	пассажирских	пригородных
Свердловск - К-Уральский	<u>60</u>	<u>35</u>	<u>14</u>	<u>11</u>
	60	35	14	11
К-Уральский - Курган	<u>49</u>	<u>40</u>	<u>3</u>	<u>6</u>
	39	30	3	6
Богданович - К-Уральский	<u>17</u>	<u>15</u>	-	<u>2</u>
	18	16	-	2
К-Уральский - Челябинск	<u>27</u>	<u>15</u>	<u>6</u>	<u>6</u>
	26	14	6	6

Пересечения железнодорожных линий с автомобильными дорогами осуществляется в разных уровнях посредством путепроводов, неохраняемых переездов.

Перечень ж/д переездов на сети автомобильных дорог Каменского муниципального округа представлен в табл.14.

Таблица 14.

Перечень железнодорожных переездов на сети автомобильных дорог Каменского городского округа

Наименование автомобильных дорог	Наименование железной дороги	Местонахождение переезда	Количество ж/д путей на переезде	Вид переезда*	Категория автодороги
Автодорога на д.Суворы	«г.Екатеринбург – г.Курган 115 км»	Автодорога на д.Суворы	2	Неохраняемый ж/д переезд. Имеет световую сигнализацию, оборудован дорожными знаками 2.5 «Движение без остановки запрещено»).	Технологический проезд к сельскохозяйственным угодьям с покрытием переходного типа (грунт –щебень)
Автодорога на д.Суворы	Подъездной путь завода «Уралтранстром»	Автодорога на д.Суворы	1	Неохраняемый ж/д переезд. Оборудован дорожными знаками 2.5 «Движение без остановки запрещено».	Технологический проезд к сельскохозяйственным угодьям с покрытием переходного типа (грунт –щебень)
Автодорога на д.Черноскутово	Подъездной путь завода ПД «Уралтранстром»	Автодорога на д.Черноскутова (у завода)	1	Неохраняемый ж/д переезд. Оборудован дорожными знаками 2.5 «Движение без остановки запрещено».	V
Автодорога на д.Черноскутово	Подъездной путь завода ПД «Уралтранстром»	Автодорога на д.Черноскутова (дальний)	1	Неохраняемый ж/д переезд. Оборудован дорожными знаками 2.5 «Движение без остановки запрещено».	V
Автодорога Екатеринбург – Шадринск – Курган 119 км	Подъездной путь завода ПД «Уралтранстром»	Автодорога Екатеринбург-Шадринск-Курган 119 км	1	Неохраняемый ж/д переезд. Оборудован дорожными знаками 2.5 «Движение без остановки запрещено».	III
Автодорога «Покровское-Кислово»	Подъездной путь хлебной базы №65	Автодорога «Покровское-Кислово» хлебная база №65	1	Неохраняемый ж/д переезд. Оборудован дорожными знаками 2.5 «Движение без остановки запрещено».	VI
Технологический проезд к сельскохозяйственным угодьям ОАО «Каменское»	«г.Богданович – г.Екатеринбург – г.Курган 279 км»	Технологический проезд к сельскохозяйственным угодьям ОАО	2	Неохраняемый ж/д переезд. Оборудован дорожными знаками 2.5 «Движение без остановки запрещено».	Технологический проезд к сельскохозяйственным угодьям с покрытием переходного типа

		«Каменское»			(грунт –щебень)
Технологический проезд к сельскохозяйственным угодьям ОАО «Каменское»	«г.Богданович – г.Екатеринбург – г.Курган 288 км»	Технологический проезд к сельскохозяйственным угодьям ОАО «Каменское»	2	Неохраняемый ж/д переезд. Оборудован дорожными знаками 2.5 «Движение без остановки запрещено».	Технологический проезд к сельскохозяйственным угодьям с покрытием переходного типа (грунт –щебень)
Автодорога «Богданович-Покровское»	«г.Богданович – г.Екатеринбург – г.Курган 77 км»	Автодорога «Богданович – Покровское»	2	Неохраняемый ж/д переезд. Оборудован дорожными знаками 2.5 «Движение без остановки запрещено».	III
Автодорога «Каменск-Уральский – Усть Багаряк»	«г.Екатеринбург – г.Челябинск 23 км»	Автодорога «Каменск-Уральский- Усть Багаряк»	2	Охраняемый ж/д переезд. Оснащен подъемными барьерами, звуковыми и световыми сигнализациями.	III
Автодорога «Каменск-Уральский – Усть Багаряк»	«г.Екатеринбург – г.Челябинск»	Автодорога «Каменск-Уральский- Усть Багаряк»	2	Неохраняемый ж/д переезд. Оборудован дорожными знаками 2.5 «Движение без остановки запрещено».	III

Примечание: (*) – Виды переезда: охраняемый, неохраняемый, оснащён подъемными барьерами, звуковыми и световыми сигнализациями и др.)

Воздушный транспорт

На территории Каменского городского округа воздушное сообщение не развито.

В северо-восточной части Каменского городского округа, в непосредственной близости от г. Каменск-Уральский располагается территория ведомственного аэродрома. Аэродром возможно использовать для организации воздушного сообщения в пределах Свердловской области малой авиацией.

Для пассажирских и грузовых перевозок используются аэропорты в Екатеринбурге (Кольцово) и Арамили (Уктус).

Аэропорт Кольцово географически расположен в центральной части России на пересечении воздушных линий, проходящих из Северной и Центральной Европы в Юго-Восточную Азию. Аэропорт Кольцово является одним из крупнейших в России, с 1993г. имеет статус международного аэропорта. Он связан авиалиниями почти со всеми странами ближнего зарубежья, 45 городами России и 25 городами мира.

Аэропорт Кольцово находится в 83 км от г. Каменск-Уральский и связан с ним автомобильной дорогой «Екатеринбург – Шадринск – Курган». На расстоянии 5,5 км к югу от аэропорта Кольцово вблизи г. Арамиль находится аэропорт местных воздушных линий «Уктус», который связан с 19 аэропортами Свердловской области.

Водный транспорт

Несмотря на наличие рек и озер на территории Каменского городского округа, водный транспорт практически не развит, объекты водного транспорта отсутствуют.

Трубопроводный транспорт

Трубопроводный транспорт сохранит свою ведущую роль в транспортировке нефти, газа и нефтегазопродуктов.

Трубопроводный транспорт на территории Каменского городского округа представлен веткой газопровода «Бухара-Урал» (магистральный газопровод высокого давления. 0,6 Мпа, Д-700), которая проходит с запада на восток.

Основными направлениями в развитии инфраструктуры трубопроводного транспорта являются:

- расширение и реконструкция газотранспортной системы, продолжится реализация областной программы газификации территории городского округа;
- развитие трубопроводной транспортной инфраструктуры в соответствии с приоритетами обеспечения надежного газоснабжения собственных потребителей и диверсификации экспорта энергоносителей.

2.6 ХАРАКТЕРИСТИКА СЕТИ ДОРОГ КАМЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА, ПАРАМЕТРЫ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ОЦЕНКА КАЧЕСТВА СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры Каменского городского округа. Они связывают территорию муниципального образования с соседними территориями, и во многом определяют возможности развития муниципального образования, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста муниципального образования, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения.

Действующая сеть автомобильных дорог Каменского городского округа сформирована в 70-80-е годы XX века. Улично-дорожная сеть включает в себя федеральные, региональные, межмуниципальные дороги, дороги местного значения, улицы, мосты и путепроводы.

Каркасом УДС являются магистрали регионального значения, воспринимающие основные транзитные и местные потоки автотранспорта. Районные улицы выполняют функции связи в отдельных планировочных районах и перераспределяют потоки на более мелкую местную сеть.

Территория округа сформирована вокруг города Каменск-Уральский. Улично-дорожная сеть в Каменском городском округе имеет ярко выраженную лучевую структуру. Автодороги федерального и регионального значения берут начало в городе Каменск-Уральский и отходят в разные стороны, проходя мимо муниципальных образований, а именно:

- автодорога Барабановский тракт и «Каменск-Уральский – с. Барабановское – с. Усть-Багаряк» имеет направление на юг, соединяет между собой город Каменск-Уральский, Барабановское муниципальное образование, Сипавское муниципальное образование, Окуловское муниципальное образование. На нее имеет выход автомобильная дорога «Барабановское- д.Гашенева-д.Комарова-д.Черемисская»;

- автодороги «Каменск-Уральский – с. Рыбниковское – п. Горный» имеет доступ к Рыбниковскому и Горноисетскому муниципальным образованиям;

- автодорога «г. Каменск-Уральский – с. Позариха – д. Беловодье» направленная на север, соединяет между собой город Каменск-Уральский и Позарихинское муниципальное образование, и имеет выход на а/д Каменск-Уральский-Клевакинское;

- автодорога «г. Екатеринбург – г. Шадринск – г. Курган» направленная на запад, соединяет г. Каменск-Уральский и Покровское муниципальное образование, так же на нее имеют выходы автодорога «п. Сысерть – д. Часовая» и а/д «Покровское-Кисловское-д.Соколова», которые имеют транспортную доступность к Маминскому и Кисловскому муниципальным образованиям, а так же к а/д «Богданович-Покровское», которая имеет выход к д. Мосина, д.Чечулина и д. Бубнова.

- автодорога «г. Екатеринбург – г. Шадринск – г. Курган» имеет направление на восток, соединяет между собой город Каменск-Уральский, Колчеданское муниципальное образование, Новоисетское муниципальное управление.

Населенные пункты муниципальных образований между собой не имеют иного транспортного сообщения кроме автомобильного, и расположены вдоль вышеперечисленных транспортных артерий. Магистрали в большинстве своем не связаны между собой. Такая структура приводит к тому, что все движение осуществляется через г. Каменск-Уральский.

Рядом с городом Каменск-Уральский расположен поселок городского типа Мартюш, в историческом центре поселка наиболее значимыми улицами являются улицы Гагарина, соединяющая поселок с д. Брод на западе и с Рыбниковским трактом на востоке.

Особенностью сложившейся транспортной системы является отсутствие кольцевых связей между лучевыми направлениями, за исключением участка федеральной трассы Р-354, которая является южным обходом города Каменск-Уральский.

Основная федеральная автодорога Р-354 «г. Екатеринбург - г. Шадринск-г. Курган» имеет дублер - автодорогу Южный обход г. Каменск-Уральский, обеспечивающий беспрепятственный объезд города для транзитного транспорта.

Трасса автодороги в виде полукольцевой магистрали берет начало от основной федеральной автодороги «г. Екатеринбург-г. Шадринск- г.Курган» с юго-западной стороны города, далее следует вокруг города Каменск-Уральский, обходя его с южной стороны.

Выходит трасса на автодорогу «г.Екатеринбург - г.Шадринск-г.Курган» с восточной стороны.

Южный обход связывает между собой региональные дороги «д. Брод - д. Щербаково», «Каменск-Уральский – с. Рыбниковское - п. Горный», «г. Каменск-Уральский – с. Барабановское – Усть-Багаряк», и межмуниципальную автодорогу от с. Пирогово до автодороги «Южный обход г. Каменск-Уральский».

Пересечения с основными транспортными магистралями реализованы в разных уровнях. Большая часть пересечений представлена в одном уровне. Одноуровневые пересечения в районе слияния транспортных потоков с высокими интенсивностями исполнены в виде кругового пересечения. Пересечения, оборудованные светофорным регулированием отсутствуют.

Данные по протяженности автомобильных дорог федерального, регионального и межмуниципального, местного значения на территории Каменского городского округа представлены в табл.15.

Таблица 15.

**Основные характеристики протяженности дорог на территории
Каменского городского округа**

Показатели	Ед.изм.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Протяженность автомобильных дорог, всего на конец года, в том числе:	км	693,286	693,286	693,286	693,286	843,846
Федерального значения	км	43,446	43,446	43,446	43,446	43,446
Регионального и межмуниципального значения	км	259,9	259,9	259,9	259,9	259,9
Местного значения	км	389,94	389,94	389,94	389,94	540,5
Ведомственных и частных	км	-	-	-	-	-

Показатели	Ед. изм.	2016г.	2017г.	2018г.
Протяженность автомобильных дорог общего пользования на конец года, в том числе:	км	1167,1	1175,4	1181,8
Федерального значения	км	50	50	50
Регионального и межмуниципального значения	км	570	570	570
Местного значения общего пользования (город)	км	547.1	555.4	561,8
Ведомственные а/д	км	0	0	0

Комплексное представление о сети автомобильных дорог на территории Каменского городского округа дано на рис.17.

Как видно из данного рисунка, основные транспортные потоки на территории городского округа протекают по следующим дорогам:

1. Р-354 «Екатеринбург-Шадринск-Курган» с проездом по городской улице Ленина в городе Каменск-Уральский;
2. «Южный обход г.Каменск-Уральский»;
3. «Каменск-Уральский – с.Барабановское – Усть-Багаряк»;
4. Автодорога «Каменск-Уральский – с.Рыбниковское – Горный» и «д.Брод – д.Щербакова»;
5. «г.Сысерть – д.Часовая»;
6. «г.Каменск-Уральский – с.Клевакинское».

Отрезки	Тип	Цвет
автотрасса	автотрасса	зеленая
скоростная	скоростная	оранжево-красная
скоростная обьездная	скоростная обьездная	оранжевая
федеральная	федеральная	желтая
межмуниципальная	межмуниципальная	оранжево-красная
межмуниципальная	межмуниципальная	желтая
не классифицирована	не классифицирована	темно-зеленая
сельская	сельская	голубая
сельская	сельская	серая пунктир
железная дорога	железная дорога	черно-белая шпатель

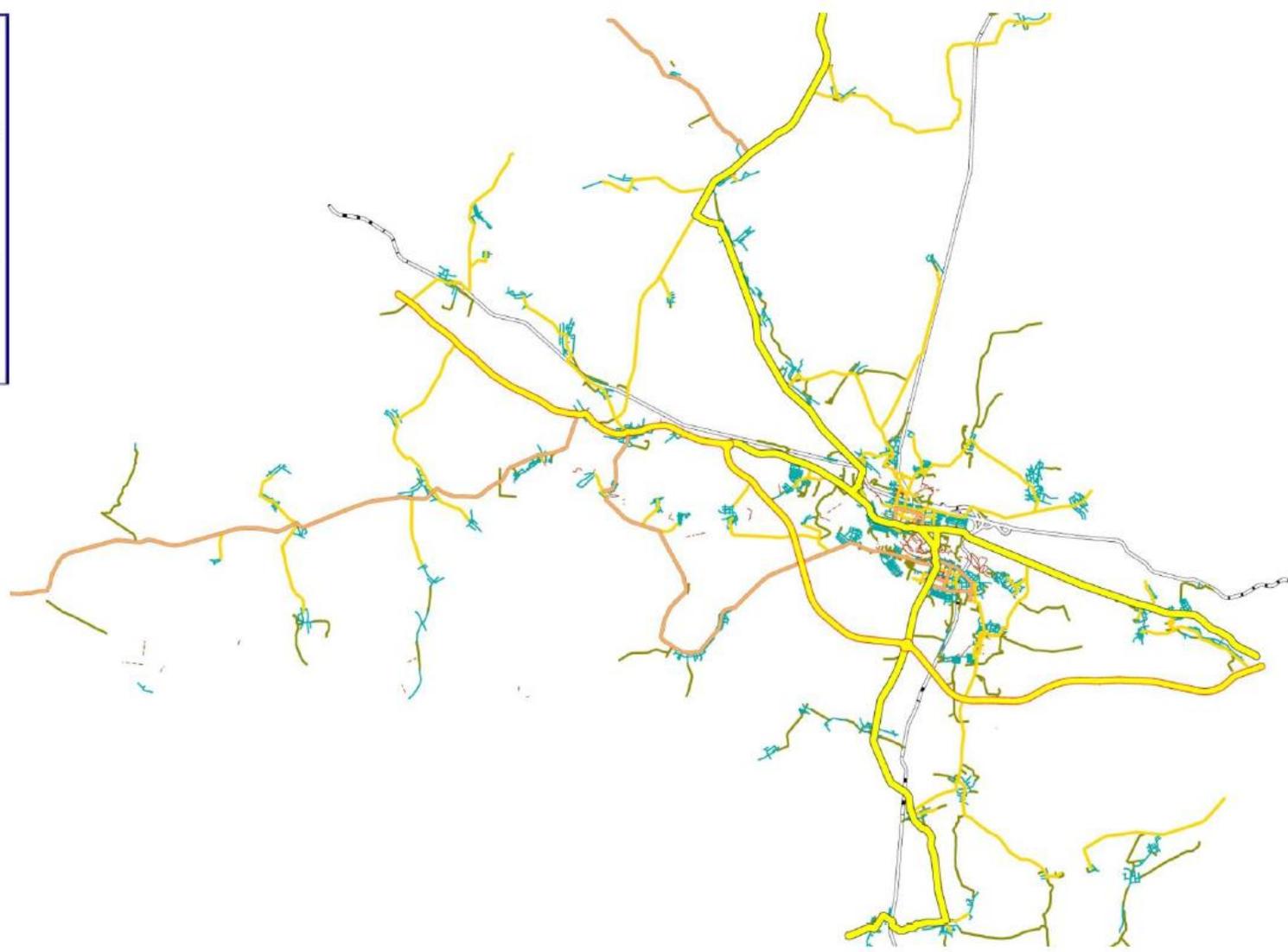


Рис.17. - Общая схема расположения автомобильных дорог на территории Каменского городского округа с указанием их типа

Общая протяженность дорог Федерального значения составляет 50 км, которые имеют усовершенствованный тип покрытия на всём протяжении.

Общая протяженность дорог регионального и межмуниципального значения, связывающих населённые пункты составляет 570 км, из которых 97% имеет усовершенствованный тип покрытия (асфальтобетонное покрытие).

Как видно из данной таблицы, протяженность автомобильных дорог федерального значения по состоянию на 01.01.2018 г. составляла 50 км, регионального и межмуниципального значения – 570 км, местного значения общего пользования – 561,8 км (на 14,7км больше чем по состоянию на 01.01.2016 г.).

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения Свердловской области, пересекающие границы Каменского городского округа представлен в табл.16.

Таблица 16.

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения Свердловской области, пересекающие границы Каменского городского округа
(утвержден Постановлением Правительства Свердловской области от 14 июня 2011 № 737-ПП (в редакции Постановлений Правительства Свердловской области от 26.10.2012 №1208-ПП, от 06.03.2013 №275-ПП, от 02.07.2013 №824-ПП, от 10.07.2014 №578-ПП, от 23.06.2015 №530-ПП,)с изменениями на 19 апреля 2018 года)

№	Идентификационный номер автомобильной дороги	Наименование автомобильной дороги	Протяженность автомобильной дороги с учетом транспортных развязок, км	В том числе протяженность съездов транспортных развязок, км
1.	65 ОП РЗ 65К-1201000	г. Каменск-Уральский - с. Барабановское - п. Усть-Багаряк	30,420	-
2.	65 ОП РЗ 65К-1202000	г. Каменск-Уральский - с. Клевакинское	20,175	-
3.	65 ОП РЗ 65К-1203000	г. Каменск-Уральский - с. Позариха - д. Беловодье	6,945	-
4.	65 ОП РЗ 65К-1204000	г. Каменск-Уральский - с. Рыбниковское - п. Горный	32,384	-
5.	65 ОП РЗ 65К-1204110	Подъезд к с. Щербаково от км 7+244 а/д "г. Каменск-Уральский - с. Рыбниковское - п. Горный"	7,770	-
6.	65 ОП РЗ 65К-1205000	с. Покровское - д. Бекленищева	4,433	-
7.	65 ОП РЗ 65К-1205110	Подъезд к ДРСУ от км 0+398 а/д "с. Покровское - д. Бекленищева"	0,355	-
8.	65 ОП РЗ 65К-1206000	с. Покровское - с. Кисловское - д. Соколова	11,330	-
9.	65 ОП РЗ 65К-1207000	с. Сипавское - с. Пирогово	3,249	-
10.	65 ОП РЗ 65К-1208000	Южный обход г. Каменск-Уральский	46,595	2.197

Из 561,8 км общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения по состоянию на 01.01.2018 г. имеют твердое покрытие лишь 58,5% из них - 328,7 км, в том числе с усовершенствованным твердым покрытием – 77,4 км (13,78%), остальные автодороги выполнены в грунтово-щебёночном и грунтовом

исполнении. При этом нормативным требованиям с твердым покрытием соответствуют лишь 16,88% из них.

Проведенные натуральные исследования при помощи передвижной дорожной лаборатории (данные из **Комплексной схемы организации дорожного движения Каменского городского округа**), показывают, что дорожное покрытие на подъездах к городу Каменск-Уральский, а также на основных транспортных связях городского округа удовлетворительное, при удалении к периферийным районам округа качество покрытия существенно снижается.

Постановлением Главы Муниципального образования «Каменский городской округ» от 18.01.2018 №38 утвержден Административный регламент исполнения муниципальной функции по осуществлению муниципального контроля за обеспечением сохранности автомобильных дорог местного значения в границах муниципального образования «Каменский городской округ».

Данные об автомобильных дорогах общего пользования местного значения и имеющихся на них инженерных сооружениях представлены в табл. 17, данные по ж/д переездам на территории Каменского городского округа – в табл.18.

Таблица 17.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения

Показатели	Ед. измер.	01.01.2015	01.01.2016	01.01.2017	01.01.2018
1.1. Общая протяженность дорог - всего	км	547,1	547.1	555,4	561,8
в том числе с твердым покрытием	км	547,1	547.1	326,1	328,7
из них с усовершенствованным покрытием	км	77,4	77.4	77,4	77,4
Протяженность дорог с твердым покрытием, не отвечающих нормативным требованиям, и грунтовым	км			269,4	273,2
1.2. Паромные переправы	шт.			0	0
В том числе с применением самоходных плавсредств (самоходные баржи, буксиры)	шт.	46,1	46.4	0	0
1.3. Автозимники и ледовые переправы	км	0	0	0	0
в том числе ледовые переправы	км	0	0	0	0
2.1. Мосты, путепроводы и эстакады - всего	шт.	32	32	32	32
	пог.м	945.0	945.0	945,0	945,0
в том числе:		32	32		
мосты железобетонные и каменные	шт.	945.0	945.0	31	31
	пог.м	31	31	925,0	925,0
мосты металлические	шт.	925.0	925.0	1	1
	пог.м	1	1	20,0	20,0
Путепроводы и эстакады на пересечениях автомобильных дорог и с железнодорожными путями	шт.	20.0	20.0	0	0
	пог.м	0	0	0	0
2.2. Тоннели автодорожные	шт.	0.0	0.0	0	0
	пог.м	0	0	0	0
2.3. Пешеходные переходы в разных уровнях - всего	шт.	0.0	0.0	0	0
	пог.м	0	0	0	0
2.4. Трубы - всего	шт.	0.0	0.0	30	30
	пог.м	30	30	150,0	150,0

из них капитальные (железобетонные, бетонные и каменные, металлические)	шт.	150.0	150.0	30	30
	пог.м	30	30	150,0	150,0
2.5. Снегозащитные сооружения	км	150.0	150.0	0	0

Таблица 18.

Информация по ж/д переездам на территории Каменского городского округа

№ п/п	Местонахождение ж/д переезда	Зона ответственности
1	288км, Каменский городской округ	подъездные пути , регулируемый, не охраняемый
2	289км, Каменский городской округ	подъездные пути , регулируемый, не охраняемый
3	115км, Каменский городской округ	подъездные пути , регулируемый, не охраняемый

Схема автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений в границах Каменского городского округа показана на рис.18.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения и их характеристики – в табл.19.

Перечень существующих мостовых сооружений на местных и прочих автомобильных дорогах на территории муниципального образования Каменский городской округ» - в табл.20.

Схема мостовых сооружений, плотин и других инженерных сооружений на местных и прочих автомобильных дорогах на территории муниципального образования Каменский городской округ» - на рис.19.

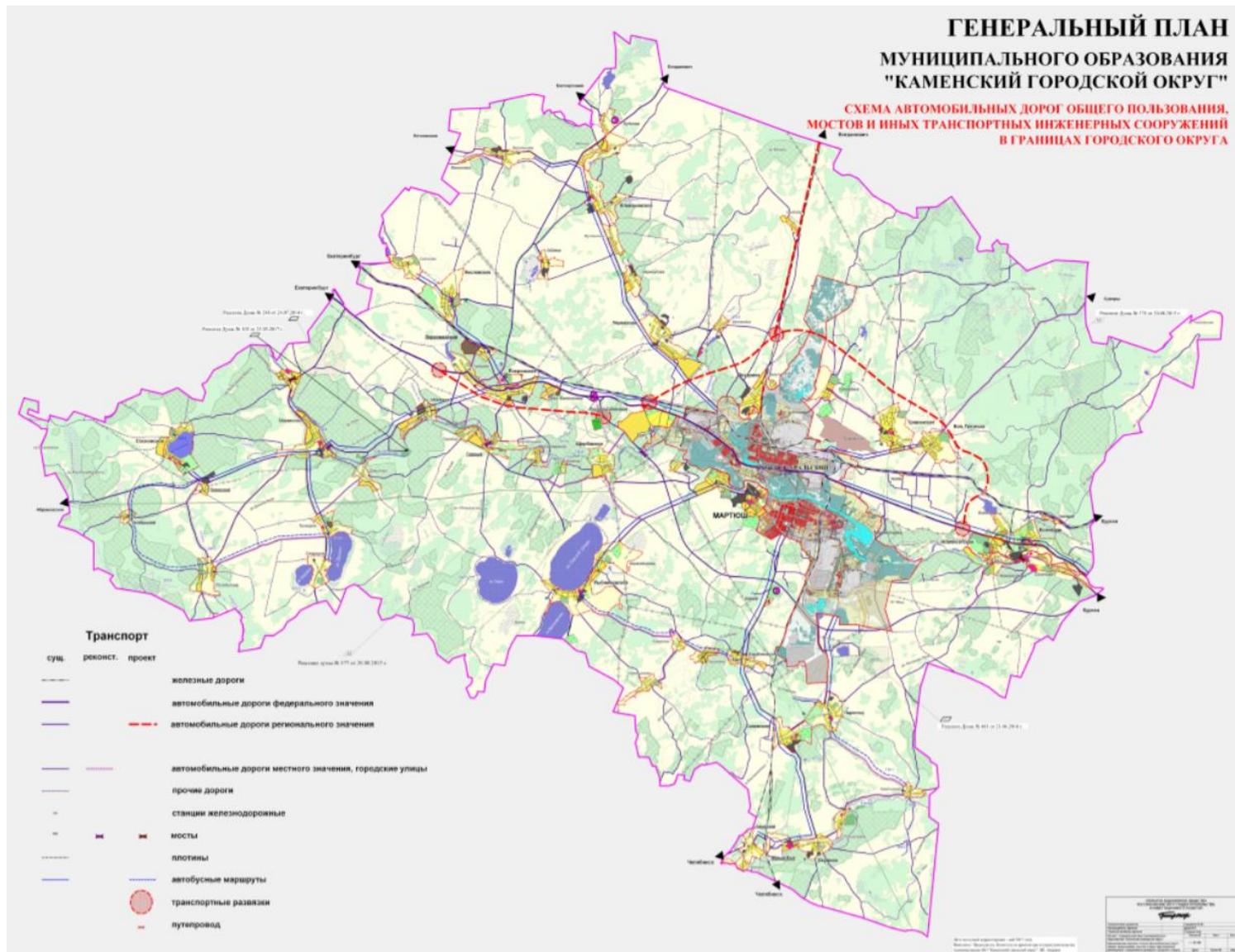


Рис. 18. – Схема автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений

Таблица 19.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования «Каменский городской округ» (Утвержден Постановлением Главы Каменского городского округа №2156 от 29.12.2018 г.)

№№	№	Местоположение	№ паспорта автомобильной дороги	Протяженность, м	Вид покрытия	Назначение	№ свидетельства о праве собственности
Травянская сельская администрация							
деревня Большая Грязнуха							
1	1	ул. Ворошилова	участок 1 0000700	1600,00	грунт	Связь внутри нас. пункта	—
			участок 2 0000701	500,00	грунт		
2	2	ул. Береговая	0002264	800,00	грунт	Связь внутри нас. пункта	—
3	3	ул. Комсомольская	0002263	800,00	грунт	Связь внутри нас. пункта	—
4	4	ул. Красных Орлов	0002714	600,00	грунт	Связь внутри нас. пункта	—
5	5	ул. Красноармейская	0002716	2400,00	грунт	Связь внутри нас. пункта	—
6	6	ул. Партизанская	0002262	1200,00	грунт	Связь внутри нас. пункта	—
7	7	ул. Пионерская	0002715	1100,00	грунт	Связь внутри нас. пункта	—
8	8	ул. Степана Разина	0002718	2300,00	грунт	Связь внутри нас. пункта	—
9	9	ул. 8 Марта	0002265	2000,00	грунт	Связь внутри нас. пункта	—
Общая протяженность:				0,00	грунтощебень		
				13300,00	грунт		
село Травянское							
10	1	ул. Ленина	0002245	2000,00	грунт	Связь внутри нас. пункта	—
11	2	ул. Карла Маркса	0002253	3000,00	грунт	Связь внутри нас. пункта	—
12	3	ул. Новая	0002244	700,00	грунтощебень	Связь внутри нас. пункта	—
13	4	ул. Волкова	0000702	700,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. пункта	—
14	5	ул. Ворошилова	участок 1 0000703	500,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. пункта	—
			участок 2 0000704				
15	6	ул. Советская	0000354	2500,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. пункта	—
				1500,00	грунт		
16	7	ул. 1 Мая	участок 1 0002257	300,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. пункта	—
			участок 2 0002258				
17	8	ул. Крупской	участок 1 0002255	500,00	грунт	Связь внутри нас. пункта	—
			участок 2 0002256				
18	9	ул. Клинова	0002247	1300,00	грунт	Связь внутри нас. пункта	—
19	10	ул. Кирова	0002248	1100,00	грунт	Связь внутри нас. пункта	—

20	11	ул. Свердлова	0002251	800,00	грунт	Связь внутри нас. пункта	–
21	12	ул. Чапаева	0002249	800,00	грунт	Связь внутри нас. пункта	–
22	13	ул. Буденного	0002252	950,00	грунт	Связь внутри нас. пункта	–
23	14	ул. Северная	участок 1 0002260	300,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. пункта	–
			участок 2 0002261	350,00	грунт		
24	15	ул. Рабочая	0002259	870,00	грунт	Связь внутри нас. пункта	–
Общая протяженность:				4300,00	асфальтобетон	–	
				700,00	грунтощебень		
				13170,00	грунт		
деревня Кремлёвка							
25	1	ул. Ворошилова	0007415	1500,00	грунт	Связь внутри нас. пункта	–
26	2	ул. Ленина	0003724	1365,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. пункта	66 АЕ 609240
27	3	ул. Юбилейная	0007453	800,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. пункта	–
28	4	переулок между ул. Ворошилова и ул. Ленина	0000761	230,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
29	5	переулок между ул. Ворошилова и ул. Юбилейная	0000967	180,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
30	6	автомобильная дорога "г. Каменск-Уральский - д. Кремлевка"	0019521	3479,00	грунт	Связь между нас. Пункта	66АЕ609448
31	7	автомобильная дорога "д. Кремлевка - Садоводческое товарищество"	0019522	1831,00	грунт	Связь между нас. Пункта	участок 1 66АЕ609236
							участок 2 66АЕ609452
Общая протяженность:				2165,00	асфальтобетон	–	
				7220,00	грунт		
				6465,00	асфальтобетон		
Итого по Травянской сельской администрации				700,00	грунтощебень	40855,00	
				33690,00	грунт		
Новоисетская сельская администрация							
село Новоисетское							
32	1	ул. Мира	участок 1 0002500	450,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0002510	70,00	грунтощебень		
			участок 3 0002503	200,00	асфальтобетон		
			участок 4 0002501	700,00	грунтощебень		
33	2	ул. Ленина (центр)	0002499	750,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
34	3	ул. Ленина (между домами)	участок 1 0002504	3000,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–

			участок 2 0002505	450,00	асфальтобетон		
35	4	ул. Советская	0002507	1000,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
36	5	ул. Калинина	0002495	600,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
37	6	ул. Набережная	0002498	1100,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
38	7	ул. Чапаева	0002506	400,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
39	8	ул. Садовая	0002502	130,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
40	9	ул. Кирова	участок 1 0002496	400,0	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0002497	500,0	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0002497	500,00	грунтощебень		
41	10	переулок между ул. Кирова и ул. Мира	0002508	150,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
42	11	переулок между ул. Кирова и ул. Ленина	0002509	350,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
Общая протяженность:				4850,00	асфальтобетон		
				5400,00	грунтощебень		
деревня Черноскутова							
43	1	ул. 1 Мая	0002474	600,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
				400,00	грунтощебень		
44	2	ул. Центральная	0002475	500,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
				400,00	грунтощебень		
45	3	ул. Набережная	0002481	800,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
46	4	ул. Комсомольская	0002482	450,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
47	5	ул. Ленина	0002478	800,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
48	6	ул. Партизанская	0002477	350,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
49	7	ул. Красных Орлов	0002479	800,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
50	8	ул. Чапаева	0002480	550,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
51	9	ул. Новая	0002476	450,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
52	10	переулок между ул. Комсомольская - ул. Центральная	0002483	160,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
53	11	переулок между ул. Комсомольская - ул. Красных Орлов	0002484	310,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
54	12	переулок между ул. Новая - ул. Центральная	0002485	150,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
55	13	переулок между ул. Чапаева - ул. Ленина	0002486	250,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–

56	14	переулок между ул. Чапаева - ул. Красных Орлов	0002487	150,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
57	15	автодорога «д. Черноскутова – с. Колчедан»	0002473	1433,00	грунтощебень	Связь между нас. Пункта	участок 1 66AE609364 участок 2 66AE609234
Общая протяженность:				1100,00	асфальтобетон	–	
				7453,00	грунтощебень		
деревня Боевка							
58	1	ул. Калинина	0002488	2100,00	грунтощебень	Связь внутри нас. пункта	–
59	2	ул. Северная	0002490	1000,00	грунтощебень	Связь внутри нас. пункта	–
60	3	Внутриквартальный переулок №1	0002489	190,00	грунтощебень	Связь внутри нас. пункта	–
61	4	Внутриквартальный переулок №2	0002491	160,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
62	5	Внутриквартальный переулок №3	0002492	140,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
63	6	Внутриквартальный переулок №4	0002493	160,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
Общая протяженность:				3750,00	грунтощебень	22553,00	
Итого по Новоисетской сельской администрации				5950,00	асфальтобетон		
				16603,00	грунтощебень		
				0,00	грунт		
Бродовская сельская администрация							
поселок городского типа Мартюш							
64	1	ул. Молодежная	часть 1 0000888	400,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
			часть 2 0000888	300,00			
65	2	ул. Строителей	0000888	500,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
66	3	ул. Кирова	0000001	600,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
67	4	ул. Чапаева	часть 1 0000888	300,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
			часть 2 0000888	100,00			
68	5	ул. Речная	0000001	600,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
69	6	ул. Кленовая	0000001	700,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
70	7	ул. Рябиновая	0000001	100,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
			0000001	500,00			
71	8	ул. Победы	0000888	300,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
			0000888	500,00	грунтощебень		
72	9	ул. Совхозная	0000888	400,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–

73	10	ул. Ленина	0000001	400,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	—
				600,00	грунтощебень		
74	11	ул. Школьная	0000001	700,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	—
75	12	ул. Советская	0000888	800,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	—
76	13	ул. Титова	0000888	600,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	—
				600,00	грунтощебень		
77	14	ул. Пионерская	0000001	800,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	—
78	15	ул. Пушкина	0000888	1000,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	—
79	16	ул. Садовая	0000001	500,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	—
				400,0	грунтощебень		
80	17	ул. Цветочная	0000001	1000,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	—
81	18	ул. Полевая	0000001	1000,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	—
82	19	ул. Восточная	0000001	800,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	—
83	20	ул. Сиреневая	0000001	1000,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	—
84	21	ул. Земляничная	0000001	1000,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	—
85	22	ул. Ясная	0000001	1000,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	—
86	23	ул. Южная	0000888	1400,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	—
87	24	ул. Калинина	0000001	400,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	—
				800,00	грунтощебень		
88	25	ул. Бажова	0000888	800,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	—
89	26	ул. Академика Лихачева	б/н	500,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	—
90	27	Новая	б/н	305,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	—
91	28	Привольная	б/н	385,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	—
92	29	Луговая	б/н	278,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	—
93	30	ул. Мира	б/н	500,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	—
Общая протяженность:				5600,00	асфальтобетон	—	
				17268,00	грунтощебень		
деревня Брод							
94	1	ул. Ворошилова	00008015	750,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	—
95	2	ул. Чапаева	0000977	800,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	—
96	3	ул. М. Горького	0000808	900,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	—
			0000810				
97	4	ул. Андропова	0000820	1000,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	—
98	5	ул. Гагарина	0000977	900,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	—
				500,00	грунтощебень		
99	6	ул. Ленина	0000816	500,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	—

			0000817	700,00	грунтощебень		
100	7	ул. Свердлова	0000977	900,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
101	8	ул. Красноармейская	0000819	1000,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
102	9	ул. Фрунзе	0000818	1000,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
103	10	ул. Береговая	0153454	800,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
104	11	пер. Береговой	0000977	700,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
105	12	ул. Д. Бедного	0000814	1200,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
106	13	ул. Светлая	0002215	1000,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
107	14	ул. Чистой росы	0002216	1000,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
108	15	ул. Радужная	б/н	710,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
109	16	ул Каменская	б/н	910,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
110	17	ул. Полевая	б/н	310,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
111	18	ул. Весенняя	б/н	730,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
112	19	ул. Изумрудная	б/н	390,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
113	20	ул. Летняя	б/н	350,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
114	21	ул. Бродовская	б/н	780,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
115	22	ул. Зеленая Роша	б/н	590,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
116	23	ул. Дачная	б/н	650,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
117	24	пер. Новый	б/н	580,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
118	25	ул. Лучезарная	б/н	318,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
119	26	ул. Рассветная	б/н	410,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
			Общая протяженность:	1400,00	асфальтобетон		
				18978,00	грунтощебень		
деревня Щербакова							
120	1	от границы деревни Ключики до автодороги «д. Брод – д. Щербакова»	0000804	1650,00	грунтощебень	Связь между нас. Пунктами	–
121	2	ул. Пролетарская	0000966	300,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
				200,00	грунтощебень		
122	3	ул. Карла Маркса	0000966		грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
123	4	ул. Красноармейская	0000805		грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
124	5	ул. Свердлова	0002236		грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
125	6	ул. Ленина	участок 1 002228	450,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0002229	450,00	грунтощебень		
126	7	ул. Башарина	0002233	700,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
127	8	ул. Розы Люксембург	0002235	1050,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–

128	9	ул. Парижской Коммуны	0002231	900,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
129	10	ул. Овражная	0002238	400,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
130	11	ул. Лесная	0002225	600,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
131	12	ул. Красной Зари	0002232	800,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
132	13	ул. И. Талькова	0002226	400,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
133	14	ул. Исетская	0002227	400,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
134	15	ул. Репина	0002230	1000,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
135	16	ул. Колхозная	0002241	700,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
136	17	ул. Солнечная	0002239	850,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
137	18	ул. Полевая	0002241	700,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
138	19	автомобильная дорога "д. Щербакова - д. Ключи	0019523	5602,00	грунтощебень	Связь между нас. Пункта	участок 1 66АЕ609446
							участок 2 66АЕ609235
							участок 3 66АЕ609447
							участок 4 66АЕ609358
Общая протяженность:				1300,00	асфальтобетон		
				18028,00	грунтощебень		
				400,00	грунт		
деревня Ключики							
139	1	ул. Исетская	0002217	900,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
140	2	ул. Карла Маркса	0002218	700,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
Общая протяженность:				1600,00	грунтощебень	–	
Итого по Бродовской сельской администрации				8300,00	асфальтобетон	64574,00	
				55874,00	грунтощебень		
				400,00	грунт		
Позарихинская сельская администрация							
село Позариха							
141	1	ул. 1 Мая	0002610	1550,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
142	2	пер. Геологов	0002631	100,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
143	3	пер. Заозёрный	0002628	600,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
144	4	ул. Комсомольская	0002601	1030,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
145	5	ул. Калинина	участок 1 0002603	1100,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0002605	400,00	асфальтобетон		
			участок 3 0002606	300,00	асфальтобетон		
			участок 4 0002607	250,00	асфальтобетон		
146	6	пер. Калинина	0002608	300,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
147	7	ул. Лабораторная	0002627	250,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–

148	8	ул. Лесная	0002635	520,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
149	9	ул. М. Горького		450,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
				200,00	грунтощебень		
				400,00	грунтощебень		
150	10	ул. Механизаторов	0002633	150,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
151	11	ул. Набережная	0002632	300,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
152	12	ул. Октября	0002626	900,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
153	13	ул. Полевая		950,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
				300,00	грунтощебень		
154	14	ул. Северная	0002613	800,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
155	15	ул. Степы Лямина	0002615	250,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
156	16	ул. Труда	0002614	200,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
157	17	ул. Формовщиков	0002629	350,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
158	18	ул. Школьная	0002630	300,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
159	19	ул.Луговая	б/н	429,0	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
160	20	автодорога «с. Позариха – д. Свобода»	0002631	11614,00	грунтощебень	Связь между нас. Пунктами	66AE519288
Общая протяженность:				2720,00	асфальтобетон		
				21273,00	грунтощебень		
деревня Беловодье							
161	1	ул. Кирова	0002623	1100,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
162	2	ул. Ленина	0002624	1100,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
163	3	ул. Степная	0002625	500,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
164	4	автодорога «д. Беловодье – д. Черемхова»	0002622	3900,00	асфальтобетон	Связь между нас. Пунктами	участок 1 66AE519291
				1477,00	грунт		участок 2 66AE519357
Общая протяженность:				3900,00	асфальтобетон		
				1100,00	грунтощебень		
				3077,00	грунт		
деревня Мазуля							
165	1	ул. Титова	0002636	1420,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
166	2	автомобильная дорога "с. Позариха - д. Мазуля		3749,00	грунт	Связь между нас. Пунктами	участок 1 66AE519292
							участок 2 66AE519290
							участок 3 66AE519289
Общая протяженность:				5169,00	грунт	–	

деревня Свобода							
167	1	ул. Гагарина	0002639	1560,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
168	2	пер. Дачный	0002640	270,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
169	3	ул. Садовая	0002638	1400,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
Общая протяженность				3230,00	грунт	–	
Итого по Позарихинской сельской администрации				6620,00	асфальтобетон	40469,00	
				22373,00	грунтощебень		
				11476,00	грунт		
Покровская сельская администрация							
село Покровское							
170	1	ул. Школьная	0002638	300,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
				300,00	грунтощебень		
171	2	ул. Заречная	0002590	3000,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
172	3	ул. Октябрьская	0002545	1500,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
173	4	ул. Мира	0002540	1000,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
174	5	ул. Советская	0002539	750,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
175	6	ул. Рабочая	0002541	600,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
				400,00	грунтощебень		
176	7	ул. Ворошилова	0002551	300,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
				0002552	300,00		
177	8	ул. Студенческая	0002549	210,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
				0002550	210,00		
178	9	ул. Специалистов	0002543	200,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
				0002544	150,00		
179	10	ул. Комсомольская	0002592	700,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
				Б/Н	300,0		
180	11	ул. Ветеранов	0002591	800,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
181	12	ул. Северная	0002546	700,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
182	13	ул. 70 лет Победы	б/н	1300,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
Общая протяженность:				1900,00	асфальтобетон	–	
				10470,00	грунтощебень		
				650,00	грунт		
деревня Малое Белоносова							
183	1	ул. Октябрьская	0002532	500,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
184	2	ул. Заречная	0002533	750,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
185	3	ул. Молодёжная	0002531	750,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–

186	4	ул. Гагарина	0002530	2000,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
Общая протяженность:				3250,00	грунтощебень	–	
				750,00	грунт		
деревня Часовая							
187	1	ул.Ленина	Б/Н	1500,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
				750,00	асфальтобетон		
188	2	ул. Гагарина	0002587	750,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
				500,00	асфальтобетон		
189	3	ул. Садовая	0002588	500,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
				500,00	асфальтобетон		
Общая протяженность:				3250,00	асфальтобетон	–	
				750,00	грунтощебень		
посёлок Первомайский							
190	1	ул. Лесная	0002536	750,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
				750,00	грунтощебень		
191	2	ул. 40 Лет Победы	0002537	300,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
192	3	ул.1Мая	Б/Н	500,0	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
193	4	ст.Перебор	Б/Н	1200,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
194	5	ул. Мира	0002538	1000,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
195	6	ул. Карла Маркса	0002534	550,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
				450,00	грунт		
Общая протяженность:				1050,00	асфальтобетон	–	
				1750,00	грунтощебень		
				2700,00	грунт		
посёлок Солнечный							
196	1	ул. Грушевая	0019524	600,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
197	2	ул. Зеленая	0019525	600,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
198	3	ул. Сиреневая	0019526	600,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
199	4	ул. Светлая	0019527	600,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
200	5	ул. Покровская	0019528	600,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
201	6	ул. Рябиновая	0019529	600,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
202	7	ул. Ясная	0019530	600,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
203	8	ул. Вишневая	0019531	600,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
204	9	ул. Березовая	0019532	600,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
205	10	ул. Академика Демидова	0019533	400,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
206	11	ул. Железнодорожная	0019534	600,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
207	12	Центральный проезд в п.	0019535	600,00	грунт	Связь между нас. Пункта	–

		Солнечный					
	Общая протяженность:			0,00	асфальтобетон	-	
				0,00	грунтощебень		
				7000,00	грунт		
	Итого по Покровской сельской администрации			6200,00	асфальтобетон	33520,00	
				16220,00	грунтощебень		
				11100,00	грунт		
Барабановская сельская администрация							
поселок Степной							
208	1	ул. Мира	0001559	1000,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	-
	Общая протяженность:			1000,00	грунт		-
село Барабановское							
209	1	ул. Кирова	участок 1 0000602	500,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	-
			участок 2 0000604	2000,00	грунтощебень		
			участок 3 0000604	3800,00	грунтощебень		
			участок 4 0000604	500,00	грунтощебень		
210	2	пер. Кирова	0000602	2000,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	-
	3	ул. Зеленая	Б/Н	825	грунт	Связь внутри нас. Пункта	-
	4	ул. Сосновая	Б/Н	686	грунт	Связь внутри нас. Пункта	-
	5	ул. Радужная	Б/Н	295	грунт	Связь внутри нас. Пункта	-
	6	ул. Пионерская	0000600	2000,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	-
211	7	ул. Октябрьская	участок 1 0006754	500,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	-
			участок 2 0007641	700,00	грунт		
			участок 3 0007641	1300,00	грунт		
212 213	8	ул. Куйбышева	участок 1 0000604	1800,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	-
			участок 2 0000604	250,00	грунт		
			участок 3 0000604	200,00	грунт		
			участок 4 0000604	300,00	грунт		
			участок 5 0000604	350,00	грунт		
214	9	ул. Ленина	0000748	1500,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	-
215	10	ул. Южная	0000601	2000,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	-
216	11	автодорога "с. Барабановское - д. Гашенева - д. Комарова - д. Черемисская"	0007654	7698,00	грунт	Связь между нас. Пункта	
					грунт		
					грунт		
					грунт		
					грунт		
						участок 1 66AE519299	
						участок 2 66AE519301	
						участок 3 66AE519298	
						участок 4 66AE519297	
						участок 5 66AE519302	

					грунт		участок 6 66AE519304
			0001558	4500,00	грунт		участок 7 66AE519296
217	12	автодорога «с. Барабановское – Садоводческое товарищество»	0001555	3000,00	грунт	Связь между нас. Пункта	–
			Общая протяженность:	6800,00	грунтощебень		–
				29868,00	грунт		
деревня Гашенева							
218	1	ул. 1 Мая	0001556	5500,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
219	2	ул. Гагарина	0001557	2000,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
			Общая протяженность:	7500,00	грунт		
деревня Комарова							
220	1	ул. Декабристов	0001560	2500,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
221	2	ул. Малышева	0001563	2000,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
222	3	ул. Комсомольская	участок 1 0001561	1200,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0001562	350,00	грунт		
			участок 3 0001564	650,00	грунт		
			Общая протяженность:	6700,00	грунт		–
деревня Черемисская							
223	1	ул. 8 Марта	участок 1 0001566	2550,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0001567	750,00	грунт		
			участок 3 0001569	700,00	грунт		
224	2	ул. Свердлова	0001568	2500,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
225	3	ул. Крупской	участок 1 0001570	1500,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0001571	1000,00			
			Общая протяженность:	9000,00	грунт		–
			Итого по Барабановской сельской администрации	0,00	асфальтобетон		60868,00
				6800,00	грунтощебень		
				54068,00	грунт		
Горноисетская сельская администрация							
село Смолинское							
226	1	ул. Советская	участок 1 0001577	700,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
227			участок 2 0001578	160,00	грунт		
228	2	ул. Зеленая	0001581	500,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
229	3	ул. Свердлова	0001582	800,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–

230	4	ул. Клубная	0001576	350,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
231	5	ул. Ленина	0001579	500,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
232	6	ул. Октябрьская	0001580	550,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
233	7	пер. Коммунальный	0001578	450,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
234	8	автомобильная дорога "Подъезд к с. Смолинское"	0019536	1200,00	грунт	Связь между нас. Пункта	66AE609367
235	9	автомобильная дорога «Подъезд к кладбищу с.Смолинское»	б/н	1100,0	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
Общая протяженность:				6310,00	грунт		–
поселок Горный							
236	1	ул. Нагорная	0002222	550,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
237	2	ул. Зеленая	участок 1 0002221	250,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0002224	650,00	грунт		
238	3	ул. Лесная	0002219	150,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
239	4	автодорога от п. Горный до д. Перебор	0002223	900,00	грунт	Связь между нас. Пункта	участок 1 66AE827092 участок 2 66AE827030
240	5	автодорога «Объездная п. Горный»	0002224	1250,00	грунт	Связь между нас. Пункта	–
241	6	ул. Фабричная	б/н	500,0	грунт	Связь между нас. Пункта	–
Общая протяженность:				550,00	грунтощебень		–
				3200,00	грунт		
деревня Перебор							
242	1	ул. Ленина	1020545	2300,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
243	2	ул. Советская	0001585	1100,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
244	3	ул. Пионерская	0001586	1800,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
Общая протяженность:				5200,00	грунтощебень		–
деревня Бекленищева							
245	1	ул. Пролетарская	0001584	800,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
246	2	ул. Фрунзе	0001583	500,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
247	3	ул.Лесная	б/н	600,0	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
248	4	ул.Береговая	б/н	600,0	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
Общая протяженность:				2500,00	грунт		–
деревня Ключи							
249	1	ул. Н. Воли	участок 1 0001573	700,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0001574	310,00	грунт		

250	2	ул. Максима Горького	0001575	800,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
251	3	ул. Пролетарская	0001572	750,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
252	4	Автомобильная дорога «Подъезд к д.Ключи от автомобильной дороги «г.Каменск-Уральский – с.Рыбниковское – п.Горный»	б/н	1400,0	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
Общая протяженность:				4460,00	грунт	–	
Итого по Горноисетской сельской администрации				0,00	асфальтобетон	22220,00	
				5750,00	грунтощебень		
				16470,00	грунт		
Кисловская сельская администрация							
село Кисловское							
253	1	ул. Ленина	0734233	500,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
				650,00	грунтощебень		
254	2	ул. Гагарина	0734234	2050,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
255	3	ул. Красных Орлов	участок 1 0734231	1650,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0734232	250,00	грунтощебень		
256	4	ул. Набережная	0000788	400,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
257	5	ул. Пролетарская	0000793	1400,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
258	6	ул. Степана Разина	0000792	450,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
259	7	ул. Береговая	0000790	250,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
260	8	пер. Кисловский	0000787	200,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
261	9	автодорога от ж.д. Казармы до ул. Пролетарской	0003804	800,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
262	10	автодорога от д. Кисловское до а/д «с. Покровское – г. Богданович»	0003805	2000,00	грунт	Связь между нас. Пункта	–
				2300,00	грунтощебень		
Общая протяженность:				6800,00	асфальтобетон	–	
				4100,00	грунтощебень		
				2000,00	грунт		
деревня Соколова							
263	1	ул. Ленина	0000796	300,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
				1500,00	грунтощебень		
264	2	ул. Полевая	0000798	300,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–

265	3	ул. Садовая	участок 1 0000797	1750,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0000799	100,00	грунтощебень		
266	4	ул. Титова	участок 1 0000794	350,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0000795	400,00	грунтощебень		
Общая протяженность:				650,00	асфальтобетон	–	
				4050,00	грунтощебень		
поселок Лебяжье							
267	1	ул. Советская	0003807	1160,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
268	2	ул. Терешковой	0003808	300,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
269	3	ул. Комсомольская	0003809	640,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
270	4	ул. Набережная	0003810	800,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
271	5	пер. Садовый	0003811	410,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
273	6	ул. Механизаторов	0003812	720,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
274	7	пер. Школьный	0003813	300,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
275	8	автодорога от п. Лебяжье до а/д «с. Покровское – г. Богданович»	0003814	1800,00	грунтощебень	Связь между нас. Пункта	участок 1 66AE609233
							участок 2 66AE609238
Общая протяженность:				6130,00	грунтощебень	–	
Итого по Кисловской сельской администрации				7450,00	асфальтобетон	23730,00	
				14280,00	грунтощебень		
				2000,00	грунт		
Клевакинская сельская администрация							
деревня Большое Белоносова							
276	1	ул. Куйбышева	0002114	1000,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
				1000,00	грунтощебень		
277	2	ул. Механизаторов	0002115	900,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
278	3	ул. Космонавтов	0002118	1200,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
279	4	ул. Первомайская	0002119	900,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
Общая протяженность:				1000,00	асфальтобетон	–	
				3100,00	грунтощебень		
				900,00	грунт		
деревня Бубнова							
280	1	ул. 8 Марта	0002127	1800,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
			0002128				
Общая протяженность:				1800,00	грунтощебень	–	
деревня Мосино							

281	1	ул. Кирова	0002120	2100,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
282	2	ул. Ячменева	0002121	550,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
			0002122	450,00			
283	3	пер. Бажова	0002123	1000,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
284	4	автомобильная дорога "с. Клевакино - д. Мосино"	0019537	2370,00	грунт	Связь между нас. Пункта	участок 1 66АЕ609237 участок 2 66АЕ609241
Общая протяженность:				2100,00	грунтощебень	–	
				4370,00	грунт		
деревня Чечулина							
285	1	ул. Ворошилова	0002124	2000,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
				1000,00	грунт		
286	2	ул. Гагарина	0002125	1000,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
287	3	автодорога от д. Чечулина до а/д «с. Покровское – г. Богданович»	0002126	952,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	66АЕ609453
Общая протяженность:				2000,00	грунтощебень	–	
				2952,00	грунт		
село Клевакинское							
288	1	ул. Ленина	0002098	600,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
				1700,00	грунтощебень		
289	2	ул. Мира	0002107	250,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
			0002108	400,00	грунтощебень		
			0002110	360,00	грунтощебень		
			0002112	400,00	грунтощебень		
290	3	ул. Уральская	0002109	400,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
			0002113	280,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
291	4	ул. Заречная	0002104	500,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
			0002105	550,00	грунтощебень		
292	5	ул. Октябрьская	0002099	1500,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
			0002100	500,00	грунт		
293	6	ул. Садовая	0002101	300,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
294	7	ул. Лесная	0002102	400,0	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
				1350,00	асфальтобетон		
295	8	ул. Ясная	0002103	200,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
296	9	ул. Набережная	0002111	100,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
297	10	автодорога от с. Клевакин-	0002106	260,00	грунтощебень	Связь между нас. Пункта	–

		ское до а/д «с. Покровское – г. Богданович»					
	Общая протяженность			2230,00	асфальтобетон		
				6320,00	грунтощебень		–
				1500,00	грунт		
деревня Мухлынино							
298	1	ул. Кузнецова	0002095	2500,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
299	2	пер. Восточный	0002096	1000,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
300	3	заезд центральный от автомобильной дороги "г. Каменск-Уральский - с. Клевакинское"	0002097	700,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	66AE609365
301	4	заезд №1	0002093	550,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
	Общая протяженность:			3750,00	грунтощебень		–
				1000,00	грунт		
деревня Малиновка							
302	1	ул. Победы	0003815	3000,00	грунт	Связь внутри	–
303	2	автодорога «д. Большое Белоносова – д. Малиновка»	0003816	3700,00	грунт	Связь между	–
	Общая протяженность:			6700,00	грунт		–
Итого по Клевакинской сельской администрации				3230,00	асфальтобетон		
				19070,00	грунтощебень		39722,00
				17422,00	грунт		
Колчеданская сельская администрация							
село Колчедан							
304	1	ул. Советская	0002129	1300,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
305	2	ул. Калинина	участок 1 0002130	1200,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0002131	350,00	грунтощебень		
306	3	ул. Кирова	участок 1 0002134	500,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0002136	200,00	грунтощебень		
307	4	ул. Беяева	участок 1 0002137	910,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0002138	110,00	грунтощебень		
			участок 3 0002139	150,00	грунтощебень		
			участок 4 0002140	450,00	грунтощебень		
			участок 5 0002141	250,00	грунтощебень		

			участок 6 0002142	150,00	грунтощебень		
			участок 7 0002143	150,00	грунтощебень		
			участок 8 0002144	170,00	грунтощебень		
308	5	ул. Новая	0002145	400,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
309	6	ул. Зеленая	участок 1 0002146	450,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0002147	350,00	грунтощебень		
310	7	ул. Камышевская	0002166	1100,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
311	8	ул. Гагарина	0002148	300,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
312	9	ул. Заводская	участок 1 0002149	750,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0002150	150,00	грунтощебень		
313	10	ул. Набережная	участок 1 0002151	700,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0002152	400,00	грунтощебень		
			участок 3 0002153	250,00	грунтощебень		
			участок 4 0002154	150,00	грунтощебень		
314	11	пер. Калинина	0002135	200,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
315	12	пер. Юбилейный	0002133	500,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
316	13	ул. Горная	0002167	570,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
317	14	ул. Станционная	0002169	400,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
318	15	автодорога от с. Колчедан до п. Колчедан	0002168	2442,00	грунтощебень	Связь между нас. Пункта	участок 1 66AE609363 участок 2 66AE609444
319	16	автодорога "с. Колчедан - д. Соколова - а/д Южный обход г. Каменска-Уральского"	0002155	8039,00	грунтощебень	Связь между нас. Пункта	участок 1 66AE609359 участок 2 66AE609362 участок 3 66AE609239 участок 4 66AE609361 участок 5 66AE609360
			Общая протяженность:	23041,00	грунтощебень		–
деревня Соколова							
320	1	ул. Рудничная	0002165	1200,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
321	2	ул. Ильича	0002163	1700,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
322	3	ул. Калинина	0002162	1900,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
323	4	л. Ани Семянниковой	участок 1 0002158	350,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0002159	850,00	грунтощебень		
			участок 3 0002160	300,00	грунтощебень		
324	5	ул. Ворошилова	0002161	1100,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
325	6	ул. Береговая	0002164	520,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
			Общая протяженность:	7920,00	грунтощебень		–

Итого по Колчеданской сельской администрации			0,00	асфальтобетон	30961,00		
			30961,00	грунтощебень			
			0,00	грунт			
Маминская сельская администрация							
село Исетское							
326	1	автодорога от п./л. «Колосок» до автодороги «г. Сысерть – д. Часовая»	0001589	3000,00	грунтощебень	Связь между нас. Пункта	66AE609451
327	2	ул. Юбилейная	0000947	1010,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
328	3	ул. Пионерская	0000945	600,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
329	4	ул. Светлая	0000944	300,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
330	5	ул. Ленина	0000946	2000,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
331	6	ул. Набережная	участок 1 0000948	1000,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0000949	500,00	грунтощебень		
332	7	пер. Октябрьский	0000950	300,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
Общая протяженность:				2600,00	асфальтобетон	–	
				4800,00	грунтощебень		
				1310,00	грунт		
село Маминское							
333	1	ул. Ленина	0000927	3 200,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
334	2	ул. Лесная	0000925	1 000,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
335	3	ул. Чапаева	0000923	1 300,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
336	4	ул. Фурманова	0000924	1 300,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
337	5	ул. Декабристов	0000930	900,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
338	6	ул. Советская	0000926	3 100,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
339	7	ул. Карла Маркса	0000929	800,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
340	8	ул. Свердлова	0000928	1 220,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
341	9	автодорога «с. Маминское – д. Давыдова»	0000987	4 980,00	грунтощебень	Связь между нас. Пункта	–
Общая протяженность:				5 800,00	асфальтобетон	–	
				10 100,00	грунтощебень		
				1 900,00	грунт		
село Троицкое							
342	1	ул. Набережная	участок 1 0000938	400,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0000940	1000,00	грунт		
343	2	ул. Новая	0000939	800,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–

344	3	ул. Советская	0000937	650,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–					
345	4	ул. Калинина	0000941	850,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–					
Общая протяженность:				0,00	асфальтобетон	–						
				650,00	грунтощебень							
				3050,00	грунт							
деревня Шилова												
346	1	ул. Набережная	0000952	1000,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–					
347	2	ул. Ленина	0000953	2000,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–					
348	3	ул. Кирова	0000954	300,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–					
349	4	ул. Кралина	0000955	1200,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–					
Общая протяженность:				5500,00	асфальтобетон	–						
				1000,00	грунтощебень							
деревня Старикова												
350	1	ул. Комарова	0000932	1300,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–					
351	2	ул. Ленина	0000956	1800,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–					
Общая протяженность:				1800,00	асфальтобетон	–						
				1300,00	грунт							
деревня Давыдова												
352	1	ул. 8 Марта	0000934	1100,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–					
353	2	ул. Ленина	0009655	800,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–					
354	3	ул. Набережная	0009321	600,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–					
Общая протяженность				2500,00	грунтощебень	–						
Итого по Маминской сельской администрации				15700,00	асфальтобетон	42310,00						
				19050,00	грунтощебень							
				7560,00	грунт							
Окуловская сельская администрация												
деревня Крайчикова												
355	1	автодорога от с. Пирогова до д. Крайчикова	0002684	8000,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	участок 1 66AE320015					
							участок 2 66AE320013					
							участок 3 66AE519293					
							участок 4 66AE519295					
356	2	ул. Западная	0002676	700,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–					
357	3	ул. Береговая	0002680	600,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–					
358	4	ул. Заречная	участок 1 0002679	950,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–					
			участок 2 0002681	260,00	грунт							
			участок 3 0002682	150,00	грунт							

			участок 4 0002683	425,00	грунт		
359	5	ул. Набережная	0002677	400,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
360	6	ул. Центральная	0002678	1900,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
	Общая протяженность:			8000,00	грунтощебень		–
				5385,00	грунт		
село Окулово							
361	1	ул. Ленина	0002659	4800,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
362	2	ул. Партизанская	0002658	680,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
363	3	ул. Октябрьская	0002666	300,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
364	4	ул. Кирова	участок 1 0002665	210,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0002667	490,00	грунт		
365	5	ул. Крупской	участок 1 0002657	160,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0002660	820,00	грунт		
366	6	ул. Береговая	участок 1 0002662	220,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0002664	360,00	грунт		
367	7	ул. Набережная	0002661	590,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
368	8	ул. 8 Марта	0002656	800,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
369	9	проезд на кладбище	0002713	700,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
370	10	автомобильная дорога "д. Окулова - д. Потаскуево"	0019538	3202,00	грунт	Связь между нас. Пункта	Участок 1 66AE519294
							Участок 2 66AE519300
							Участок 3 66AE519303
	Общая протяженность:			13332,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
поселок Новый Быт							
371	1	ул. Ленина	0002690	250,00	грунт		
372	2	ул. Горького	0002687	240,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
373	3	ул. Горняков	0002689	500,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
374	4	ул. Гагарина	0002691	450,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
375	5	ул. Молодежная	0002688	305,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
376	6	ул. Набережная	участок 1 0002736	450,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0002737	350,00	грунт		
377	7	ул. Лесная	0002738	1500,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
378	8	автодорога на Пожарный Пирс	0002692	150,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
	Общая протяженность:			4195,00	грунт		–
поселок Синарский							

379	1	ул. Ленина	участок 1 0002702	690,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	—
			участок 2 0002703	260,00	грунт		
380	2	ул. Кирова	участок 1 0002694	400,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	—
			участок 2 0002695	170,00	грунт		
			участок 3 0002696	620,00	грунт		
381	3	ул. Партизанская	участок 1 0002697	360,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	—
			участок 2 0002698	490,00	грунт		
382	4	ул. Железнодорожная	0002700	1000,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	—
383	5	ул. 8 Марта	0002735	900,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	—
384	6	проезд на кладбище	0002701	1000,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	—
385	7	автодорога от п. Синарский до д. Чайкина	0002704	1800,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	—
Общая протяженность:			7690,00	грунт	—		
деревня Чайкина							
386	1	ул. Красных Орлов	участок 1 0002705	1950,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	—
			участок 2 0002712	1050,00	грунт		
387	2	ул. Новая	участок 1 0002707	250,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	—
			участок 2 0002710	250,00	грунт		
388	3	ул. Куйбышева	0002711	400,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	—
389	4	проезд на кладбище	участок 1 0002713	150,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	—
			участок 2 0002713	550,00	грунт		
Общая протяженность:			4600,00	грунт	—		
деревня Потаскуева							
390	1	ул. Карла Маркса	0002669	3000,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	—
391	2	ул. Горького	0002673	350,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	—
392	3	ул. Пионерская	0002671	450,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	—
393	4	ул. Комсомольская	0002670	350,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	—
394	5	проезд на кладбище	0002672	700,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	—
Общая протяженность:			4850,00	грунт	—		
Итого по Окуловской сельской администрации			0,00	асфальтобетон	48052,00		
			8000,00	грунтощебень			
			40052,00	грунт			
Рыбниковская сельская администрация							
деревня Боготенкова							
395	1	ул. Береговая	0002644	850,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	—
396	2	ул. Калинина	0002641	1310,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	—

397	3	ул. Моховая	0002645	200,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
398	4	ул. Школьная	участок 1 0002642	1200,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0002643	540,00	грунт		
Общая протяженность:				2160,00	грунтощебень	–	
				1940,00	грунт		
село Рыбниковское							
396	1	ул. Блюхера	0002648	3510,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
397	2	ул. Ворошилова	участок 1 0002653	1500,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0002655	660,00	асфальтобетон		
398	3	ул. Дмитриева	0002652	600,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
399	4	ул. Красина	участок 1 0002649	230,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0002650	300,00	грунтощебень		
400	5	ул. Красноармейская	0002647	560,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
401	6	ул. Красных Орлов	0002646	650,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
402	7	ул. Молодежная	0002654	300,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
				750,00	грунтощебень		
403	8	ул. Луначарского	0002651	405,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
404	9	автомобильная дорога "с. Рыбниковская - д. Шаб-лиш" до границы Каменского городского округа Свердловской области	0019539	3546,00	грунтощебень	Связь между нас. Пункта	участок 1 66AE609445
							участок 2 66AE609449
405	10	Подъезд к кладбищу с. Рыбниковское	0019540	800,00	грунтощебень	Связь между нас. Пункта	–
Общая протяженность:				2460,00	асфальтобетон	–	
				11351,00	грунтощебень		
Итого по Рыбниковской сельской администрации				2460,00	асфальтобетон	17911,00	
				13511,00	грунтощебень		
				1940,00	грунт		
Сипавская сельская администрация							
село Сипавское							
406	1	ул. Мира	0000999	710,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
407	2	ул. Школьная	0000903	1360,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
408	3	ул. Советская	0007944	1050,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
409	4	ул. Молодёжная	0000999	320,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
410	5	ул. Гагарина	0000999	450,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–

411	6	ул. Пионерская	0000907	350,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
412	7	ул. Кирова	0000904	350,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
413	8	ул. Карла Маркса	0000906	360,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
414	9	ул. Ленина	0000999	1470,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
Общая протяженность:				6420,00	грунтощебень		–
село Пирогова							
415	1	ул. Калинина	0000918	640,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
416	2	ул. Ленина	0000793	1000,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
				1720,00	грунтощебень		
417	3	ул. Школьная	0003841	450,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
418	4	ул. 1 Мая	0000987	400,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
419	5	ул. Буденного	0007674	590,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
420	6	ул. Уральских Бойцов	0000917	720,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
421	7	ул. Мира	0007435	1390,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
422	8	ул. Ворошилова	0000920	600,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
423	9	ул. Свердлова	0000919	480,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
424	10	ул. Степана Разина	0000921	220,00	грунтощебень	Связь внутри нас. Пункта	–
425	11	автодорога от с. Пирогова до автодороги «Южный обход г. Каменска-Уральского»	0000912	7567,00	грунтощебень	Связь между нас. Пункта	участок 1 66AE519287 участок 2 66AE519364 участок 3 66AE519360
Общая протяженность:				1640,00	асфальтобетон		–
				14137,00	грунтощебень		
Итого по Сипавской сельской администрации				1640,00	асфальтобетон		22197,00
				20557,00	грунтощебень		
				0,00	грунт		
Сосновская сельская администрация							
поселок Ленинский							
426	1	ул. Советская	0000900	600,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
427	2	ул. Чкалова	0000900	210,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
428	3	ул. Ворошилова	0000900	620,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
429	4	ул. Студенческая	0000901	860,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
430	5	автодорога к Пожарному водоёму №1	0002725	600,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
431	6	автодорога к водонапорной башне №1	0002723	720,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–

432	7	автодорога до ГРС	0002732	720,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
433	8	автодорога до ТП №1	0002733	720,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
434	9	автодорога до ТП №2	0002739	450,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
435	10	автомобильная дорога "Подъезд к д. Походилова от а/д г. Сысерть-д. Часовая"	0019542	6519,00	грунт	Связь между нас. Пункта	участок 1 66АЕ609366
							участок 2 66АЕ609356
		Общая протяженность:		1220,00	асфальтобетон		–
				10799,00	грунт		–
		поселок Октябрьский					
436	1	автодорога от п. Октябрьский до а/д «г. Сысерть – д. Часовая»	0000781	2196,00	грунт	Связь между нас. Пункта	участок 1 66АЕ609357
							участок 2 66АЕ609368
437	2	ул. Свердлова	0746874	431,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
438	3	ул. Чапаева	0093435	712,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
439	4	ул. Калинина	0078641	425,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
440	5	автодорога к Пожарному водоёму	0002728	450,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
441	6	автодорога к водонапорной башне	0002727	350,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
442	7	автодорога до ТП	0002742	100,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
443	8	переулок от ул. Свердлова до ул. Чапаева	1234113	145,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
		Общая протяженность:		4809,00	грунт		–
		деревня Походилова					
444	1	ул. Ленина	0000778	1164,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
				600,00	грунт		–
445	2	ул. Трубачева	0000779	1760,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
446	3	автодорога до карьера в д. Походилова	0000780	2103,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
447	4	внутриквартальные проезды	0002726	2260,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
448	5	автомобильная дорога "с. Сосновское - д. Походилова"	0019541	3768,00	асфальтобетон	Связь между нас. Пункта	66АЕ609455
		Общая протяженность:		4932,00	асфальтобетон		–

				6723,00	грунт		
село Сосновское							
449	1	ул. Ленина	0000767	2654,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
450	2	ул. Комсомольская	0000870	820,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
451	3	ул. Мира	0002734	780,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
452	4	ул. Лесная	0000770	1138,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
453	5	ул. Новая	0000771	340,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
454	6	ул. Амурская	0000772	702,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
455	7	ул. Озерная	0000870	720,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
456	8	ул. Гагарина	0000870	690,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
457	9	ул. Терешковой	0000870	420,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
458	10	ул. Кирова	0000768	1200,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
459	11	внутриквартальные проезды	0002731	400,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
			0002730	130,00	асфальтобетон		
460	12	автодорога на кладбище	0002722	420,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	–
461	13	автодорога к Пожарному водоёму №1	0002721	160,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
462	14	автодорога к водонапорной башне	0002722	120,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
463	15	автодорога до ТП №1	0002740	100,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
464	16	автодорога до ТП №2	0002741	1200,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
Общая протяженность:				8172,00	асфальтобетон	–	
				3822,00	грунт		
Итого по Сосновской сельской администрации				14324,00	асфальтобетон		
				0,00	грунтощебень		
				26153,00	грунт		
Черемховская сельская администрация							
село Черемхова							
465	1	ул. Калинина	участок 1 0002586	772,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0002596	690,00	грунт		
			участок 3 0002597	409,00	грунт		
466	2	ул. Ленина	0002585	2373,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
467	3	ул. Кирова	0002598	871,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
468	4	ул. Бажова	0002580	695,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
469	5	ул. 8 Марта	участок 1 0002581	630,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	–
			участок 2 0002582	401,00	грунт		

470	6	ул. 1 Мая	участок 1 0002583	1822,00	асфальтобето	Связь внутри нас. Пункта	—
			участок 2 0002584	320,00	грунт		
471	7	ул. Пролетарская	0002595	565,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	—
472	8	ул. Абрамова	0002594	700,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	—
473	9	ул. Трубников	0002593	770,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	—
474	10	пер. Полевой	0002599	271,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	—
			Общая протяженность:	9467,00	грунт		—
			Общая протяженность:	1822,00	асфальтобетон		—
деревня Черноусова							
475	1	ул. Чапаева	участок 1 0002617	501,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	—
			участок 2 0002618	555,00	асфальтобетон		
476	2	ул. Кирова	участок 1 0002619	519,00	асфальтобетон	Связь внутри нас. Пункта	—
			участок 2 0002620	1169,00	грунт		
477	3	ул. Каменская	0002616	596,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	—
478	4	пер. Речной	0002621	182,00	грунт	Связь внутри нас. Пункта	—
			Общая протяженность:	1074,00	асфальтобетон		—
				2448,00	грунт		
				2896,00	асфальтобетон		14811,00
			Итого по Черемховской сельской администрации	0,00	грунтощебень		
				11915,00	грунт		
			Итого по Муниципальному образованию "Каменский городской округ	81235,00	асфальтобетон		565230,00
				249749,00	грунтощебень		
				234246,00	грунт		
			Из них в муниципальной собственности Каменского городского округа	9033,00	асфальтобетон		102849,00
				53743,00	грунтощебень		
				40073,00	грунт		

Таблица 20.

**Перечень существующих мостовых сооружений на местных и прочих автомобильных дорогах на территории
муниципального образования Каменский городской округ»**

№	Категория дороги	Местоположение моста (км, населенный пункт)	Наименование	Протяженность, п.м	Собственник объекта	Габарит, м	Материал	Нагрузки, т	Состояние
1	III	с.Покровское (г.Каменск-Уральский –г.Екатеринбург)	мост	15	ФАУД «Урал»	7	асфальт	7	удовлетворительное
2	III	с.Покровское (с.Покровское – д.Бекленищева)	мост	40	СОГУ «УАД»	7	асфальт	7	удовлетворительное
3	III	д.М.Белоносова (г.Каменск-Уральский – г.Екатеринбург)	мост	50	ФАУД «Урал»	7	асфальт	7	удовлетворительное
4	III	д.Часовая (г.Каменск-Уральский – г.Екатеринбург)	мост	30	ФАУД «Урал»	7	асфальт	7	удовлетворительное
5	III	с.Кисловское (г.Каменск-Уральский – г.Екатеринбург)	мост	30	СОГУ «УАД»	7	асфальт	7	удовлетворительное
6	V	с.Д.Соколова (внутрипоселковая д.Соколова, ул.Титова)	мост	20	МО	6	асфальт	5	удовлетворительное
7	V	с.Исетское (г.Каменск-Уральский – с.Маминское)	мост	70	МО	6	асфальт	5	удовлетворительное
8	V	д.Давыдова (внутрипоселковая д.Давыдова, ул.Ленина, ул. 8 Марта)	плотина	110	МО	7	щебень	5	удовлетворительное
9	V	с.Маминское – д.Давыдова	мост	10	МО	6	щебень	5	удовлетворительное
10	III	с.Маминское (поворот с трассы г.Каменск-Уральский – г.Екатеринбург на с.Маминское)	мост	95	СОГУ «УАД»	7	асфальт	7	удовлетворительное
11	V	с.Маминское (внутри поселковая с.Маминское, ул.Ленина)	мост	20	МО	7	асфальт	5	удовлетворительное
12	V	с.Маминское (внутрипоселковая с.Маминское, ул.Декабристов – ул.Советская)	плотина	140	МО	7	асфальт	5	удовлетворительное
13	III	с.Маминское (внутрипоселковая с.Маминское, ул.Декабристов – ул.Советская)	мост	20	СОГУ «УАД»	7	асфальт	7	удовлетворительное

14	Ш	с.Маминское –д.Шилова	мост	20	СОГУ «УАД»	7	асфальт	7	удовлетво- рительное
15	Ш	с.Троицкое (с.Маминское – с.Троицкое)	мост	30	СОГУ «УАД»	7	асфальт	7	удовлетво- рительное
16	V	д.Похлдилова (внутри поселковая с.Сосновское, ул.Ленина)	мост	15	МО	6	щебень	5	требуется ремонт
17	V	д.Походилова (внутри поселковая с.Сосновское, ул.Трубачева)	мост	30	СОГУ «УАД»	9	асфальт	7	удовлетво- рительное
18	Ш	а/д с.Покровское - Богданович	мост	30	СОГУ «УАД»	9	асфальт	7	удовлетво- рительное
19	Ш	д.Бубнова (с.Покровское – Богданович)	мост	40	СОГУ «УАД»	7	асфальт	7	удовлетво- рительное
20	V	д.Чечулина (с.Покровское – Богданович поворот на д.Чечулина)	мост	30	МО	6	асфальт	5	удовлетво- рительное
21	V	д.Б.Белоносова (внутри поселковая д.Б.Белоносова, ул.Космонавтов)	мост	20	МО	6	щебень	5	требуется ремонт
22	V	с.Клевакинское – п.Заречный)	мост	20	МО	6	щебень	5	требуется ремонт
23	V	с.Клевакинское (внутри поселковая с.Клевакинское, ул.Заречная – ул.Октябрьская)	мост	70	МО	6	щебень	5	требуется ремонт
24	V	Д.Черноусова (внутри поселковая д.Черноусова, ул.Кирова – ул.Чапаева)	мост	30	МО	6	щебень	5	требуется ремонт
25	V	Д.Черемхово (внутри поселковая с.Черемхово, ул.Ленина – ул. 1-ое Мая)	мост	20	МО	6	щебень	5	требуется ремонт
26	V	д.Беловодье (д. а/дорога Беловодье – с.Черемхово)	мост	70	МО	6	асфальт	5	требуется ремонт
27	Ш	с.Позариха (г.Каменск-Уральский – с.Позариха – д.Беловодье)	мост	10	СОГУ «УАД»	7	асфальт	7	удовлетво- рительно
28	V	д.Б.Грязнуха (внутри поселковая с.Б.Грязнуха, ул.Береговая – ул.Комсомольская)	мост	50	МО	6	асфальт	5	требуется ремонт
29	V	с.Травянское (внутри поселковая с.Травянское, ул.Советская)	мост	20	МО	6	асфальт	5	требуется ремонт
30	Ш	с.Новоисетское (г.Екатеринбург – г.Каменск-Уральский –г.Курган)	плотина	100	ФУАД «Урал»	7	асфальт	7	удовлетво- рительное

31	V	Д.Черноскутова (внутри поселковая д.Черноскутова, ул.1-го Мая)	мост	20	МО	6	асфальт	5	удовлетворительное
32	V	с.Колчедан (с.Колчедан – д.Соколова – д.Черноскутова)	плотина	130	МО	6	щебень	5	требуется ремонт
33	III	с.Колчедан (г.Екатеринбург – г.Каменск – Уральский – г.Курган)	мост	30	ФУАД «Урал»	7	асфальт	7	удовлетворительное
34	III	а/д Екатеринбург – Курган (объездная)	мост	200	СОГУ «УАД»	9	асфальт	7	удовлетворительное
35	V	д.Окулова (г.Каменск-Уральский – д.Богаряк)	мост	100	МО	6	асфальт	5	удовлетворительное
36	V	д.Потаскуева (д.Потаскуева на п/л «Красная горка»)	мост	0,06	МО	6	щебень	5	требуется ремонт
37	V	д.Крайчикова (внутри поселковая д.Крайчикова, ул.Центральная)	мост	0,02	МО	6	асфальт	5	удовлетворительное
38	V	д.Крайчикова (внутри поселковая д.Крайчикова, ул.Заречная – ул.Центральная)	мост	0,01	МО	6	асфальт	5	удовлетворительное
39	V	д.Пирогово (г.Каменск-Уральский – с.Пирогово)	мост	0,04	МО	6	щебень	5	требуется ремонт
40	III	с.Барабановское (г.Екатеринбург – г.Каменск-Уральский – г.Челябинск)	мост	0,02	СОГУ «УАД»	7	асфальт	7	удовлетворительное
41	V	д.Гашенева (с.Барабановское – д.Черемисская)	мост	0,03	МО	6	щебень	5	требуется ремонт
42	V	д.Команова (с.Барабановское – д.Черемисская)	плотина	0,11	МО	6	щебень	5	требуется ремонт
43	V	д.Черемисское (с.Барабановское – д.Черемисская)	плотина	0,092	МО	6	щебень	5	требуется ремонт
44	V	д.Пирогово (д.Крайчикова – с.Пирогово)	мост	0,015	МО	6	щебень	5	требуется ремонт
45	V	с.Сипавское (внутри поселковая с.Сипавское, ул.Кирова – ул.Советская)	плотина	0,14	МО	6	щебень	5	требуется ремонт
46	III	С.Сипавское (г.Каменск-Уральский – д.Богаряк)	мост	0,07	СОГУ «УАД»	7	асфальт	7	удовлетворительное
47	III	п.Горный (с.Покровское – с.Рыбниковское)	мост	0,12	СОГУ «УАД»	7	асфальт	7	удовлетворительное
48	V	с.Перебор (д.Бекленищева – п.Горный – д.Перебор)	мост	0,01	МО	7	асфальт	7	требуется ремонт

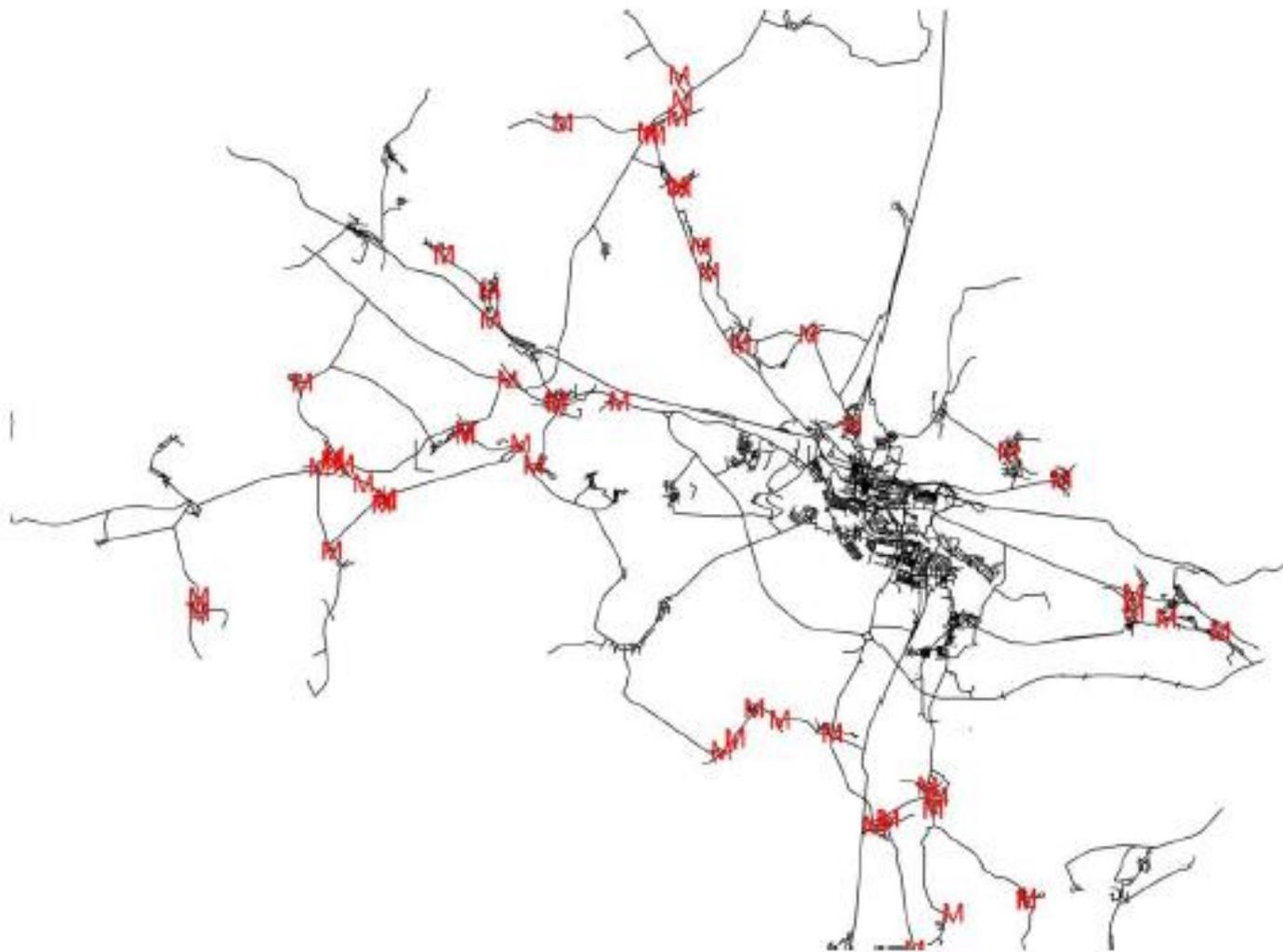


Рис.19 - Расположение мостов и плотин на территории Каменского городского округа

Плотность уличной сети в среднем по округу составляет 0,26 км/кв.км. Данное значение указывает на негустую плотность уличной сети с показателями в пределах нормы.

По данным автостат (autostat.ru) автомобилизация населения Каменского городского округа составляет 294 ТС/1000 чел.

На основе проведенных натуральных исследований при помощи передвижной дорожной лаборатории (данные из Комплексной схемы организации дорожного движения Каменского городского округа (КСОДД)) была оценена интенсивность движения транспортных средств. Результаты полученных исследований представлены в **табл. П-2.1 Приложения П-2**, а также на рис.20, на котором показано сложившееся по состоянию на 2018 год распределение транспортных потоков с учетом существующей интенсивности.

По результатам проведенных замеров выявлены наиболее оживленные с точки зрения пропускной способности и возможности образования заторовой ситуации участки дорожной сети Каменского городского округа, в числе которых:

- участок УДС в месте пересечения а/д «Южный обход г. Каменск-Уральский» с а/д Барабановский тракт и а/д «Каменск-Уральский – с. Барабановское - п. Усть-Багаряк»;
- участки а/д Р-354 «Екатеринбург-Шадринск-Курган» на подъезде к городу Каменск-Уральский с восточного и западного направлений.

Общая схема улично-дорожной сети городского округа с расположением и длиной заторов с учетом существующей интенсивности показана на рис.21.

Анализ пропускной способности дорожной сети Каменского городского округа свидетельствует об отсутствии проблем с заторами, за исключением проблемной ситуации на следующих участках(см. табл. 21):

Таблица 21.

Участки автодорог с низкой пропускной способностью

Название участка автодороги	Причины
Автодорога Р-354 «Екатеринбург-Шадринск-Курган» на подъезде к с.Колчедан с обеих сторон по ходу движения на автодороге (ул.Ленина)	На протяжении всего участка автодороги Р-354 «Екатеринбург-Шадринск-Курган» пропускная способность составляет 2600-3000 транспортных средств в час. При подъезде к с.Колчедан пропускная способность падает до 1300 транспортных средств в час.
Участок автодороги г.Каменск-Уральский –с.Барабановское – п.Усть-Багаряк на подъезде к ж/д переезду	На данном участке пропускная способность снижается до 1300 ТС/час из-за ж/д переезда и интенсивности прохождения по нему железнодорожных составов.

В целом транспортные связи между населенными пунктами округа не затруднены ввиду малой пересеченности рельефа естественными преградами, наличием и функционированием мостов и плотин.

Схемы улично-дорожной сети Каменского городского округа с указанием разделения дорог по количеству полос представлены на рис.22 – 25.

Центрами притяжения населения Каменского городского округа, и как результат, легкового автомобильного транспорта, являются следующие объекты производственного и социального характера:

- ж/д вокзал «УАЗ»;
- 15 крупных промышленных и сельскохозяйственных организаций;
- 16 общеобразовательных организаций;
- 4 многофункциональных центра;
- 2 объекта культурного назначения;
- 2 объекта здравоохранения.

Список наименований основных объектов притяжения приведен в табл. 22.

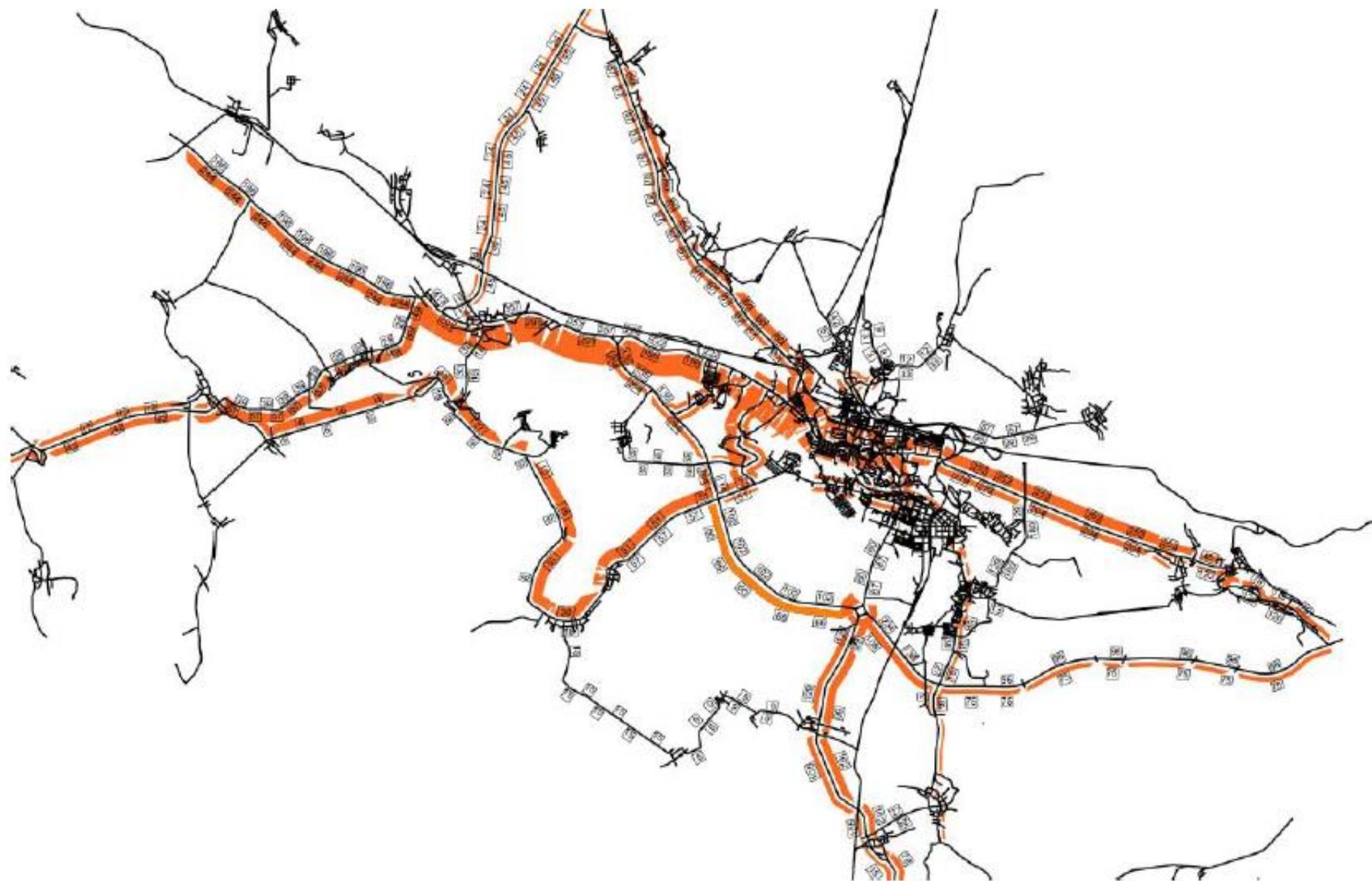


Рис.20 – Распределение транспортных потоков в границах Каменского городского округа с учетом существующей интенсивности движения по состоянию на 2018 год

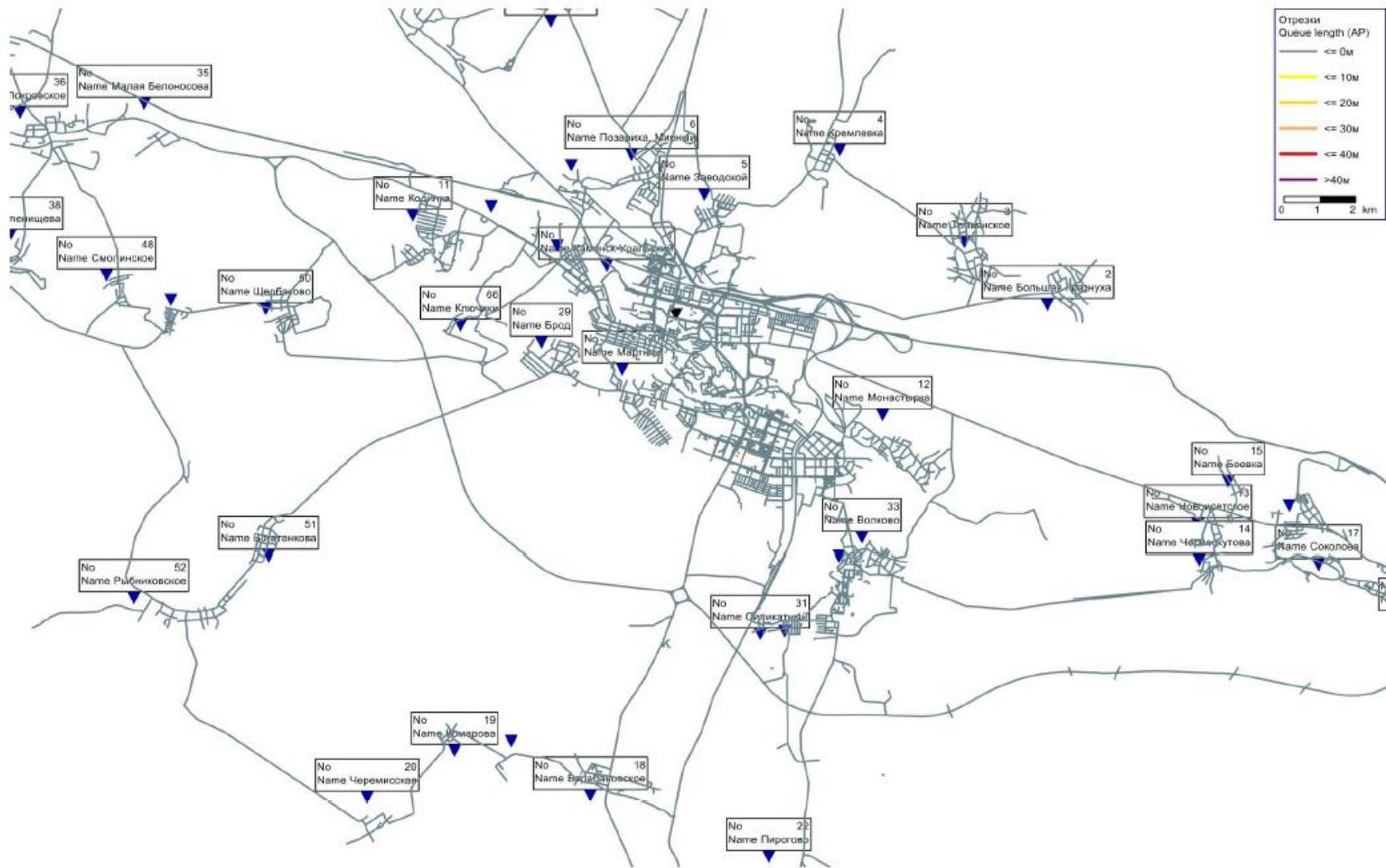
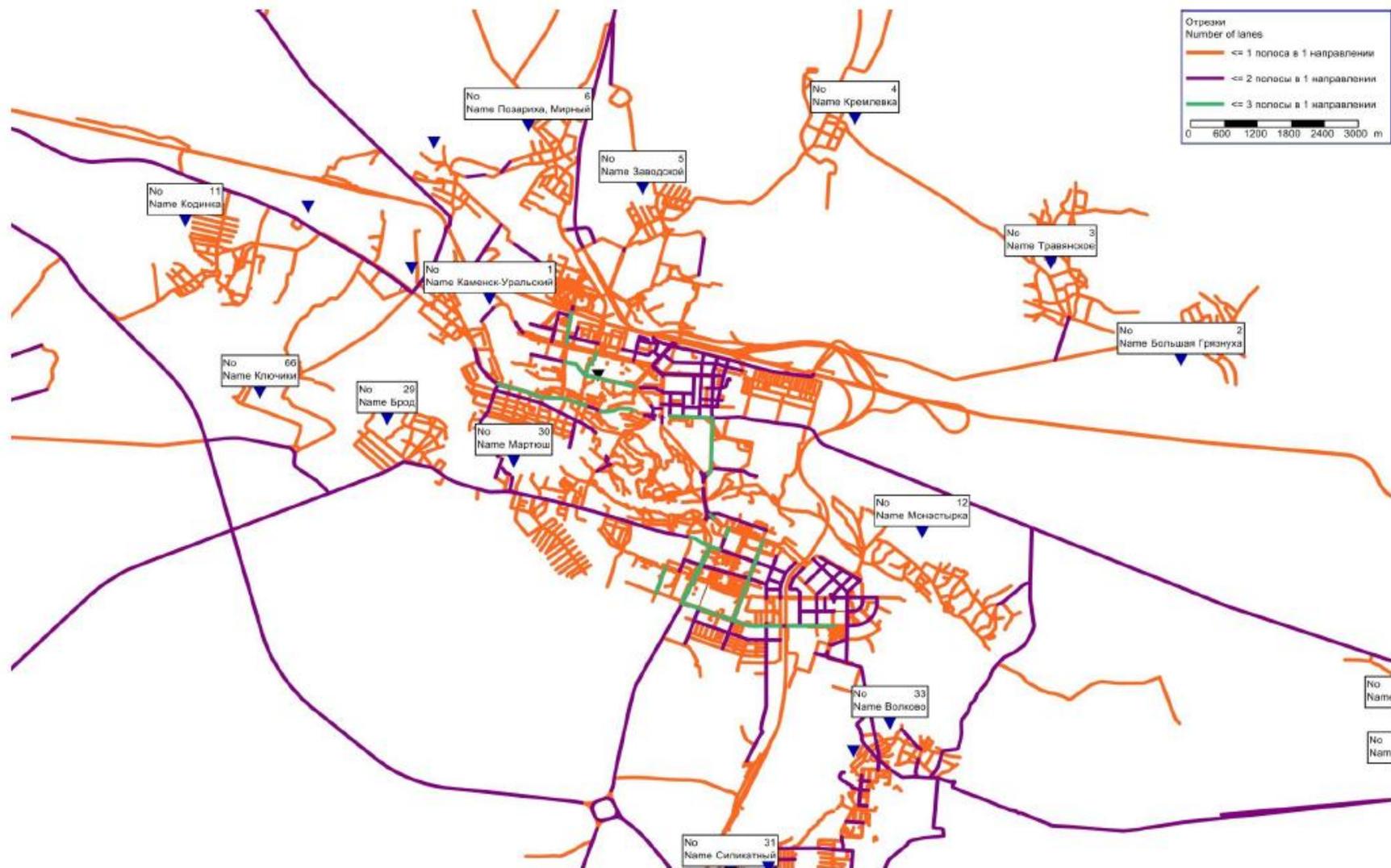


Рис.21 – Схема улично-дорожной сети Каменского городского округа с расположением и длиной заторов с учетом существующей интенсивности (по данным КСОДД)



**Рис.22 – Схема улично-дорожной сети с указанием разделения дорог по количеству полос.
Центральная часть Каменского городского округа**

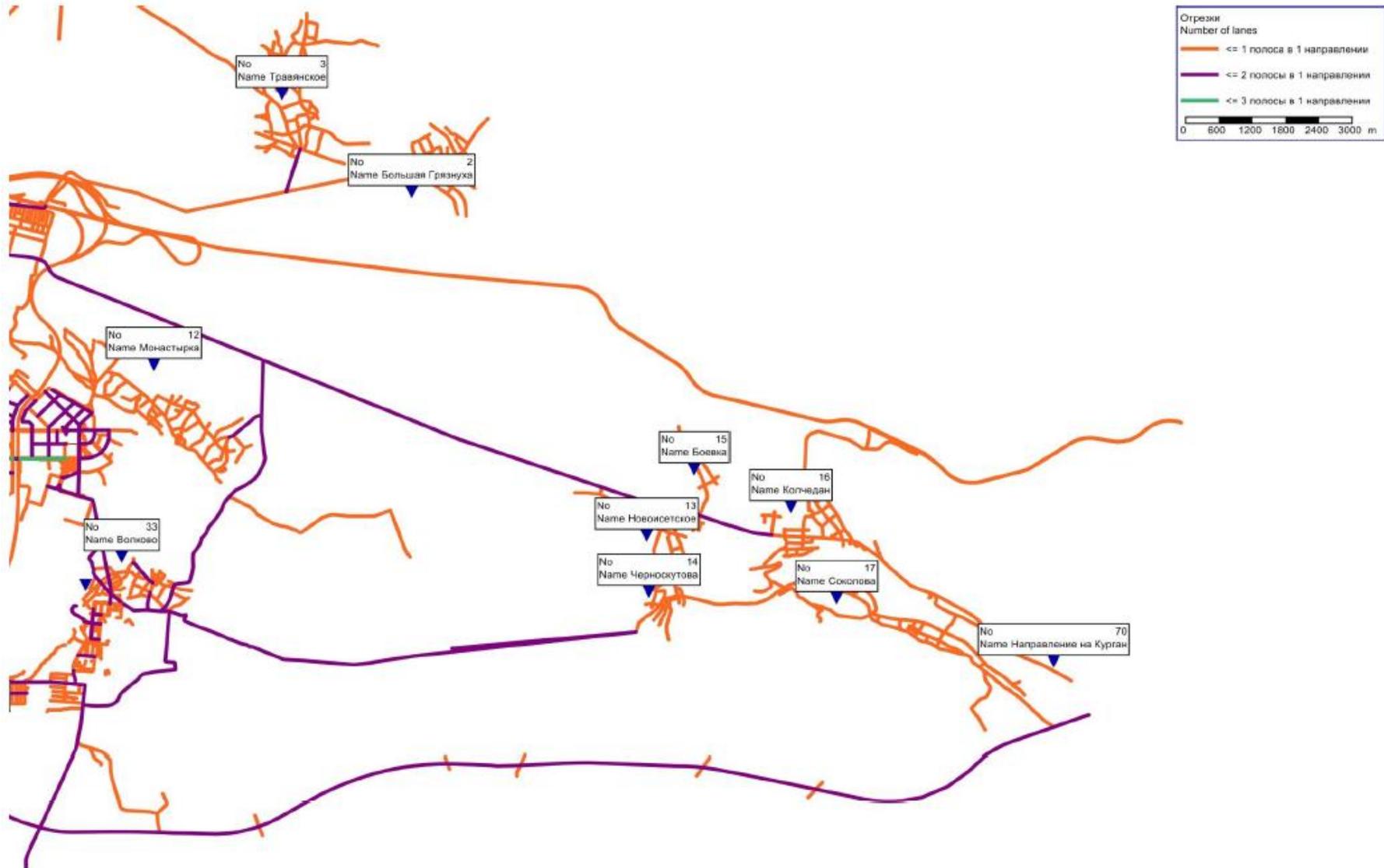


Рис.23 – Схема улично-дорожной сети с указанием разделения дорог по количеству полос.

Восточная часть Каменского городского округа

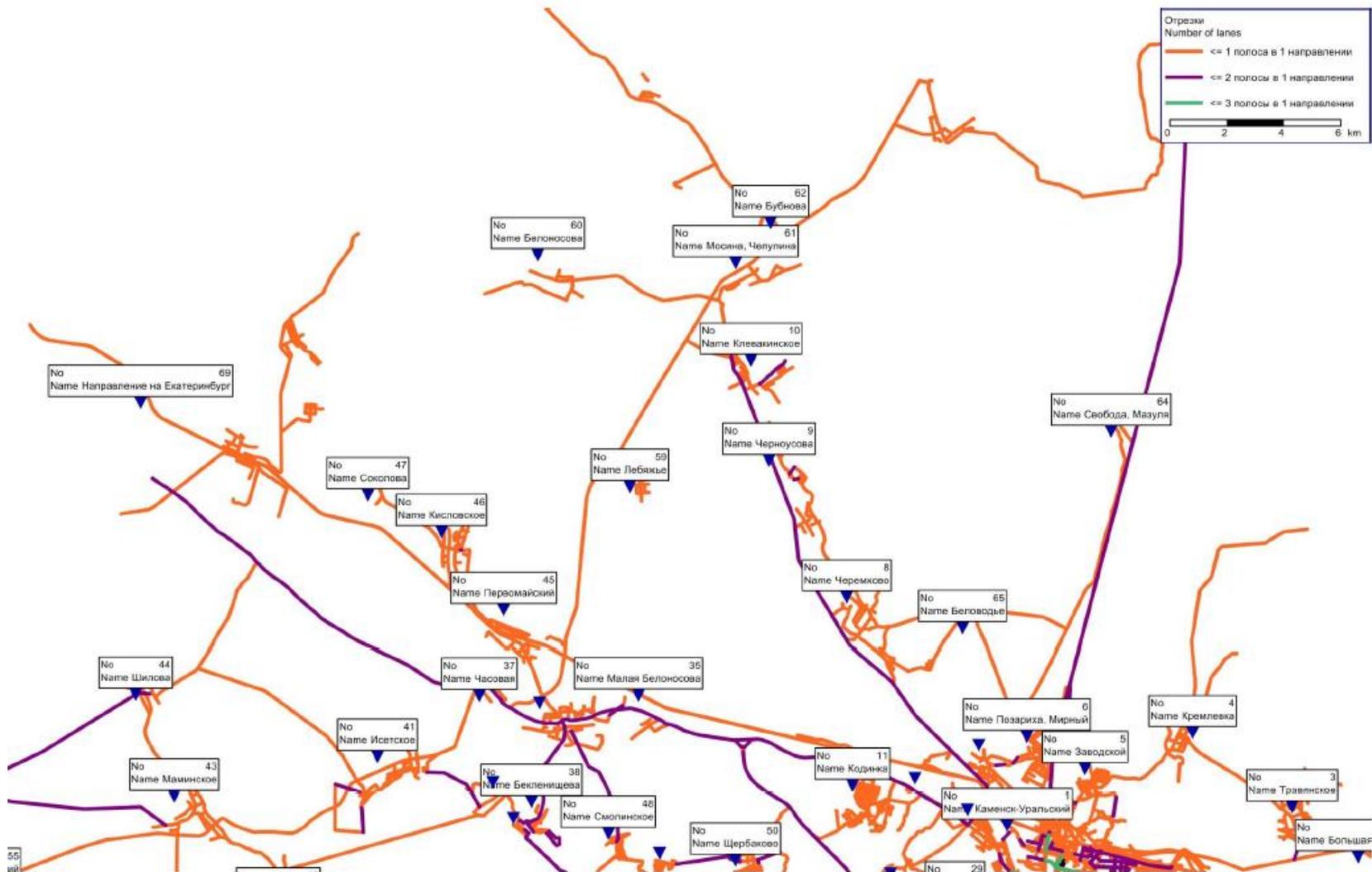


Рис.24 – Схема улично-дорожной сети с указанием разделения дорог по количеству полос.
Северная часть Каменского городского округа

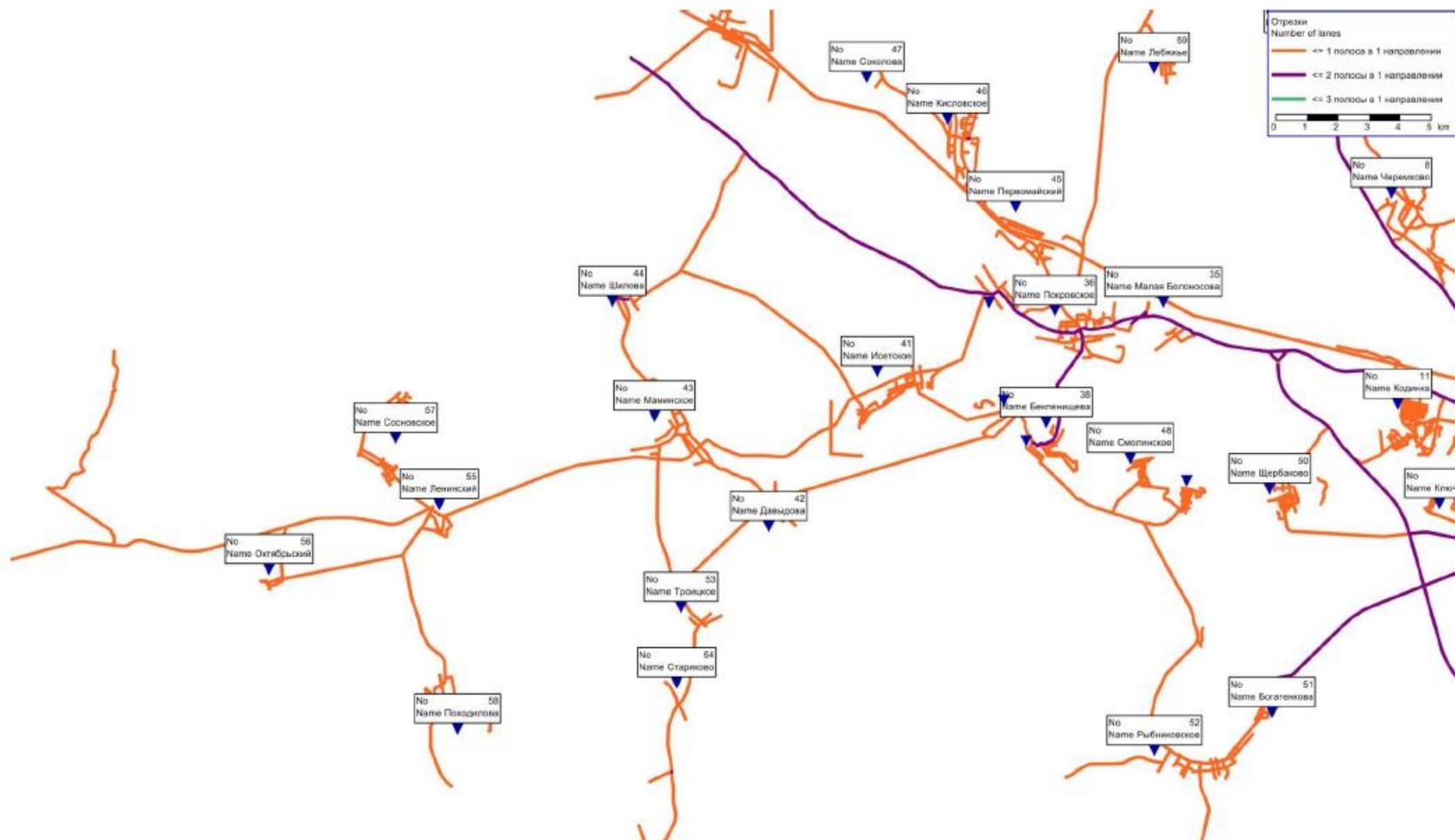


Рис.25 – Схема улично-дорожной сети с указанием разделения дорог по количеству полос. Западная часть Каменского городского округа

Таблица 22.

Основные объекты притяжения по муниципальным образованиям

№	Местоположение объекта		Наименование объекта притяжения	Код
1.	с.Пирогово	1.1	ООО «Нива»	1
		1.2	Пироговская средняя общеобразовательная школа (с.Сипавское)	24
2.	с.Клевакинское	2.1	ООО «Зори Урала»	2
		2.2	Клевакинская средняя общеобразовательная школа	19
		2.3	Клевакинский детский сад	20
		2.4	Клевакинский Дом культуры	32
3.	пос.Степной	3.1	ООО «Фортуна»	3
4.	с.Рыбниковское	4.1	СПК «Смолинские ключики»	4
		4.2	ОАО «Родина»	12
		4.3	Рыбниковская средняя общеобразовательная школа	26
5.	с.Травянское	5.1	ООО «Агрофирма «Травянское»	5
		5.2	Травянская средняя общеобразовательная школа	28
6.	с.Позариха	6.1	ОАО «Каменское»	6
		6.2	Каменская средняя общеобразовательная школа	17
7.	с.Кисловское	7.1	«Сельхоз предприятие во имя в.м. Георгия Победоносца»	7
		7.2	Кисловская средняя общеобразовательная школа	18
8.	с.Покровское	8.1	ООО «Агропрогресс»	8
		8.2	ООО «СПХ Покровское»	11
		8.3	Покровская средняя общеобразовательная школа	25
		8.4	ГБУ СО «Многофункциональный центр» (с.Покровское)	36
		8.5	Каменская центральная районная больница (с.Покровское)	38
9	д.Крайчикова	9.1	ООО «СХП Крайчиковское»	9
10	с.Маминское	10.1	ООО «СПХ Маминское» (предприятие ликвидировано в 2017 г.)	10
		10.2	Маминская средняя общеобразовательная школа	22
		10.3	ГБУ СО «Многофункциональный центр» (с.Маминское)	37
11	с.Новоисетское	11.1	ООО «СПХ Исетское»	13
		11.2	Новоисетская средняя общеобразовательная школа	23
12	с.Колчедан	12.1	ОАО «Уралтранстром «Колчеданский завод ЖБК»	14
		12.2	Колчеданская средняя общеобразовательная школа	21
		12.3	ГБУ СО «Многофункциональный центр» (с.Колчедан)	34
		12.4	Колчеданская больница	39
13	пгт. Мартюш	13.1	ООО «КамСтрой (пгтМартюш)	15
		13.2	Бродовская средняя общеобразовательная школа (пгт. Мартюш)	16
		13.3	Культурно-досуговый центр Каменского городского округа (пгт.Мартюш)	33
		13.4	ГБУ СО «Многофункциональный центр» (пгт.Мартюш)	35
14	с.Сосновское	14.1	Сосновская средняя общеобразовательная школа	27
15	с.Черемхово	15.1	Черемховская средняя общеобразовательная школа	29
16	д.Брод	16.1	Бродовская начальная школа-детский сад	30
17	д.Соколова	17.1	Соколовская начальная школа-детский сад	31

Схема распределения основных центров притяжения населения Каменского городского округа показана на рис.26.

Наибольшие центры притяжения, как видно из рис.26 расположены в пгт.Мартюш, с.Колчедан и с.Покровское.

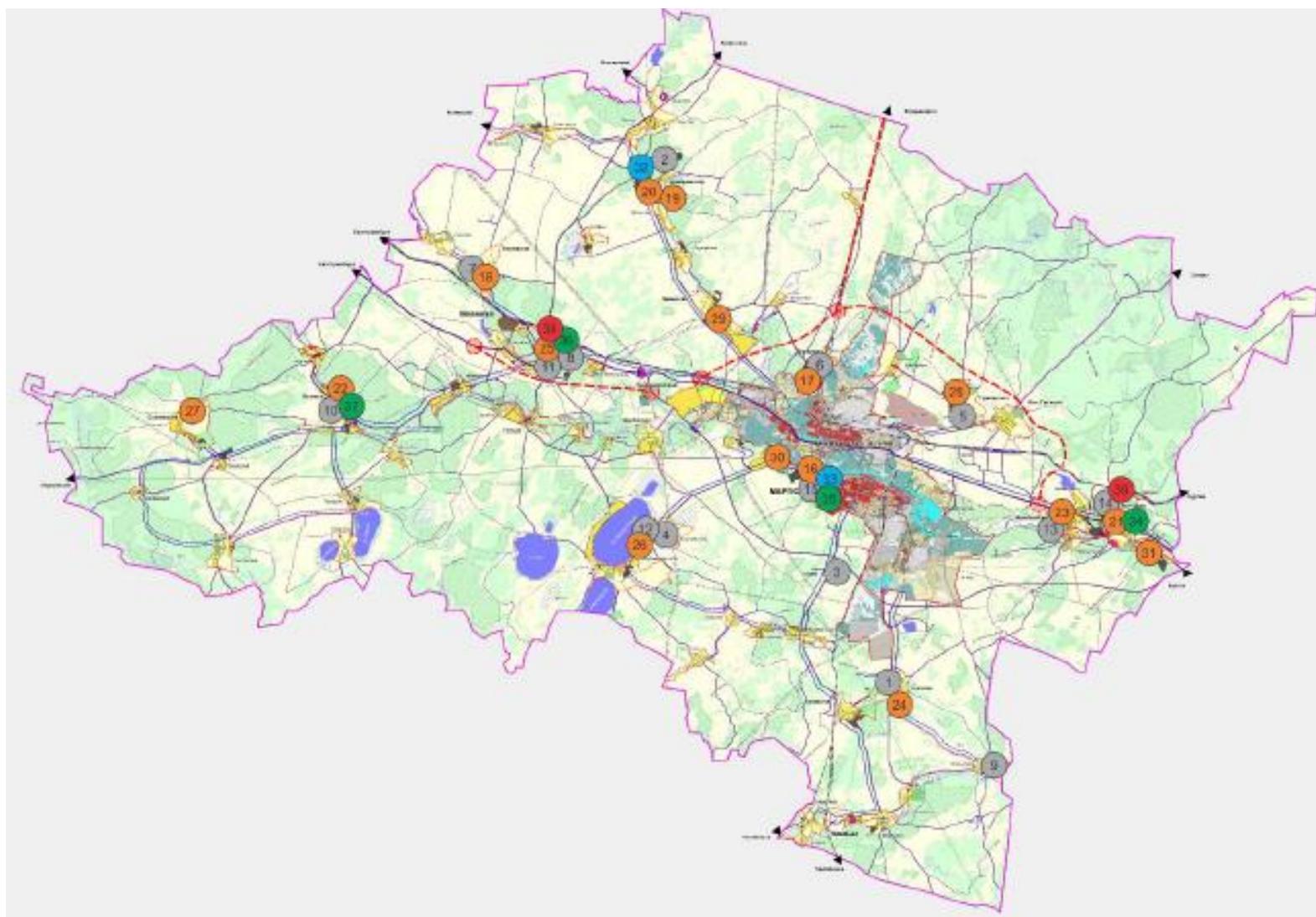


Рис. 26 – Основные центры притяжения населения Каменского городского округа с распределением по населенным пунктам

2.7 АНАЛИЗ СОСТАВА ПАРКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ В КАМЕНСКОМ ГОРОДСКОМ ОКРУГЕ, ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ПАРКОВКАМИ (ПАРКОВОЧНЫМИ МЕСТАМИ)

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, продолжительным простоям транспортных средств, повышению уровня аварийности. За последние 10 лет при росте автомобилизации увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования незначительно в соотношении друг к другу, то есть темпы роста автомобилизации значительно опережают темпы роста протяженности сети автомобильных дорог.

По данным автостата уровень автомобилизации населения в Свердловской области, и в частности в Каменском городском округе, по состоянию 01.01.2018 года составила 294 транспортных средств на 1000 жителей, что в среднем выше аналогичного значения по Российской Федерации в целом.

Местными нормативами градостроительного проектирования Каменского городского округа, а также региональными нормативами Свердловской области определены нормативы обеспеченности автомобилями на 1000 человек, а также нормативы машино-мест стоянок автомобилей, см. табл. 23-25.

Таблица 23.

Нормативы обеспеченности автомобилями на 1000 человек

№	Виды транспортных средств	Уровни автомобилизации по этапам реализации документов территориального планирования, единиц на 1000 жителей	
		Первый этап	Расчетный этап
1.	Легковые автомобили, всего	300-500	400-650
	в том числе:		
1.1	ведомственные	3-20	3-30
1.2	такси	3-5	3-7
2.	Грузовые автомобили	30-70	40-90
3.	Мотоциклы (для населенных пунктов с населением 100 тыс. чел и менее)	15-110	15-120

Таблица 24.

Расчетный уровень автомобилизации Каменского городского поселения

Показатели	Расчетный уровень на 1000 человек	Расчетное значение в по состоянию на 01.01	
		2018 г.	2035 г.
Количество населения, чел.	1000	27 970	25 357
Количество легковых автомобилей	400	11 188	10 1423
Количество мотоциклов и мопедов (скутеров)	100	2 790	2 5357
Количество грузовых автомобилей в зависимости от состава парка	25-40	671 – 1 119	634 – 1 114

Таблица 25.

Нормативы машино-мест стоянок автомобилей

№	Рекреационные территории, объекты отдыха, здания и сооружения	Расчетная единица	Число машино-мест на расчетную единицу
1.	Рекреационные территории и объекты отдыха		
1.1	Пляжи и парки в зонах отдыха	100 одновременных посетителей	15
1.2	Лесопарки и заповедники	100 одновременных посетителей	7
1.3	Базы кратковременного отдыха (спортивные, лыжные, рыболовные, охотничьи)	100 одновременных посетителей	10
1.4	Береговые базы маломерного флота	100 одновременных посетителей	10
1.5	Дома отдыха и санатории, санатории-профилактории, базы отдыха предприятий и туристические базы	100 отдыхающих и обслуживающего персонала	3
1.6	Гостиницы (туристические и курортные)	100 отдыхающих и обслуживающего персонала	5
1.7	Предприятия общественного питания, торговли и коммунально-бытового обслуживания в зонах отдыха	100 мест в залах или одновременных посетителей и персонала	7
1.8	Садоводческие товарищества	100 участков	7
2.	Здания и сооружения		
2.1	Учреждения управления, кредитно-финансовые и юридические учреждения:		
2.1.1	республиканского значения	100 работающих и служащих	10
2.1.2	местного значения	100 работающих и служащих	8
2.2	Научные и проектные организации, высшие и средние специальные учебные заведения	100 работающих	10
2.3	Промышленные и производственные предприятия	100 работающих в двух смежных сменах	8
2.4	Больницы, лечебные учреждения стационарного типа	100 коек	5
2.5	Поликлиники	100 посещений	5
2.6	Спортивные здания и сооружения с трибунами вместимостью более 500 зрителей	100 мест	5
2.7	Театры, цирки, кинотеатры, концертные залы, музеи, выставки	100 мест или одновременных посетителей	10
2.8	Парки культуры и отдыха	100 одновременных посетителей	5
2.9	Торговые центры, универмаги, магазины, встроенные помещения торгового назначения	100 кв.м торговой площади	7
2.10	Рынки	100 торговых мест	20
2.11	Рестораны и кафе	100 мест	13
2.12	Гостиницы высшего разряда	100 мест	10
2.13	Прочие гостиницы	100 мест	8

№	Рекреационные территории, объекты отдыха, здания и сооружения	Расчетная единица	Число машиномест на расчетную единицу
2.14	Вокзалы всех видов транспорта	100 пассажиров дальнего и местного сообщений, прибывающих в час пик	10
2.15	Конечные (перефирийные) и зонные станции скоростного пассажирского транспорта	100 пассажиров в час пик	5

Число машиномест в зависимости от типов жилых домов по уровню комфорта при застройке многоквартирными жилыми домами следует принимать не менее значений, приведенных в табл. 26.

Табл. 26.

Нормативы машино-мест стоянок и парковок автомобилей для многоквартирной жилой застройки

№	Показатели	Значения показателей в зависимости от типов жилых домов по уровню комфорта							
		Высококомфортный	Повышенной комфортности	Массовый, социальный и специализированный при уровне автомобилизации населенного пункта на расчетный срок индивидуальных легковых автомобилей на 1000 жителей					
250	300			400	500	600	650		
1.	Расчетное число машино-мест на квартиру:								
1.1	постоянное хранение	2,50	2,00	0,60	0,80	1,10	1,45	1,80	1,95
1.2	временное хранение	0,50	0,40	0,10	0,16	0,22	0,29	0,36	0,39
2.	Удельное обеспечение местами временного хранения, м ² /человека	4,17	3,33	0,83	1,33	1,83	2,42	3,00	3,25
3.	Удельное обеспечение местами постоянного хранения, км ² /человека, при способах хранения:								
3.1	в подземных и полуподземных стоянках в городе и сельских населенных пунктах (для въездов-выездов)	1,6	0,8	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
3.2	в надземных стоянках в городе при числе этажей стоянок:								
3.2.1	два	-	6,67	0,83	1,33	1,83	2,42	3,00	3,25
3.2.2	три	-	4,67	0,58	0,93	1,28	1,69	2,10	2,28
3.2.3	четыре	-	4,00	0,50	0,80	1,10	1,45	1,80	1,95
3.2.4	пять	-	3,33	0,42	0,67	0,92	1,21	1,50	1,63
3.3	в надземных и наземных стоянках в сельских населенных пунктах при числе этажей стоянок:								
	один	-	-	0,90	1,44	1,98	2,61	3,24	3,51
	два	-	44,0	0,60	0,96	1,32	1,74	2,16	2,34
	три	-	3,08	0,42	0,67	0,92	1,22	1,51	1,64
	четыре	-	2,64	0,36	0,58	0,79	1,04	1,30	1,40
	пять	-	2,20	0,30	0,48	0,66	0,87	1,08	1,17
	наземных открытых	-	-	0,75	1,20	1,65	2,18	2,70	2,93

Таблица 27.

Расчетный уровень количества машино-мест в местах организованного хранения автотранспортных средств

Количество машино-мест в местах организованного хранения автотранспортных средств	Расчетный уровень на 1000 человек	Расчетное значение по состоянию на 01.01	
		2018 г.	2035 г.
Количество населения	1000	27 970	25 357
Для городов свыше 14 тыс. человек	300	8 391	7607
Для хранения легковых автомобилей ведомственной принадлежности	2	56	51
Для таксомоторного парка	4	112	102

Удельное обеспечение местами хранения, указанное в табл. 27, предусмотрено с учетом средней заселенности квартиры 3,5 человека, расчетной площади мест хранения в соответствии с таблицей 9 и показателей распределения по способам постоянного хранения в соответствии с таблицей 6 главы 42 Нормативов градостроительного проектирования Свердловской области.

В районах малоэтажной жилой застройки с приусадебными и приквартирными земельными участками стоянки для постоянного и временного хранения автотранспорта предусматриваются в пределах земельных участков их правообладателей. Число машино-мест на гостевых автостоянках при такой застройке принимается из расчета 15 - 20% от количества индивидуальных жилых домов и (или) квартир.

Расчетное число машино-мест на стоянках для постоянного и временного хранения иных индивидуальных транспортных средств (мотоциклы, мотороллеры, мотоколяски) определяется с приведением их к одному расчетному виду (легковому автомобилю) с применением следующих коэффициентов:

- 1) мотоциклы и мотороллеры с колясками, мотоколяски - 0,5;
- 2) мотоциклы и мотороллеры без колясок - 0,25.

В пределах жилых территорий и на придомовых территориях следует предусматривать гостевые автостоянки из расчета 80 машино-мест на 1000 жителей, удаленных от подъездов обслуживаемых жилых зданий не более чем на 100 м. (см. табл. 28).

Таблица 28.

Расчетный уровень гостевых автостоянок в пределах жилых территорий

Показатели	Расчетный уровень на 1000 человек	Расчетное значение по состоянию на 01.01	
		2018 г.	2029 г.
Количество населения	1000	27 970	25 357
Количество машино-мест в местах гостевых автостоянок	80	2 238	2 029

Не допускается размещение металлических некапитальных гаражей на территории общего пользования, а также на придомовых и дворовых территориях многоквартирных жилых домов населенных пунктов городского округа, за исключением металлических некапитальных гаражей для размещения индивидуальных транспортных средств инвалидов.

В городе и поселковых населенных пунктах городского округа следует предусматривать, как правило, места для хранения автомобилей в подземных автостоянках из расчета не менее 0,25 машино-места на одну квартиру.

В районах с неблагоприятной гидрогеологической обстановкой, ограничивающей или исключающей возможность устройства подземных стоянок, положение данного

пункта обеспечивается путем строительства наземных или наземно-подземных сооружений с последующей обсыпкой грунтом и использованием кровли для спортивных и хозяйственных площадок.

Минимальное количество мест для временного хранения личного транспорта инвалидов на открытых стоянках у жилых домов, объектов социального и коммунально-бытового назначения в пределах участков, предоставленных для их строительства, или на территориях общего пользования, у проходных или на территории предприятий, где работают инвалиды, следует принимать в соответствии с табл. 29.

Таблица 29.

Нормативы машино-мест стоянок и парковок автомобилей для инвалидов

№	Объекты	Минимальное количество машино-мест на открытых стоянках для инвалидов, % от общего числа мест
1.	Жилые дома	при общем числе машино-мест до 100 – 4%, но не менее 1 машино-места
		при общем числе машино-мест более 100 – 10%
2.	Учреждения культурно-бытового обслуживания населения, места отдыха, спортивные здания и сооружения	при общем числе машино-мест до 100 – 4%, но не менее 1 машино-места
		при общем числе машино-мест более 100 – 10%
3.	Предприятия розничной торговли при площади торговых залов, кв.м:	
3.1	от 400 до 1000	15%
3.2	более 1000	10%
3.3	менее 400	не менее 1 машино-места
4.	Предприятия питания при вместимости, мест:	
4.1	до 100	не менее 1 машино-места
4.2	от 100 до 200	15%
4.3	более 200	10%
5.	Предприятия бытового обслуживания при количестве рабочих мест:	
5.1	до 40	не менее 1 машино-места
5.2	от 40 до 100	15%
5.3	более 100	10%
6.	Здания и помещения с местами труда для инвалидов	в зависимости от квоты рабочих машино-мест для инвалидов, но не менее 1 машино-места на стоянке вместимостью до 100 машино-мест
7.	Учреждения, специализирующиеся на лечении спинальных больных и восстановлении опорно-двигательных функций	20%

На открытых стоянках при учреждениях обслуживания, не указанных в табл. 29, для транспорта инвалидов следует предусматривать не менее 10% общего числа машино-мест, но не менее одного машино-места.

Размер земельных участков стоянок и автопаркингов для постоянного и временного хранения легковых автомобилей в зависимости от их этажности следует принимать в соответствии с табл. 30.

Размер земельных участков стоянок

№	Виды стоянок и автопаркингов	Размер земельных участков, м ² , на одно машино-место
1.	Надземные при числе этажей:	
1.1	один	30
1.2	два	20
1.3	три	14
1.4	четыре	12
1.5	пять	10
1.6	более пяти	по заданию на проектирование с учетом проектов повторного применения
2.	Наземные открытые	25

Пешеходную доступность стоянок постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей от мест жительства их владельцев следует принимать не более 500 м, а в условиях реконструкции или с неблагоприятной гидрогеологической обстановкой - не более 800 м.

Для жителей домов в жилых зонах с повышенным уровнем комфорта проживания в населенных пунктах Каменского городского округа пешеходная доступность стоянок постоянного хранения легковых автомобилей от мест жительства должна быть не более 300 м.

Для жителей домов в жилых зонах с высоким уровнем комфорта проживания независимо от численности населения населенного пункта стоянки постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей следует предусматривать непосредственно у мест проживания, в том числе в подземных, полуподземных стоянках многоквартирных жилых домов или в первых этажах таких домов.

Стоянки для постоянного хранения легковых автомобилей и мототранспортных средств, принадлежащих инвалидам, следует предусматривать в радиусе пешеходной доступности не более 100 м от входов в жилые дома.

2.8 ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, ВКЛЮЧАЯ АНАЛИЗ ПАССАЖИРОПОТОКА

Пассажирский транспорт относится к числу важнейших отраслей жизнеобеспечения муниципального образования, от функционирования которой зависит качество жизни населения, эффективность работы отраслей экономики Каменского городского округа и использования его градостроительного и социально-экономического потенциала.

Развитие муниципального образования и транспорта взаимообусловлено. С одной стороны, расположение населенных пунктов муниципального образования, количество населения в них, а также количество рабочих мест формируют объемы и направления пассажиропотоков, определяют нагрузку на пассажирский транспорт. С другой стороны, развитие транспорта способствует освоению новых жилых районов в населенных пунктах, делает доступными и удобными для населения муниципального образования новые рабочие места и объекты культурно-бытового назначения.

Основополагающая роль пассажирского транспорта заключается в экономии времени населения, затрачиваемого на передвижения, увеличении радиуса поездок. Доставляя трудящихся к рабочим местам, пассажирский транспорт обеспечивает нормальное функционирование отраслей хозяйственного комплекса. Социальный эффект

от развития пассажирского транспорта проявляется в улучшении доступности учреждений образования, медицины, культуры, торговли, что способствует удовлетворению спроса населения на различные услуги.

Межмуниципальная маршрутная сеть Каменского городского округа, обеспечивающая транспортное обслуживание населения функционирует стабильно. Конфигурация улиц и проездов, по которым проходят трассы маршрутизированного транспорта (автобус), составляет комплексную пассажирскую сеть округа.

В 2017 г. перевозка пассажиров в Каменском городском округе транспортом общего пользования составила 7721,8 тыс. пасс/км.

Ежедневно общественным транспортом по округу перевозится порядка 900 пасс, (согласно данных натурных обследований при разработке *Комплексной схемы дорожного движения Каменского городского округа*).

Структура сети маршрутов общественного транспорта оптимизирована.

Движение общественного пассажирского транспорта осуществляется по 10 пригородным маршрутам и 1 дачному маршруту (в сезонный «дачный» период), обеспечивая перевозку жителей городского округа в направлении коллективных садов.

Межмуниципальные перевозки Каменского городского округа осуществляются автобусами ПАЗ-34234, ЛАЗ-695.

Автобусные маршруты обслуживаются предприятием ООО «Пригородные пассажирские перевозки». Организация расположена по адресу: г. Каменск-Уральский, ул. Павлова, д.5.

Ежедневно автобусами предприятия ООО «Пригородные пассажирские перевозки» выполняется до 34 рейсов. Движение осуществляется с 5.30 до 21.00.

В соответствии с реестром муниципальных маршрутов регулярных перевозок Каменского городского округа интервал движения на маршрутах составляет в среднем от 60 минут до нескольких часов в рабочие дни недели, и также в выходные дни, в зависимости от выбранного маршрута.

Автобусная маршрутная сеть сформирована для транспортного обслуживания населения муниципальных образований, создание условий для осуществления общедоступных безопасных перевозок населения общественным транспортом. Маршруты имеют свое начало в г. Каменск-Уральский на станции автовокзала и там же имеют конечную остановку. Автовокзал - находится в центре города рядом с железнодорожным вокзалом, по адресу Свердловская обл., Каменский р-н, Каменск-Уральский г., ул. Привокзальная, 15.

Характеристики автобусных маршрутов и подвижного состава, осуществляющих пригородное и междугороднее автобусное сообщение представлены в табл.31 -32.

Схема маршрутов движения пригородного общественного транспорта по Каменскому городскому округу показана на рис. 27.

Расписание движения автобусов пригородного сообщения по состоянию на 01.04.2018 г. отражено в табл.33.

Результаты натурного обследования интенсивности пассажиропотока в будни и выходные дни по маршрутам следования пригородного общественного пассажирского транспорта показаны в табл. 34 и **табл. П-2.2 Приложения П-2**. Также в **табл. П-2.2 Приложения П-2** дана информация о наличии остановочных павильонов и заездных карманов показана в местах остановки общественного транспорта.

Как видно из результатов обследования пассажиропотоки в течение дня неравномерны. Наибольший объем перевозок пассажиров общественным транспортом наблюдается в утренние и вечерние часы «пик».

На этот же временной отрезок приходится и наибольшая нагрузка на сеть индивидуального автотранспорта на дорогах, приближенных к городу Каменск-Уральский. Нагрузка на пассажирский транспорт возрастает в рабочие дни с 07.00 до 08.00 и с 16.00 до 17.00.

Таблица 31.

Характеристики межмуниципальных маршрутов и подвижного состава ООО «Пригородные пассажирские перевозки»

№ маршрута	Наименование маршрута	Наименование автомобильных дорог по которым осуществляется движение	Вид ТС	Наименование, место нахождения предприятия осуществляющего перевозку	Категория, вместимость транспортных средств
101	Каменск-Уральский – Колчедан	Автодорога «Екатеринбург-Шадринск-Курган»	ПАЗ-34234, ЛАЗ-695	ООО «ППП», г. Каменск-Уральский, ул. ул. Павлова, д.5	Автобус малого класса - 29 ед.
102	Каменск-Уральский – Сосновское (с заходом в Походилова)	Автодорога «Екатеринбург-Шадринск-Курган» Автодорога «д.Сысерть-д.Часовая»	ПАЗ-34234, ЛАЗ-695	ООО «ППП», г. Каменск-Уральский, ул. ул. Павлова, д.5	Автобус малого класса - 29 ед.
103	Каменск-Уральский – Синарский (с заходом в Пирогово)	Автодорога «Екатеринбург-Шадринск-Курган» Автодорога подъезд д. Походилова от автодороги «д.Сысерть-д.Часовая» Автодорога «д.Сысерть-д.Часовая»	ПАЗ-34234, ЛАЗ-695	ООО «ППП», г. Каменск-Уральский, ул. ул. Павлова, д.5	Автобус малого класса - 29 ед.
104	Каменск-Уральский – Большая Белоносова	Автодорога «Каменск-Уральский-Клевакинское» Автодорога «Богданович-Покровское» Автодрога от с. Клевакинское до автодороги «Богданович-Покровское»	ПАЗ-34234, ЛАЗ-695	ООО «ППП», г. Каменск-Уральский, ул. ул. Павлова, д.5	Автобус малого класса - 29 ед.
105	Каменск-Уральский – Д.Соколова (с заходом в Бекленищева)	Автодорога «Екатеринбург-Шадринск-Курган» автодорога «Покровское-Кисловское-д. Соколова»	ПАЗ-34234, ЛАЗ-695	ООО «ППП», г. Каменск-Уральский, ул. ул. Павлова, д.5	Автобус малого класса - 29 ед
106	Каменск-Уральский – Рыбниковское	Автодорога «Каменск-Уральский-Рыбниковское- п.Горный»	ПАЗ-34234, ЛАЗ-695	ООО «ППП», г. Каменск-Уральский, ул. ул. Павлова, д.5	Автобус малого класса - 29 ед.
107	Каменск-Уральский – Большая Грязнуха	Автодорога «Каменск-Уральский- с.Большая Грязнуха	ПАЗ-34234, ЛАЗ-695	ООО «ППП», г. Каменск-Уральский, ул. Павлова, д.5	Автобус малого класса - 29 ед
111	Каменск-Уральский – Старикова	Автодорога «Екатеринбург-Шадринск-Курган» Автодорога «Сысерть-д.Часовая»	ПАЗ-34234, ЛАЗ-695	ООО «ППП», г. Каменск-Уральский, ул. ул. Павлова, д.5	Автобус малого класса - 29 ед

118	Каменск-Уральский – Зырянка	Автодорога «Екатеринбург-Шадринск-Курган»	ПАЗ-34234, ЛАЗ-695	ООО «ППП», г. Каменск- Уральский, ул. ул. Павлова, д.5	Автобус малого класса - 29 ед.
140	Каменск-Уральский- Щербаково	Автодорога «Каменск-Уральский- Рыбниковское- п.Горный» «Южный обход г. Каменс-Уральский» Автодорога «д.Брод-Щербакова»	ПАЗ-34234, ЛАЗ-695	ООО «ППП», г. Каменск- Уральский, ул. ул. Павлова, д.5	Автобус малого класса - 29 ед
331	Каменск-Уральский – Катайск	Автодорога «Екатеринбург-Шадринск-Курган»	ПАЗ-34234, ЛАЗ-695	ООО «ППП», г. Каменск- Уральский, ул. ул. Павлова, д.5	Автобус малого класса - 29 ед.

Таблица 32.

Данные по пригородному и междугороднему автобусному сообщению

Наименование маршрута	Протяженность, км	Количество автобусов, ед.	Средний интервал движения, час	Годовой объем перевозок, тыс.пас.	Годовой пассажирооборот, тыс.пас.км	Марка автобуса
Пригородные						
Камень-Уральский -						
Водолазово	25,2	2	2	147,9	2636,5	ЛИАЗ
Сосновское	54,3	1	3,7	91,4	2478,4	ЛИАЗ
Синарский	37,3	1	5,5	81,9	1572,4	ЛАЗ
Белоносово	37,9	1	3,8	104,0	2229,5	ЛАЗ
Рыбниково	25,4	1	2,3	107,9	2028,7	ПАЗ
Грязнуха	11,6	1	1,5	238,6	2590,3	ЛИАЗ
Пирогово	27,2	1	5	48,8	829,1	ПАЗ
Стариково	50,2	1	5	78,8	1881,4	ПАЗ
Зырянка	46,5	1	8	15,7	557,3	ЛАЗ
Катайск	48,6	2	2	102,7	2408,6	ПАЗ
Междугородние						
Камень-Уральский -						
Екатеринбург (4 рейса)	106	16	0,43	1556,0	14171,4	КАВЗ
Челябинск	232,2	1		31,2	2855,4	ЛАЗ-М

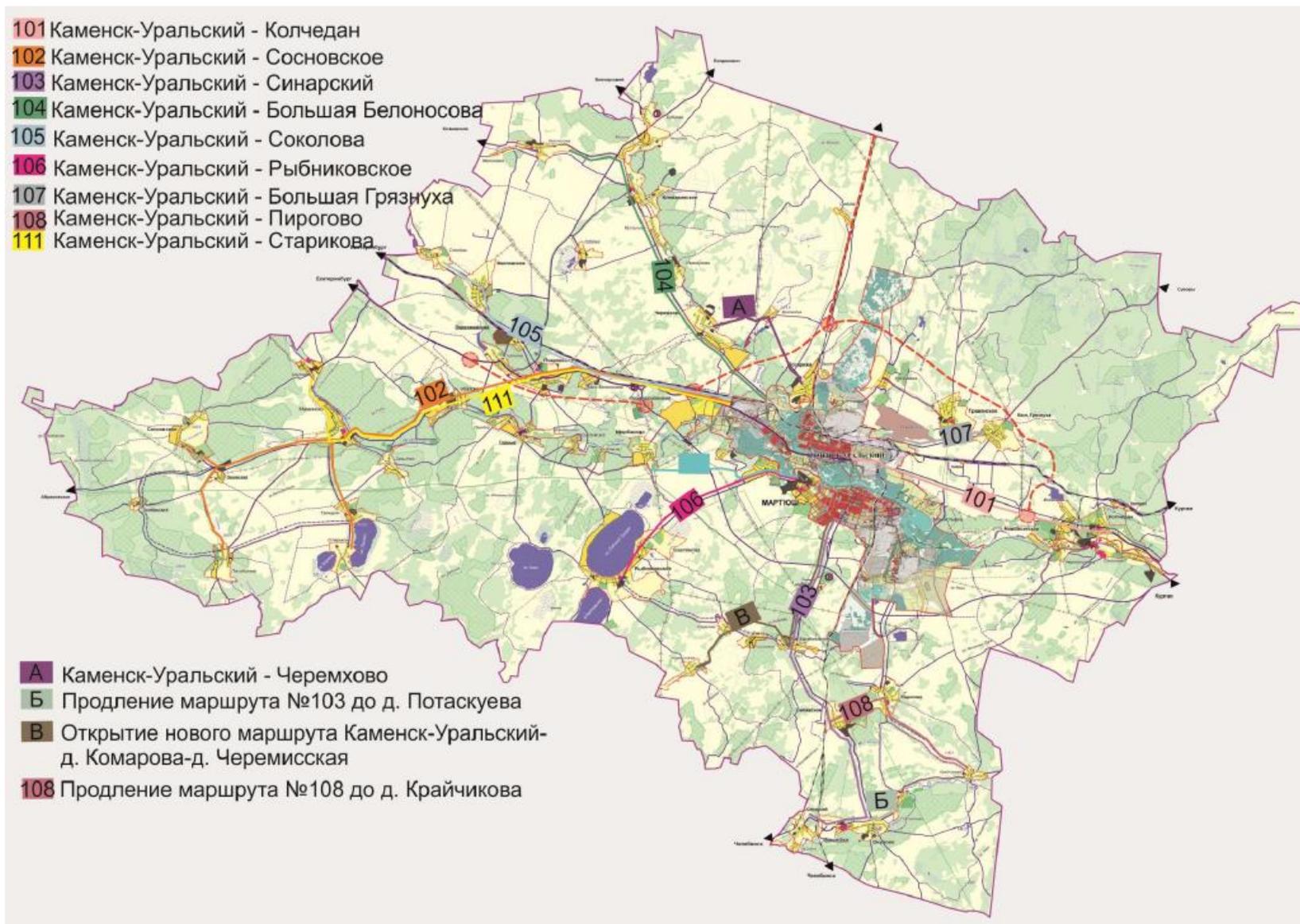


Рис.27 – Схема маршрутов пригородного общественного транспорта по Каменскому городскому округу

Расписание движения автобусов пригородного сообщения по состоянию на 01.04.2018 года

№ маршрута	Отправление из начального пункта	Наименование маршрута	Прибытие в конечный пункт	Отправление из конечного пункта	Прибытие в начальный пункт	Дни следования
101	06:00; 09:00; 12:15; 17:20; 18:35	Каменск-Уральский- Колчедан	06:40; 09:33; 12:45; 17:53; 19:08	06:45; 09:38; 12:50; 17:58; 19:13	7:21; 10:11; 13:26; 18:31; 19:46	будни
101	12:15	Каменск-Уральский- Колчедан	12:45	12:50	13:26	суббота, воскресение
102	16:28; 17:30	Каменск-Уральский - Сосновское (с заходом в Походилова)	18:17; 19:09	8:21; 19:14	9:50; 20:53	понедельник, среда, пятница
102	06:28; 17:30	Каменск-Уральский - Сосновское (с заходом в Походилова)	08:01; 19:09	8:21; 19:30	09:50; 20:53	вторник, четверг
102	07:20; 16:40	Каменск-Уральский - Сосновское (без захода в Походилова, Старикова, Шилова)	08:53; 18:19	09:13; 18:40	10:42; 20:03	суббота
102	07:20; 16:40	Каменск-Уральский - Сосновское (без захода в Походилова, Старикова, Шилова)	09:09; 18:19	09:13; 18:24	10:42; 20:03	воскресение
103	05:35; 12:30; 17:40	Каменск-Уральский – Синарский (с заходом в Пирогово)	06:42; 13:37; 19:03	06:47; 13:42; 19:08	08:10; 15:05; 20:31	будни
103	08:00; 12:30; 17:25	Каменск-Уральский – Синарский (с заходом в Пирогово)	09:07; 13:37; 18:48	09:12; 13:42; 18:53	10:35; 15:05; 20:06	суббота, воскресение
104	05:50; 17:25	Каменск-Уральский – Большая Белоносова	07:00; 18:35	07:02; 18:37	08:12; 19:47	будни
104	06:50; 17:00	Каменск-Уральский – Большая Белоносова	08:00; 18:00	08:02; 18:12	09:12; 19:22	суббота, воскресение
105	06:05; 10:45; 15:15	Каменск-Уральский – д.Соколова (с заходом в Бекленищева)	07:38; 12:11; 16:48	07:43; 12:23; 16:53	09:16; 13:49; 18:26	будни

106	05:50; 08:00; 12:50; 17:50	Каменск-Уральский - Рыбниковское	06:26; 08:49; 13:37; 18:35	06:31; 08:53; 13:44; 18:44	07:30; 09:42; 14:29; 19:29	будни
106	06:55; 08:55; 13:50; 17:50	Каменск-Уральский - Рыбниковское	07:44; 09:40; 14:37; 18:35	07:45; 09:49; 14:44; 18:44	08:34; 10:34; 15:29; 19:29	суббота, воскресение
107	06:10; 07:15; 08:20; 10:20; 10:10; 14:10; 15:32; 17:45; 18:55	Каменск-Уральский – Большая Грязнуха	06:39; 07:44; 08:49; 10:49; 12:39; 14:39; 16:01; 18:14; 19:24	06:40; 07:45; 08:50; 10:50; 12:40; 14:40; 16:02; 18:15; 19:25	07:09; 08:14; 09:19; 11:20; 13:09; 15:09; 16:31; 18:44; 19:54	ежедневно
111-1	05:30	Каменск-Уральский – Старикова (с заходом в Шилова, в больницу, с.Покровское)	07:04	07:06	09:07	будни
111-2	13:15	Каменск-Уральский – Старикова (с заходом в Шилова)	14:44	14:46	16:43	будни
111	05:30; 13:15	Каменск-Уральский – Старикова (с заходом в Шилова)	07:04; 14:44	07:06; 14:46	09:07; 16:43	суббота, воскресение
118	09:00; 17:20	Каменск-Уральский - Зырянка	10:23; 18:45	10:28; 18:48	11:51; 20:13	суббота, воскресение
331-1	07:40; 11:20; 15:10	Каменск-Уральский - Катайск	08:50; 12:46; 16:38	10:55; 12:56; 16:56	10:15; 14:22; 18:24	ежедневно

Таблица 34.

Результаты замеров сплошного пассажиропотока на пригородных маршрутах Каменского городского округа

№ маршрута	Наименование маршрута	Месяцы											
		январь	февраль	март	апрель	май	июнь	июль	август	сентябрь	октябрь	ноябрь	декабрь
101	Каменск-Уральский - Колчедан	2233	2498	2318	2527	2502	2533	2516	2578	2519	2500	2496	2450
102	Каменск-Уральский – Сосновское (с заходом в Походилова)	3523	3619	3812	4263	4632	4751	4734	4776	4561	4617	4582	4691
103	Каменск-Уральский – Синарский (с заходом в Пирогово)	3523	3619	3812	4263	4632	4751	4734	4776	4561	4617	4582	4691
104	Каменск-Уральский – Большая Белоносова	1769	1818	1825	1865	1876	1901	1904	1912	1879	1898	1865	1852
105	Каменск-Уральский – д.Соколова (с заходом в Бекленищева)	651	987	1121	1017	1009	1201	1159	1128	1119	1123	1119	1102
106	Каменск-Уральский - Рыбниковское	3102	2879	3454	3478	3496	3490	3344	3494	3459	3460	3466	3465
107	Каменск-Уральский – Большая Грязнуха	11499	11487	12897	13412	13578	13621	13644	13575	13232	13108	13232	13232
111	Каменск-Уральский – Старикова	2289	2295	2310	2301	2306	2315	2311	2018	2011	2011	1987	1961
118	Каменск-Уральский – Зырянка	675	688	699	701	717	731	720	719	704	710	712	702
140	Каменск-Уральский – Щербаково	-	-	-	-	-	1198	1212	1345	-	-	-	-
331	Каменск-Уральский - Катайск	2289	2364	2278	2335	2287	2338	2340	2387	2289	2231	2219	2187

В выходные дни «часы пик» смещаются соответственно на 8.00-9.00 и 13.00-14.00.

В процессе проведенного анализа установлено, что:

- основные пассажирские перевозки общественным автомобильным транспортом (автобусами) осуществляются по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок и движутся по расписанию, охватывая большую часть населенных пунктов городского округа;

- маршрутная сеть подвижного состава особо малой вместимости (маршрутное такси) отсутствует;

- отсутствует транспортное обслуживание следующих населенных пунктов Каменского городского округа (см. табл.35);

- с автовокзала, расположенного в г.Каменск-Уральский отправляются международные автобусные маршруты по направлениям: г.Екатеринбург, г.Курган, г.Катайск, г.Челябинск, г.Шадринск, г.Белоярский, г.Талица, г.Богданович.

В результате анализа пассажиропотока в «часы пик» установлено, что наиболее востребованными маршрутами являются:

- №107 в выходные и будние дни, в направлении с.Большая Грязнуха – г.Каменск-Уральский;

- №105 в будние дни, г.Каменск-Уральский – д.Соколова;

- №103 в выходные дни, в направлении г.Каменск-Уральский – п.Синарский;

- №102 в выходные дни, в направлении г.Каменск-Уральский – п.Сосновское.

Распределение пассажиропотока на автобусных маршрутах Каменского городского округа показано на рис.28.

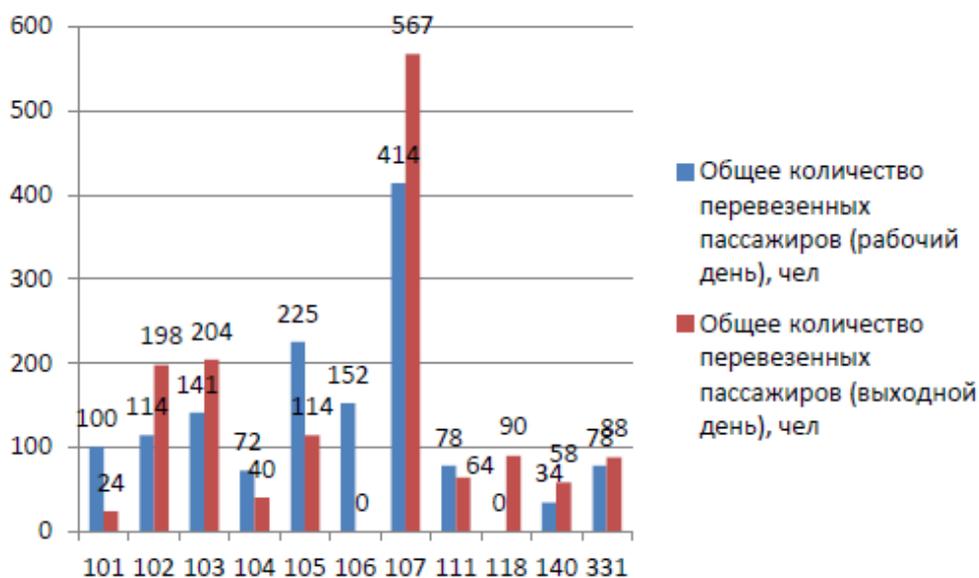


Рис.28 – Распределение пассажиропотока на автобусных маршрутах Каменского городского округа

На основании технических характеристик подвижного состава, можно сделать вывод о том, что количество пассажиров перевозимых одновременно в «час-пик» в одном транспортном средстве не доходит до предельной нормы вместимости автобусов ЛАЗ и ПАЗ, что говорит об отсутствии необходимости ввода дополнительных единиц подвижного состава на маршруты в часы-пик. Более того, сеть маршрутов движения автобусов в целом удовлетворительно, и требует оптимизации только на перспективу с учетом развития инфраструктуры и ростом спроса на общественный транспорт.

В целях повышения качества предоставляемых услуг населению Каменского городского округа организованы маршруты школьных автобусов согласно перечню, приведенному в табл.36.

Таблица 35.

Перечень населенных пунктов Каменского городского округа, где отсутствует транспортное обслуживание населения

№	Название администрации	Название населенного пункта	№	Название сельской администрации	Название населенного пункта
1.	Травянская администрация	д.Кремлевка	7.	Кисловская администрация	п.Лебяжье
2.	Новоисетская администрация	д.Черноскутова, д.Боёвка	8.	Клевакинская администрация	д.Бубнова, д.Чечулина, д.Малиновка
3.	Бродовская администрация	д.Ключики	9.	Колчедановская администрация	д.Соколова
4.	Позарихинская администрация	с.Позариха, д.Беловодье, д.Мазуля, д.Свобода	10.	Маминская администрация	д.Давыдова
5.	Барабановская администрация	г.Гашенёва, д.Камарова, д.Черемисская	11.	Окуловская администрация	д.Крайчикова, д.Чайкина, д.Потаскуева
6.	Горноисетская администрация	с.Смолинское, п.Горный, д.Перебор, д.Ключи	12.	Сосновская администрация	п.Октябрьский

Таблица 36.

Наличие маршрута школьного автобуса

№	Наименование образовательного учреждения	Населенный пункт	Наличие школьного автобуса
1.	Бродовская средняя общеобразовательная школа (пгт.Марюш)	пгт.Мартюш	нет
2.	Каменская средняя общеобразовательная школа (с.Позариха)	с.Позариха	нет
3.	Кисловская средняя общеобразовательная школа	с.Кисловское	есть
4.	Клевакинская средняя общеобразовательная школа	с.Клевакинское	есть
5.	Колчеданская средняя общеобразовательная школа	с.Колчедан	есть
6.	Маминская средняя общеобразовательная школа	с.Маминское	нет
7.	Новоисетская средняя общеобразовательная школа	с.Новоисетское	нет
8.	Пироговская средняя общеобразовательная школа (с.Сипавское)	с.Пирогово	есть
9.	Покровская средняя общеобразовательная школа	с.Покровское	есть
10.	Рыбниковская средняя общеобразовательная школа	с.Рыбниковское	нет
11.	Сосновская средняя общеобразовательная школа	с.Сосновское	есть
12.	Травянская средняя общеобразовательная школа	с.Травянское	есть
13.	Черемховская средняя общеобразовательная школа	с.Черемхово	нет
14.	Бродовская начальная школа-детский сад	д.Брод	нет
15.	Соколовская начальная школа-детский сад	д.Соколова	нет

Постановлением Главы Муниципального образования «Каменский городской округ» утвержден 27.02.2018 №228 (с учетом поправок от 30.03.2018 №522) Порядок предоставления субсидий из бюджета муниципального образования «Каменский городской округ» юридическим лицам (за исключением субсидий муниципальным учреждениям) и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозку пассажиров по социально значимым маршрутам на территории Каменского городского округа.

Требования, которым должна соответствовать организация, прошедшая отбор, для получения субсидий, перечислены в табл. 37.

Табл. 37.

Перечень требований, которым должна соответствовать организация, прошедшая отбор, для получения субсидии

№	Перечень требований
1.	Отсутствие просроченной задолженности по возврату в бюджет Каменского городского округа субсидий, предоставленных из бюджета Каменского городского округа в 2017 году.
2.	Не должна находиться в процессе реорганизации, ликвидации, банкротства и не должна иметь ограничения на осуществление хозяйственной деятельности
3.	Наличие автобусного парка общего пользования, предназначенного для перевозки пассажиров с числом мест для сидения (помимо сиденья водителя) более 8, соответствующий требованиям Приказа Минтранса РФ от 15.01.2014 № 7 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации».
4.	Осуществление регулярных перевозок по социально-значимым маршрутам.
5.	Наличие паспортов автобусных маршрутов, утвержденных и согласованных в установленном порядке.
6.	Выполнение установленных законодательными и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации требований по обеспечению профессиональной надежности водителей автобусов.
7.	Содержание автобусов в технически исправном состоянии, обеспечивающем предупреждение отказов и неисправностей при эксплуатации их на линии.
8.	Обеспечение безопасных условий перевозок пассажиров.
9.	Осуществление предоставления услуг по пассажирским перевозкам граждан в городском и пригородном сообщении по социально-значимым маршрутам по тарифам, регулируемым Региональной энергетической комиссией Свердловской области.
10.	Наличие при расчете тарифа учтенных Региональной энергетической комиссией Свердловской области расходов бюджета на организацию транспортного обслуживания населения.
11.	Осуществление контроля выполнения всех рейсов на обслуживаемых социально-значимых маршрутах.
12.	Наличие недополученных доходов, возникших в связи с низким пассажиропотоком, не компенсируемых полученными доходами по рейсу.
13.	Осуществление ведения реестра реализованной билетной продукции.

Предоставление субсидии осуществляется Муниципальным казенным учреждением «Управление заказчика жилищно-коммунального хозяйства Каменского городского округа» по кодам бюджетной классификации расходов: разделу 0400 «Национальная экономика», подразделу 0408 «Транспорт», целевой статье 0310483060 «Субсидии в сфере транспортного обслуживания на социально-значимых городских маршрутах в границах Каменского городского округа», виду расходов 811 «Субсидии на возмещение

недополученных доходов и (или) возмещение фактически понесенных затрат в связи с производством (реализацией) товаров, выполнением работ, оказанием услуг», соответствующим кодам операций сектора государственного управления в пределах бюджетных ассигнований, лимитов бюджетных обязательств, утвержденных на 2018 год и доведенных предельных объемов финансирования расходов на указанные цели на основании отчета о расходах в сфере транспортного обслуживания на социально-значимых городских маршрутах в границах Каменского городского округа, счета-фактуры (счета) и акта выполненных работ на расчетный счет получателя субсидии, открытый получателю субсидии в кредитных организациях.

Размер субсидии определяется исходя из расчета недополученных доходов, произведенных в отчетном периоде на основании представленных документов, указанных в Порядке предоставления субсидий.

Средства бюджета Каменского городского округа, направленные на предоставление субсидий на возмещение недополученных доходов в сфере транспортного обслуживания на социально-значимых городских маршрутах в границах Каменского городского округа в 2018 году, носят целевой характер и не могут быть использованы на иные цели.

Данные об размере предоставляемых субсидий в 2017-2018 гг. показаны в табл. 38.

Таблица 38 .

Данные о размере предоставляемых субсидий из бюджета Муниципального образования «Каменский городской округ» в целях возмещения недополученных доходов, возникших в связи с низкой наполняемостью автомобильного транспорта общего пользования по социально значимым маршрутам на территории Каменского городского округа

Год	Размер субсидии, руб.	Получатель субсидии	Основание
2017	3 000 000,00	ООО «Пригородные Пассажирские Перевозки»	Постановление Главы МО «Каменский городской округ» от от 02.06.2017г. № 687
2018	10 351 000,00	ООО «Пригородные Пассажирские Перевозки»	Постановление Главы МО «Каменский городской округ» от 24.04.2018 №651

Перечень регулярных межмуниципальных маршрутов движения автомобильного транспорта на территории Каменского городского округа, подлежащих субсидированию из местного бюджета представлен в табл. 39.

Информация об субсидируемых транспортных пассажирских перевозках отражена в **табл. П-2.3 Приложения П-2.**

Таблица 39.

Перечень регулярный межмуниципальных маршрутов движения автомобильного транспорта на территории Каменского городского округа, подлежащих субсидированию из местного бюджета муниципального образования «Каменский городской округ»
(Утвержден постановлением Главы МО Каменский городской округ от 26.01.2016года №149 «Об утверждении Перечня регулярных межмуниципальных маршрутов движения автомобильного транспорта на территории Каменского городского округа, подлежащих субсидированию из бюджета муниципального образования «Каменский городской округ»)

Номер маршрута	Наименование межмуниципального маршрута движения автомобильного транспорта	Количество населенных пунктов, по направлению движения пассажирского транспорта, с указанием числа жителей	Количество остановочных пунктов по направлению движения пассажирского транспорта
101	Каменск-Уральский - Колчедан	3 пункта 4649 жителей	4
102	Каменск-Уральский - Сосновское	7 пунктов 4744 жителей	13
103	Каменск-Уральский – Синарский (через д. Пирогово)	9 пунктов 2924 жителей	11
104	Каменск-Уральский – Б. Белоносова	7 пунктов 2010 жителей	8
105	Каменск-Уральский – Соколова	11 пунктов 3957 жителей	14
106	Каменск-Уральский – Рыбниковское	4 пункта 1880 жителей	5
107	Каменск-Уральский – Б. Грязнуха	3 пункта 1668 жителей	3
111	Каменск-Уральский – Стариково	10 пунктов 4225 жителей	17
140	Каменск-Уральский – Щербаково	3 пункта 727 жителей	3
Итого:		61 пункт 26784 жителей	82

2.9. ХАРАКТЕРИСТИКА УСЛОВИЙ ПЕШЕХОДНОГО И ВЕЛОСИПЕДНОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

На территории Каменского городского округа для передвижения пешеходов предусмотрены асфальтированные тротуары. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы пешеходные переходы.

Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории связано с формированием пространства для пешеходного движения, а также с ограничением доступа определенных видов транспорта, в первую очередь грузового транспорта, на участки улично-дорожной сети. Особенность пешеходных улиц и площадей — использование специального декоративного покрытия.

Велосипедное движение в Каменском городском округе развито слабо. В качестве транспортного средства велосипед в основном используют для перемещения между населенными пунктами в сельской местности. Численность велосипедистов составляет лишь 2% населения городского округа.

Основным предпочитаемым способом перемещения на дальние расстояния жители населенных пунктов Каменского городского округа является легковой автомобиль (см. рис.29).



Рис.29 – Предпочитаемый вид транспортного средства для каждодневного перемещения
(по результатам проведенного опроса при разработке КСОДД)

Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения в населенных пунктах Каменского городского округа показана в табл.40.

Таблица 40.

Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

№	Наименование объекта	Количество, шт.	Местонахождение объекта
1.	Тротуары	н.д.	н.д.
2.	Светофоры Т7	12	п.г.т. Мартюш, с. Кисловское, с. Клевакинское, с. Сипавское, с. Покровское, с. Травянское, с. Колчедан, Новоисетское, с. Рыбниковское
3.	Пешеходные переходы	12	п.г.т. Мартюш, с. Кисловское, с. Клевакинское, с. Сипавское, с. Покровское, с. Травянское, с. Колчедан, Новоисетское, с. Рыбниковское
4.	Велосипедные дорожки	0	-

В рамках КСОДД были произведены замеры пешеходных потоков на ключевых точках Каменского городского округа. Согласно результатов проведенных замеров, наиболее оживлённое движение пешеходов наблюдается в пгт. Мартюш, в с. Покровское и д. Часовая, так как автодорога Р-354 «Екатеринбург-Шадринск-Курган» проходит через центр населенных пунктов.

Нормативы дальности пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта представлены в табл. 41.

Таблица 41.

**Нормативы дальности пешеходных подходов
до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта, м**

№ п/п	Перечень случаев пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта	Норматив дальности, м
1.	В общем случае	500
2.	В общегородском центре от объектов массового посещения	250
3.	В производственных и коммунально-складских зонах, от проходных предприятий	400
4.	В зонах массового отдыха и спорта, от главного входа	800
5.	В районах индивидуальной усадебной застройки:	600-800
Примечание: максимальные значения норматива «Дальность пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта» определены на основе пункта 9.15 СП 42.1330.2011 «СНиП 2.07.01-89* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».		

**2.10. ХАРАКТЕРИСТИКА ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ,
ОЦЕНКА РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КОММУНАЛЬНЫХ И
ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ, СОСТОЯНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ДАННЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Согласно статистике, предоставленной ОГИБДД МО МВД России Каменск-Уральский, численность парка транспортных средств, находящихся на регистрационном учете РЭО ГИБДД МО МВД России Каменск-Уральский за последние 5 лет: всего 56158 единиц (грузовые - 5449, легковые - 45544, автобусы - 439, мотоциклы - 1559, прицепы и полуприцепы -3167).

Аналогичные данные за период 2008-2012 годы составляли (см. табл.42).

Таблица 42.

Обзор парка автотранспортных средств за период 2008-2012 годы. Анализ изменений (данные из Инвест.паспорта КГО на 2013 год)

Виды автотранспортных средств	Ед. изм.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Грузовые автомобили	единиц	990	995	1001	1008	1011
Легковые автомобили	единиц	6750	6890	6950	7040	7151
Автобусы	единиц	81	82	83	84	85

Населенные пункты, расположенные в непосредственной близости от крупных автомагистралей (с.Колчедан, г.Каменск-Уральский, с.Покровское, д.Часовая), имеют значительную долю транспортных перемещений грузового транспорта по своей территории.

Доля грузового транспорта в общем потоке транспортных средств на территории городского округа составляет в среднем от 5 до 21%.

Большая часть грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой до 3,5т направляется в г.Каменск-Уральский.

Грузопотоки осуществляются в основном в рабочее время с 7:00 до 18:00. Сезонность не влияет на количество перевозимым грузов.

Движение грузовых транспортных средств с массой больше 3,5 тонн осуществляется по всем маршрутам следования легкового транспорта. При этом основные потоки большегрузного автомобильного транспорта сконцентрированы на автодорогах Р-354 «Екатеринбург-Шадринск-Курган» и Южный обход г.Каменск-Уральский.

Передвижение грузового транспорта и транспорта, осуществляющего перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, на автодорогах Каменского городского округа не ограничено, за исключением периода осеннее-весенней распутицы.

Число грузовых перевозок, связанных с обслуживанием торговой сети города Каменск-Уральский и населенных пунктов Каменского городского округа (см. табл. П-1.5 **Приложения П-1**) постоянно растет.

Размер вреда, причиняемый тяжеловесными транспортными средствами при движении по автомобильным дорогам общего пользования местного значения оценивается на основе данных следующих таблиц (см. табл.43 - 44)

Таблица 43.

Исходное значение размера вреда, причиняемого тяжеловесными транспортными средствами, при превышении допустимых осевых нагрузок для автомобильной дороги на 5 процентов ($P_{исх}$) и постоянные коэффициенты для автомобильных дорог общего пользования местного значения

№	Нормативная (расчетная) осевая нагрузка, тонн/ось	$P_{исх}$, руб./100км	Постоянные коэффициенты			
			a	b	c	d
1	6	8500	7,3	0,27	7365	123,4
2	10	1840	37,7	2,4	7365	123,4
3	11,5	840	39,5	2,7	7365	123,4

Таблица 44.

Размер вреда, причиняемого тяжеловесными транспортными средствами при движении по автомобильным дорогам общего пользования местного значения

№	Превышение допустимой массы, %	Размер вреда (рублей на 100 километров)
1	До 10	3083,94
2	Свыше 10 до 20	3526,83
3	Свыше 20 до 30	3969,20
4	Свыше 30 до 40	4412,09
5	Свыше 40 до 50	4854,45
6	Свыше 50 до 60	5296,82
7	Свыше 60	Рассчитывается по формуле, приведенной в <u>методике</u> расчета размера вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов, являющейся приложением к Правилам возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов, утвержденным Постановлением Правительства Российской Федерации от 16.11.2009 № 934 «О возмещении вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации»

Примечания: Размер платы в счет возмещения вреда, причиняемого тяжеловесными транспортными средствами при движении по автомобильным дорогам общего пользования местного значения Каменского городского округа, рассчитывается по формулам, приведенным в Правилах возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов, утвержденным

№	Превышение допустимой массы, %	Размер вреда (рублей на 100 километров)
<p>постановлением Правительства Российской Федерации от 16.11.2009 № 934 «О возмещении вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации». При введении временных ограничений движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования местного значения при расчете размера вреда, причиняемого тяжеловесными транспортными средствами автомобильным дорогам общего пользования местного значения Каменского городского округа, при превышении значений допустимых осевых нагрузок на одну ось коэффициент, учитывающий природно-климатические условия, принимается равным единице при неблагоприятных природно-климатических условиях, в остальное время принимается равным 0,35.</p>		

Для снижения вреда, наносимого автомобильным дорогам общего пользования местного значения в период весенней распутицы (с 20 апреля по 19 мая) на территории Каменского городского округа вводятся ограничения движения транспортных средств с массой свыше 3,5 тонн. Исключение составляют транспортные средства, осуществляющие перевозку пассажиров, почты, гуманитарной помощи, медикаментов, продуктов питания, комбикормов, семян, удобрений, скота и птицы, сжиженного газа, а также техники МЧС и организаций, следующих для ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, стихийных бедствий и аварий (с отметкой и указанием маршрута в путевых листах), специальных автомобилей, транспортных средств для перевозки техники лесохозяйственных предприятий исключительно для тушения лесных и торфяных пожаров, для выполнения лесокультурных работ в пределах границ обслуживаемых районов, дорожной техники, осуществляющей содержание дорог общего пользования местного значения (с отметкой и указанием маршрута в путевых листах).

Ответственными за содержание автомобильных дорог местного значения и обеспечения безопасности дорожного движения на них Распоряжением №105 от 18.07.2017 «О назначении ответственных за содержание автомобильных дорог местного значения и обеспечения безопасности дорожного движения на территории Каменского городского округа» назначены руководители территориальных органов Администрации Каменского городского округа.

Работы по содержанию автомобильных дорог осуществляют организации на основе участия в госзакупках на электронной площадке: <https://vsem-odryad.ru/purchases/Свердловская%20область/Строительство%20автомобильных%20дорог/> (см. табл. 45).

Таблица 45.

Победители тендера на 2019 г. по выполнению работ «Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения» на территории Каменского городского округа

Название организации	Виды работ	Условия
ООО «СЕМАРТ»	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения Территориального органа Администрации Каменского городского округа – Колчеданской сельской администрации	Контракт от 14.12.2018 на 1015 725,39 руб
ООО «СЕМАРТ»	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения Территориального органа Администрации Каменского городского округа – Новоисетской сельской администрации	Контракт от 11.12.2018 на 2125 845,20 руб.
ООО «СЕМАРТ»	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения Территориального органа Администрации Каменс-	Контракт от 12.12.2018 на 2790 774,22 руб

	кого городского округа – Рыбниковской сельской администрации	
ИП Бабушкин Николай Сергеевич	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения Территориального органа Администрации Каменского городского округа – Окуловской сельской администрации	Контракт от 10.12.2018 на 1452 334,33 руб
ИП Бабушкин Николай Сергеевич	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения Территориального органа Администрации Каменского городского округа – Барабановской сельской администрации	Контракт от 10.12.2018 на 2356 741,45 руб
ИП Дадыкин Владислав Михайлович	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения Территориального органа Администрации Каменского городского округа –Клевакинской сельской администрации	Контракт от 07.12.2018 на 1358 660,83 руб

Объем финансирования работ по содержанию улично-дорожной сети из местного бюджета и его нормативно-правовое обеспечение представлены в табл.46 – 47 и **табл. П-3.2 Приложения П-3.**

Таблица 46.

Финансирование работ по содержанию улично-дорожной сети из местного бюджета Каменского городского округа

Период	Объем финансирования на содержание улично-дорожной сети, тыс. руб.
2013 год	8
2014 год	12
2015 год	18
2016 год	18
2017 год	22

Таблица 47.

Перечень муниципальных программ на финансирование работ на содержание, ремонт и строительство транспортной инфраструктуры городского округа

№	Наименование муниципальной программы	Сроки реализации
1.	Постановление Главы Каменского городского округа от 14.10. 2015 г. № 2745 «Об утверждении муниципальной программы «Развитие Каменского городского округа до 2020 года» (в редакции от 13.04.2016 г. № 581, от 13.05.2016 г. № 734, от 17.05.2016 г. № 798, от 23.08.2016 г. № 1353, от 05.10.2016 г. № 1675, от 29.12.2016 г. № 2101). Подпрограмма № 8 «Повышение безопасности дорожного движения в Каменском городском округе на 2016-2020г.»	2020г.

Вывоз ТБО и другие работы коммунального характера, требующего использование грузовых транспортных средств производит Восточное административно-производственное объединение (АПО-3 «Спецавтобаза»).

Список автодорожной снегоуборочной техники, используемый на содержание улично-дорожной сети Каменского городского округа в зимний период приведен в табл.48.

Таблица 48.

Список автодорожной снегоуборочной техники, подготовленной к зимнему периоду на содержание улично-дорожной сети по состоянию на 01.09.2018

Наименование снегоуборочной техники	Колич-во снегоуборочной техники, ед.
погрузчик	2
самосвал	5
посыпалка	-
шнекоротор	-
бульдозер	-
автогрейдер	3
машина коммунальная уборочная (мини для тротуаров)	-
машина коммунальная уборочная (с отвалом)	7
Др. техника	4
ИТОГО:	21

Сведения об объектах транспортной инфраструктуры, расположенных на территории Каменского городского округа, представлены в табл. 49.

Таблица 49.

Перечень объектов транспортной инфраструктуры Каменского городского округа

Наименование объекта	Кол-во
Гаражные комплексы	-
АЗС	-
Станции технического обслуживания и шиномонтажные мастерские	-
Автомоечные комплексы	-
Автостоянки платные с твердым покрытием	-

2.11. АНАЛИЗ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обеспечение безопасности дорожного движения в муниципальном образовании, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

Распределение дорожно-транспортных происшествий по видам за период с 01.01.2015 по 31.12.2017 на основе данных, представленных ОГИБДД МВД России Каменскому городскому округу, приводится в табл. 50 и на рис. 30.

Таблица 50.

Статистика ДТП в Каменском городском округе за 2015-2017 годы

Показатели	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Всего ДТП	251	254	241
Количество ДТП с пострадавшими	41	41	51
Ранено, чел.	78	71	79
Погибло, чел.	8	5	5

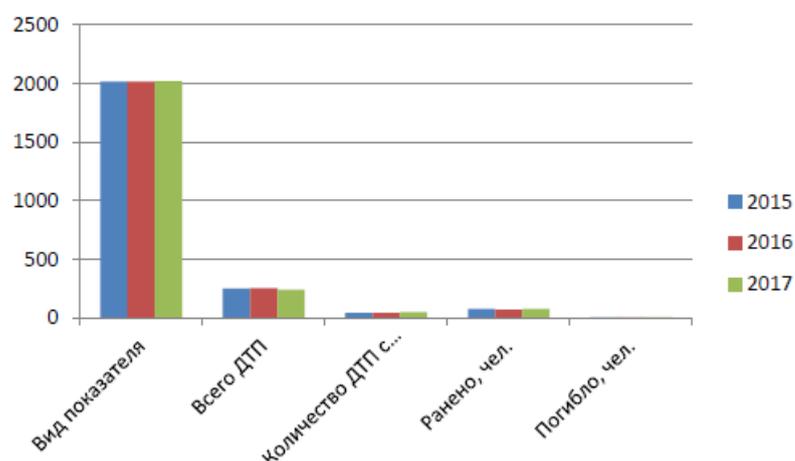


Рис.30 – Распределение общего числа ДТП за 2015-2017 годы на автодорогах в границах Каменского городского округа

Анализ данных таблицы показывает, что, не смотря на уменьшение общего количества ДТП по сравнению с 2015 г. количество серьезных ДТП с пострадавшими практически не меняется.

В табл. 51 и на рис.31 представлено распределение ДТП с пострадавшими, произошедших в период с 2015 по 2017 на территории Каменского городского округа, по видам с разбивкой по годам.

Таблица 51.

Распределение ДТП с пострадавшими по видам на территории Каменского городского округа за 2015-2017 годы

Показатели	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Наезд на животное	0	10	14
Столкновение	124	138	126
Опрокидывание	8	12	14
Наезд на стоящее ТС	25	23	22
Наезд на препятствие	33	29	25
Наезд на пешехода	9	7	4
Наезд на велосипедиста	3	1	3
Падение пассажира	0	0	0
Падение груза	0	0	3
Иной вид ДТП	11	17	13
Съезд с дороги	31	16	14
Отбрасывание предмета (отсоединение колеса)	1	1	3
Наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения (иного участника ДТП), осуществляющее несение службы	0	0	0
Наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения (иного участника ДТП), осуществляющее какую-либо другую деятельность	0	0	0



Рис.31 - Структура ДТП на автодорогах в границах Каменского городского округа за 2015-2017 годы

Динамика ДТП с помесечной разбивкой за январь 2015 года – сентябрь 2018 года показана в табл.52.

Подробная информация с указанием участков, на которых произошли ДТП и характеристика представлены в **табл. П-3.1 Приложения П-3.**

**Динамика дорожно-транспортных происшествий на территории
муниципального образования «Горноуральский городской округ» Свердловской области**
(по данным официального сайта ГИБДД РФ - <https://гибдд.рф>)

дата ДТП	Степень тяжести последствий, %	ДТП всего	погибло	ранено	кол-во ТС	кол-во участников	Вид ДТП									
							столкновение	опрокидывание	наезд на стоящее ТС	наезд на препятствие	наезд на пешехода	съезд с дороги	наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения	наезд на велосипедиста	падение пассажира	Иной вид ДТП
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
2015 год	6,2%	148	14	213	229	360	65	3	-	2	49	15	-	5	4	1
2015 год. январь	16.7%	9	2	10	12	4	3	-	-	-	5	1	-	-	-	-
2015 год. февраль	27.3%	8	3	8	15	23	4	-	-	-	3	-	-	-	-	-
2015 год. март	7.7%	10	1	12	12	22	2	-	-	1	7	-	-	-	-	-
2015 год. апрель	10.0%	13	2	18	15	35	2	1	-	1	4	3	-	-	1	1
2015 год. май	8.3%	10	1	11	12	21	2	1	-	-	5	2	-	-	-	-
2015 год. июнь	4.2%	14	1	23	22	39	7	1	-	-	1	2	-	1	1	-
2015 год. июль	5.3%	11	1	18	21	28	6	-	-	-	1	-	-	3	1	-
2015 год. август	0.0%	12	0	14	18	26	4	-	-	-	5	1	-	1	1	-
2015 год. сентябрь	0.0%	15	0	27	30	42	12	-	-	-	2	1	-	-	-	-
2015 год. октябрь	9.5%	13	2	19	21	38	7	-	-	-	5	-	-	-	-	-
2015 год. ноябрь	4.3%	13	2	22	19	31	5	-	-	-	4	4	-	-	-	-
2015 год. декабрь	0.0%	20	0	31	32	51	11	-	-	-	8	1	-	-	-	-
2016 год	4.7%	146	10	200	242	370	73	15	6	6	37	7	-	3	9	1
2016 год. январь	0.0%	8	0	10	12	19	4	-	-	-	4	-	-	-	-	-
2016 год. февраль	0.0%	3	0	5	5	9	2	-	-	-	1	-	-	-	-	-
2016 год. март	0.0%	6	0	9	12	18	4	-	-	-	-	-	-	-	1	1

дата ДТП	Степень тяжести последствий, %	ДТП всего	погибло	ранено	кол-во ТС	кол-во участников	Вид ДТП									
							столкновение	опрокидывание	наезд на стоящее ТС	наезд на препятствие	наезд на пешехода	съезд с дороги	наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения	наезд на велосипедиста	падение пассажира	Иной вид ДТП
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
2016 год. апрель	14.3%	5	1	6	7	11	1	-	-	-	4	-	-	-	-	-
2016 год. май	7.1%	10	1	13	13	21	3	1	-	1	2	2	-	-	1	-
2016 год. июнь	0.0%	14	0	18	22	30	7	3	-	-	4	1	-	-	-	-
2016 год. июль	0.0%	15	0	16	25	35	8	2	-	-	-	-	-	2	1	-
2016 год. август	0.0%	11	0	17	15	30	3	2	-	-	3	-	-	-	2	-
2016 год. сентябрь	16.0%	15	4	21	27	41	4	2	1	1	6	-	-	-	1	-
2016 год. октябрь	5.9%	10	1	16	19	28	6	-	-	1	3	-	-	-	-	-
2016 год. ноябрь	7.4%	16	2	25	26	45	6	-	-	2	3	3	-	1	1	-
2016 год. декабрь	2.1%	33	1	45	53	76	17	5	-	1	7	1	-	-	2	-
2017 год	6,9%	130	13	175	215	310	63	8	1	12	24	8	-	4	7	2
2017 год. январь	28.6%	6	2	5	11	13	5	-	-	-	1	-	-	-	-	-
2017 год. февраль	7.1%	8	1	13	13	23	3	-	-	1	3	-	-	-	1	-
2017 год. март	25.0%	4	1	3	6	8	2	-	-	1	1	-	-	-	-	-
2017 год. апрель	0.0%	5	0	6	7	8	1	-	1	-	1	2	-	-	-	-
2017 год. май	0.0%	13	0	20	21	29	6	-	-	-	1	3	-	2	-	1
2017 год. июнь	9.1%	9	1	10	12	18	2	-	-	2	2	2	-	1	-	-
2017 год. июль	5.0%	11	1	19	18	31	5	-	-	1	3	-	-	1	1	-
2017 год. август	8.3%	16	2	22	32	41	9	1	-	2	1	-	-	-	3	-
2017 год. сентябрь	0.0%	11	0	14	18	26	7	-	-	-	2	1	-	-	1	-
2017 год. октябрь	6.3%	10	1	15	17	25	5	-	-	2	1	-	-	-	1	-
2017 год. ноябрь	10.5%	14	2	17	24	37	8	-	-	-	6	-	-	-	-	-
2017 год. декабрь	6.1%	23	2	31	36	51	10	7	-	3	2	-	-	-	-	1

дата ДТП	Степень тяжести последствий, %	ДТП всего	погибло	ранено	кол-во ТС	кол-во участников	Вид ДТП									
							столкновение	опрокидывание	наезд на стоящее ТС	наезд на препятствие	наезд на пешехода	съезд с дороги	наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения	наезд на велосипедиста	падение пассажира	Иной вид ДТП
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
2018 год	3,5%	82	4	111	138	205	42	4	1	-	26	2	-	2	4	-
2018 год. январь	0.0%	4	0	7	7	10	3	-	-	-	1	-	-	-	-	-
2018 год. февраль	0.0%	9	0	12	14	22	4	1	-	-	4	-	-	-	-	-
2018 год. март	0.0%	2	0	3	4	6	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2018 год. апрель	7.1%	9	1	13	12	22	3	-	-	-	6	-	-	-	-	-
2018 год. май	0.0%	8	0	9	15	18	3	-	1	-	2	-	-	-	1	-
2018 год. июнь	0.0%	12	0	17	17	30	6	2	-	-	4	-	-	-	-	-
2018 год. июль	11.8%	11	5	20	22	31	7	-	-	-	2	-	-	1	1	-
2018 год. август	5.6%	14	1	17	25	35	8	-	-	-	3	-	-	1	2	-
2018 год. сентябрь	0.0%	13	0	18	22	31	6	1	-	-	4	2	-	-	-	-
2018 год. октябрь	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
2018 год. ноябрь	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
2018 год. декабрь	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.

Анализ данных, представленных табл.50-51, П-3.1 и на рис.25-26 показывает, что:

- основными видами ДТП на территории городского округа являются столкновения, на которые приходится 52% всех ДТП;
- наибольший процент в общем количестве ДТП сохраняет за собой наезд на препятствие, на которое в 2017 году пришлось 10% всех ДТП;
- наблюдается высокая доля такого вида ДТП как наезд на стоящее транспортное средство, на которые пришлось 9%.

Кроме того, одна из сопутствующих причин ДТП - недостатки транспортно-эксплуатационного состояния дорог, такие как: отсутствие или плохая различимость горизонтальной разметки проезжей части, отсутствие пешеходных ограждений в необходимых местах, плохая видимость дорожных знаков или отсутствие дорожных знаков в необходимых местах и прочих технических средств ОДД.

Основными причинами совершения ДТП с тяжелыми последствиями являются также несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходов.

Рассматривая отдельные участки УДС округа можно выделить, что наибольшее количество мест концентрации ДТП расположено на автодорогах межмуниципального и регионального значения (см. рис.32 и табл.53).

Таблица 53.

**Состояние аварийности на территории Каменского городского округа
за 2017 год**

№	Место концентрации ДТП в 2017 г.	Всего ДТП	Погибшие
Наиболее аварийными являются следующие участки дорог			
1	Автодорога «Екатеринбург-Шадринск-Курган»	51	1
2	Автодорога «Южный обход г.Каменск-Уральский»	37	-
3	Автодорога «Каменск-Уральский – Рыбниковское – Горный»	16	-
4	Автодорога «Каменск-Уральский – Барабановское – Багаряк»	13	0
5	Автодорога «Каменск-Уральский – Клевакинское»	13	0
6	Автодорога «Богданович-Покровское»	6	2
7	Автодорога «Сысерть-Часовая»	6	-
8	Автодорога «Покровское-Кисловское-Соколова»	5	1
9	Автодорога «Каменск-Уральский – с.Позариха - Беловодье»	5	0
10	Автодорога «Брод-Щербакова»	2	1
Наиболее аварийные населенные пункты			
1	с.Покровское	16	
2	пгт.Мартюш	14	
3	с.Позариха	6	
4	с.Сосновское	2	

Проведенный анализ показывает, что на территории Каменского городского округа мест концентрации ДТП не зарегистрировано. По итогам 12 месяцев 2017 года на территории МО «Каменский городской округ» зарегистрировано снижение числа общего количества дорожно-транспортных происшествий -241, уменьшение составило 5%, в которых погибло пять человек так же как и в 2016г; число получивших ранения различной степени тяжести- 79 человек, что выше на 11,2% по сравнению с предыдущим годом.

Наиболее аварийным днём по учётным ДТП является суббота, а также среда. По времени суток наиболее аварийным является время: с 19.00 до 21.00, а также с 15.00 до 16.00.

Проведенные обследования показывают, что прямой зависимости и влияния времени суток на тяжесть ДТП отсутствует.

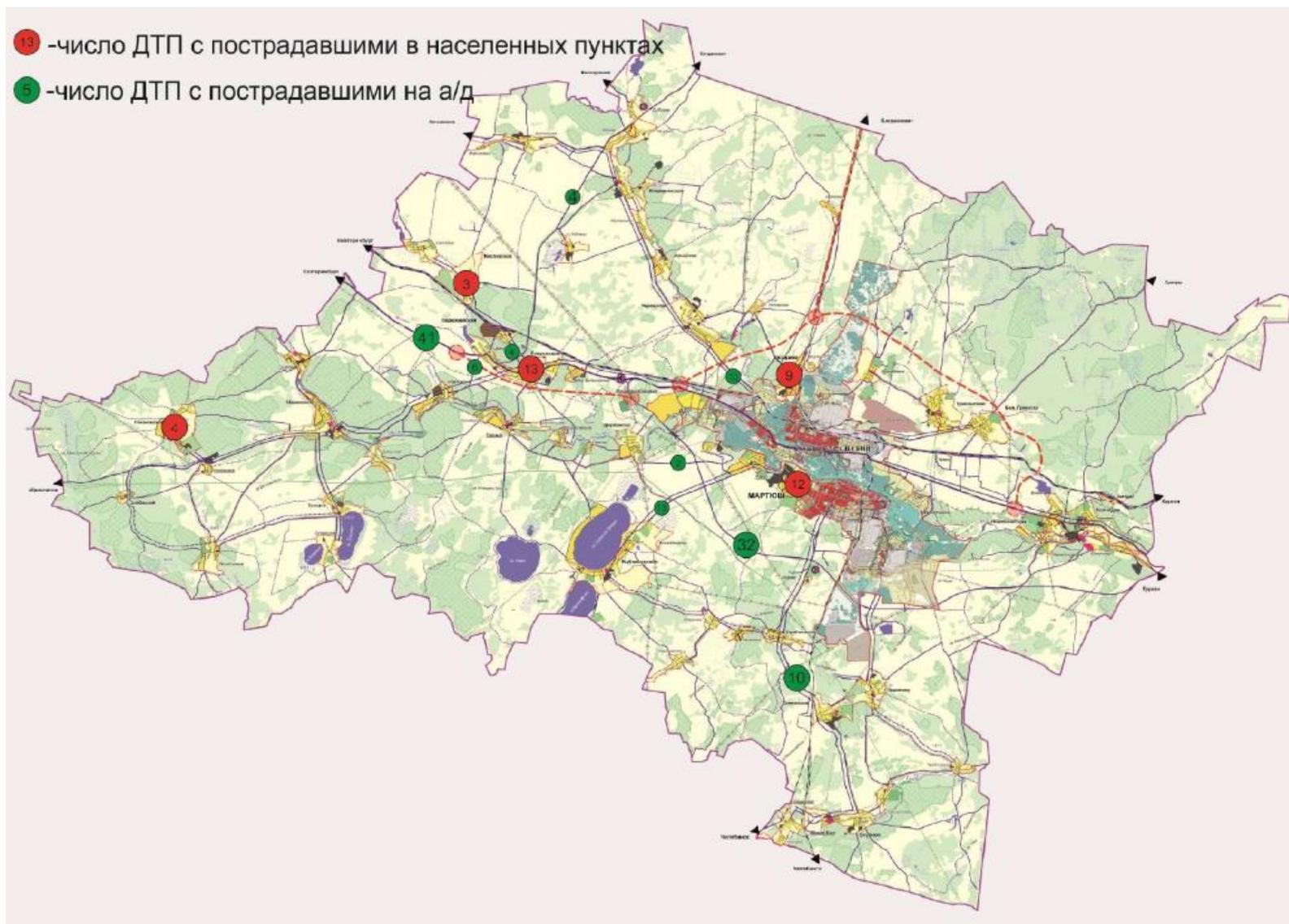


Рис.32 – Распределение ДТП по автодорогам Каменского городского округа

Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях в режимах движения водителей и пешеходов. Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения.

Схема установки новых дорожных знаков, форма, цвета раскраски приняты в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 «Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Основные сооружения и оборудование, повышающее безопасность дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения перечислены в табл.54.

Таблица 54.

Основные сооружения и оборудование, повышающее безопасность дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения

Показатели	Ед. измер.	01.01.2015	01.01.2016	01.01.2017	01.01.2018
Автобусные остановки	шт.	0	0	10	10
Протяженность линий освещения на автомобильных дорогах и искусственных сооружениях	км	271	271	271,0	271,0
Транспортные развязки в разных уровнях на пересечениях железнодорожных путей и автомобильных дорог	км	0	0	0,0	0,0
Транспортные развязки в разных уровнях на пересечениях автомобильных дорог	км	0	0	0,0	0,0
в том числе транспортные развязки в разных уровнях на пересечении автомобильных дорог с двумя и более путепроводами и тоннелями	км	0	0	0,0	0,0

В целях повышения безопасности дорожного движения утверждена Постановлением Главы Каменского городского округа от 27.09.2018г. № 1467 муниципальная программа «Формирование законопослушного поведения участников дорожного движения на территории Каменского городского округа на 2019-2021 годы». Цели данной муниципальной программы:

- сокращение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими;
- повышение уровня правового воспитания участников дорожного движения, культуры их поведения на автомобильных дорогах;
- профилактика детского дорожно-транспортного травматизма.

Объем финансирования муниципальной программы по годам реализации составляет: в 2019 г. – 354,0 тыс. руб., в 2020 г. – 179,0 тыс.руб., в 2021 г. – 129 тыс.руб.

Цели, задачи, целевые показатели реализации данной муниципальной программы, а также объемы финансирования ее мероприятий представлены в табл. П-4.1 – П-4.2.

2.12. ОЦЕНКА УРОВНЯ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ, БЕЗОПАСНОСТЬ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относятся к главным источникам загрязнения окружающей среды.

Основным источником загрязнения окружающей среды служат выбросы продуктов сжигания топлива (отработавших газов) в атмосферу.

В качестве топлива используются бензин, сжиженный газ, дизельное топливо. При сжигании указанных видов топлива в атмосферу поступают окислы азота, оксид углерода, сернистый ангидрид, углеводороды, сажа. Отработанные газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе - канцерогенные. Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума) – окись углерода (угарный газ) – опасный для человека, животных; вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации.

При отравлении оксидом углерода появляются головные боли, удушье, боли в животе и рвота, сонливость, учащенное сердцебиение. Отравлениям такого рода подвержены водители, работники службы движения и пешеходы в больших населенных пунктах. Оксид азота в соединении с водяными парами образует азотную кислоту, которая раздражает легочную ткань, что приводит к хроническим заболеваниям. Диоксид азота раздражает слизистую оболочку глаз, легких и вызывает необратимые изменения в сердечнососудистой системе.

Загрязнение окружающей среды токсичными компонентами отработавших газов приводит к нарушениям в росте растений. Непосредственную опасность для растений представляют диоксид серы, оксид азота, продукты фотохимических реакций. Накапливаясь в растениях, они создают опасность для животных и людей. Наибольшую экологическую нагрузку испытывают растения на полосах земель вдоль дорог с большой интенсивностью движения.

Отработавшие газы способствуют ускорению процессов разрушения изделий из пластмассы и резины, оцинкованных поверхностей и черных металлов, а также покраски, облицовки и конструкции зданий. При солнечной безветренной погоде компоненты отработавших газов и углеводороды в результате фотохимических реакций образуют смог.

Высокому загрязнению воздушного бассейна выбросами автотранспорта способствует растущее увеличение количества автотранспортных средств, высокая степень их износа, некачественное топливо.

Автотранспорт, как передвижной источник выбросов отличается (помимо возможности перемещаться в пространстве) существенное изменение удельных выбросов во времени. У одной и той же автотранспортной единицы выбросы при различных режимах работы двигателя (прогрев, пробег, холостой ход) будут различны (соотношение составит 1 : 4,4 : 1 соответственно), кроме того выбросы различаются и для периодов года (теплый, переходный, холодный - соотношение составит 1 : 1,1 : 1,3 соответственно).

Фактором воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду и человека является шум, создаваемый двигателем внутреннего сгорания, шасси автомобиля (в основном механизмами трансмиссии и кузова) в результате взаимодействия шины с дорожным покрытием. Интенсивность шума зависит от топографии местности, скорости и направления ветра, температурного градиента, влажности воздуха, наличия и типа шумозащитных сооружений. Чрезмерный шум может стать причиной нервного истощения, психической угнетенности, вегетативного невроза,

расстройств эндокринной и сердечно-сосудистой систем, изменения ритма и частоты сердечных сокращений, артериальной гипертонии.

Автомобильный транспорт опосредованно является фактором негативного воздействия на водную среду. На территории населенных пунктов грунтовые и поверхностные воды подвержены опасности загрязнения топливом, маслами и смазочными материалами. Пленка из углеводородов на поверхности воды затрудняет процессы окисления, отрицательно влияет на живые организмы и изменяет качество воды.

На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность являются носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скашивание травы животным.

Учитывая наличие природных водоемов в черте населенного пункта, в качестве противогололедных материалов используются песок и гранитная крошка. Хлориды и антиобледенители дорожных покрытий химического производства при содержании муниципальных автодорог не применяются в целях предотвращения загрязнения придорожных полос и прилегающих водных объектов.

Вблизи водоемов, расположенных в черте населенного пункта, устанавливаются информационные знаки, запрещающие мойку автотранспортных средств.

Одним из направлений в дальнейшей работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является дальнейшее расширение использования альтернативного топлива – сжатого и сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей.

На территории Каменского городского округа уровень шума – не превышает предельно-допустимые значения в установленных нормативных документах.

При средней интенсивности движения транспорта уровни шума на территориях, прилегающих к жилым домам, не превышают допустимых в тех случаях, когда жилые дома расположены на расстоянии более 30 м от проезжей части. При расположении жилых домов на расстоянии 13-19 м от проезжей части уровень звука превышает допустимый уровень. В остальных муниципальных образованиях округа показатель шумового загрязнения не превышает среднегородских показателей.

Концентрация вредных веществ в атмосфере по данным ФГБУ «Свердловский ЦГМС-Р». В их число включены взвешенные вещества (недифференцированная по составу пыль), диоксид азота, оксид углерода, диоксид серы, оксид азота, углерод (сажа), формальдегид, сероводород.

Фоновые концентрации выделенных примесей, не превышают предельно-допустимые, тем не менее, перечень показателей вредных примесей, приведенных выше ограничен, а общий уровень загрязнения атмосферного воздуха в данном районе могут определять и ряд других неучтенных в справках показателей. В последние годы наблюдается устойчивая тенденция к росту уровня загрязнения воздушной среды. Особенно значительный рост выбросов отмечается от автотранспорта в связи с увеличением его количества. Доля автотранспорта в общем объеме загрязнения округа составляет около 70%.

Исходя из представленных выше данных, можно сделать вывод, что:

- Показатели химического воздействия транспорта находятся в пределах нормативных значений, однако на автодорогах с высокой интенсивностью и низкой скоростью движения показатели вредных веществ стремятся к ПДК;

- Показатели шумового воздействия транспорта имеют высокие значения, которые могут оказывать негативное влияние на здоровье человека, на дорогах с высоким количеством грузового транспорта.

- Эстетический (пейзажно-эстетический, эстетико-ресурсный) потенциал территории можно определить как степень возможного участия данной территории в удовлетворении духовно-эстетических потребностей общества. Эстетические свойства территории

превращаются в ресурсы, в случае, когда человек начинает их использовать. Так с целью эстетической оценки территории Каменского городского округа был проанализирован на наличие общественных пространств.

В настоящее время властями ведется постоянная работа по формированию современного облика каждого муниципального образования.

2.13. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩИХ УСЛОВИЙ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ И РАЗМЕЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАМЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА

Перспектива развития Каменского городского округа напрямую связана со Свердловской областью в целом.

Проведенные SWOT-анализ социально-экономического положения муниципального образования и SWOT-анализ транспортной инфраструктуры показывают наличие следующих сильных и слабых сторон, угроз и возможностей (см. табл. 55-56).

Таблица 55.

SWOT-анализ Каменского городского округа

	Сильные стороны	Слабые стороны
Внутренняя среда	<ul style="list-style-type: none"> - Развитая сеть учреждений социальной сферы; - Опыт проведения спортивных соревнований и культурных мероприятий международного уровня 	<ul style="list-style-type: none"> - Неблагоприятная демографическая ситуация; - Недостаточное финансовое обеспечение учреждений социальной сферы; - Низкий уровень доходов большей части населения; - Снижение доступности высшего образования на территории муниципального образования
	<ul style="list-style-type: none"> - Выгодное географическое расположение; - Высокий промышленный потенциал; - Доступные природные, производственные, энергетические, человеческие ресурсы; - Уникальная природная зона рекреации 	<ul style="list-style-type: none"> - Моногород; - Снижение численности экономически активного населения; - Дефицит финансовых ресурсов; - Отток денежных средств с территории
	<ul style="list-style-type: none"> - Низкий уровень аварийности на коммунальных сетях и короткие сроки устранения заторов 	<ul style="list-style-type: none"> - Высокий уровень износа объектов коммунальной инфраструктуры; - Наличие ветхого и аварийного жилищного фонда
	<ul style="list-style-type: none"> - Транспортная доступность территории 	<ul style="list-style-type: none"> - Диспропорция темпов роста автотранспорта и развития улично-дорожной сети; - Предавварийное состояние автодорожного моста через р.Исеть
	<ul style="list-style-type: none"> - Значительная площадь лесных массивов 	<ul style="list-style-type: none"> - Высокий уровень техногенного воздействия
	<ul style="list-style-type: none"> - Наличие свободных земельных ресурсов на территории муниципального образования 	<ul style="list-style-type: none"> - Отсутствие свободных территорий для реализации инвестпроектов

	Возможности	Угрозы
Внешняя среда	Высокий потенциал развития предприятий: - по переработке сельскохозяйственной продукции; - по производству строительных материалов	Зависимость экономики муниципального образования от состояния экономики в регионе, стране и мире
	Высокий потенциал развития внутреннего и въездного туризма в виду наличия культурно-исторического и природного наследия	Отток ресурсов с территории муниципального образования
	Возможность совершенствования инфраструктуры муниципального образования за счет механизма государственно-частного партнерства	Возрастающий разрыв между фактическими потребностями территории и возможностями местного бюджета
	Возможность улучшения экологической обстановки за счет внедрения современных безопасных и эффективных механизмов обращения с отходами	Удорожание энергоресурсов и услуг коммунального комплекса

Таблица 56.

SWOT-анализ транспортной инфраструктуры Каменского городского округа

	Сильные стороны	Слабые стороны
Внутренняя среда	1. Развитость транспортной инфраструктуры.	1. Низкий транзитный потенциал.
	2. Близость к областному и окружному центрам.	2. Несоответствие транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог нормативным требованиям.
	3. Наличие железнодорожных станций.	3. Недостаточное количество автобусных маршрутов.
	4. Наличие территорий для строительства дорог.	4. Высокий моральный и физический износ общественного транспорта.
	5. Умеренная загруженность улично-дорожной сети. Отсутствие транспортных заторов.	6. Нехватка внутриворотовых парковочных мест, остановочных павильонов.
	5. Наличие на территории предприятия по производству железобетонных изделий (ОАО «Уралтранстром «Колчеданский завод ЖБК»)	7. Отсутствие специализированных переходов для лиц с ограниченными возможностями.
	6. Наличие на территории городского округа сельскохозяйственных предприятий, продукция которых востребована в регионе. Развитая транспортная логистика	8. Отсутствие транспортной инфраструктуры (СТО, АЗС, автосервисных мастерских, автомоек и др.)
	7. Наличие на территории городского округа рекреационных зон отдыха граждан.	9. Низкая оснащенность современной автодорожной техникой
		8. Отсутствие велосипедных дорожек.
		9. Ограниченные возможности местного бюджета
		10. Диспропорция темпов роста автотранспорта и развития улично-дорожной сети
	11. Предаврийное состояние автодорожного моста через р.Исеть	

	Возможности	Угрозы
Внешняя среда	1. Возможность участия в региональных и федеральных программах с целью обеспечения финансирования.	1. Аварийность улично-дорожной сети.
		2. Наличие нелегальных перевозчиков.
		2. Угроза заключения контрактов на выполнение работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту дорог и элементов транспортной инфраструктуры с недобро-качественными организациями – исполнителями.
		3. Необходимость участия в региональных и федеральных программах с целью обеспечения финансирования.

Как видно из данной таблицы, территория Каменского городского округа является привлекательной для инвесторов, ориентированных на переработку сельскохозяйственной продукции, глубокую переработку древесины, мебельное и промышленное производство. Перспективы развития транспортной инфраструктуры связаны с дальнейшим развитием промышленного сектора.

2.14. ОЦЕНКА НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ, НЕОБХОДИМОЙ ДЛЯ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАМЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Каменского городского округа на 2018-2030 гг. подготовлена на основании следующих нормативно-правовых документов:

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 №190-ФЗ;
- Федеральный закон Российской Федерации от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федеральный закон Российской Федерации от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федеральный закон Российской Федерации от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- Федеральный Закон №220 – ФЗ от 13.07.2015 г. «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»
- Постановление Правительства РФ от 14.02.2009 г. N 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»
- Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 №1090 «О правилах дорожного движения»;
- Распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.07.2014 № 1032-р «Об утверждении новой редакции Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 Пр-№1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

- Приказ Минтранса России от 26.05.2016 №131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 16 ноября 2009 года № 934 «О возмещении вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации»
- Приказ Минтранса России от 15 января 2014 года № 7 (ред. от 05 сентября 2016 года) «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации» (Зарегистрировано в Минюсте России 05 июня 2014 года № 32585);
- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 24 июля 2012 года №258 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов» («Российская газета», 16 ноября 2012 года, № 265);
- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации №402 от 16.11.2012 г. «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»
- Приказ Министерства транспорта РФ от 17.03.2015 №43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения»;
- Закон Свердловской области N 160-ОЗ от 21.12.2015 года «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Свердловской области», статьей 31 Устава Каменского городского округа;
- Постановление Правительства Свердловской области от 25.01.2018 №28-ПП «Об утверждении государственной программы Свердловской области «Развитие транспортного комплекса Свердловской области до 2024 года»;
- Постановление Правительства Свердловской области от 09 марта 2010 года № 361-ПП (ред. от 22 октября 2015 года) «О размере вреда, причиняемого тяжеловесными транспортными средствами автомобильным дорогам регионального и межмуниципального значения Свердловской области»;
- Приказ Министерства строительства и развития инфраструктуры Свердловской области от 21.05.2018 №247-П «Об утверждении перечня индикаторов, применяемых для мониторинга программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов на территории Свердловской области»;
- Постановление Правительства Свердловской области от 14 ноября 2007 года №1102-ПП «О нормативах денежных затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог регионального значения и правилах их расчета» (в ред. Постановления Правительства Свердловской области от 17.06.2008 №590-ПП, от 19.11.2008-ПП, от 22.12.2010 №1880-ПП);
- Постановление от 18.01.2018 г. №38 «Об утверждении Административного регламента исполнения муниципальной функции по осуществлению муниципального контроля за обеспечением сохранности автомобильных дорог местного значения в границах муниципального образования «Каменский городской округ»;
- Устав Каменского городского округа, утвержденным Решением Думы муниципального образования «Каменский городской округ» от 09 июня 2005 года №18;
- Стратегия социально-экономического развития муниципального образования «Каменский городской округ» на период до 2030 года» (утверждена постановлением от 08.11.2018 г. №1756) (<http://kamensk-adm.ru/obshchestvennye-obsuzhdeniya>)

- Постановление Главы муниципального образования «Каменский городской округ» от 30.03.2018 №522 «О внесении изменений в Порядок предоставления в 2018 году субсидии из бюджета муниципального образования «Каменский городской округ» юридическим лицам (за исключением субсидий муниципальным учреждениям) и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозку пассажиров по социально значимым маршрутам на территории Каменского городского округа, утвержденный постановлением Главы Каменского городского округа от 27.02.2018 г. № 228»;

- Постановление Главы муниципального образования «Каменский городской округ» от 16.01.2017 г. №25 «Об утверждении Порядка организации и проведения работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования «Каменский городской округ»;

- Постановление Главы муниципального образования «Каменский городской округ» от 04.09.2018 №1360 «Об утверждении комплексной схемы организации дорожного движения на территории Каменского городского округа»;

- Комплексная схема организации дорожного движения на территории Каменского городского округа (размещено на сайте МО «Каменский городской округ» <http://kamensk-adm.ru/>);

- Постановление Главы муниципального образования «Каменский городской округ» от 29.12.2018 №2156 «Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования «Каменский городской округ»;

- Постановление Главы муниципального образования «Каменский городской округ» от 18 января 2018 г. №38 «Об утверждении Административного регламента исполнения муниципальной функции по осуществлению муниципального контроля за обеспечением сохранности автомобильных дорог местного значения в границах муниципального образования «Каменский городской округ»;

- Постановление Главы муниципального образования «Каменский городской округ» от 20.09.2018 г. №1449 «Об утверждении порядка установления и использования полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Каменского городского округа».

В соответствии с изложенной в Программе политикой администрация Каменского городского округа должна разрабатывать муниципальные программы, конкретизировать мероприятия, способствующие достижению стратегических целей и решению поставленных Программой задач.

2.15. ОЦЕНКА ФИНАНСИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту, и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к разрушению дорожного покрытия, несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков недоремонта и увеличивает протяженность изношенных автомобильных дорог. В результате разрушение дорожных конструкций идет прогрессирующими темпами и стоимость их ремонта становится сопоставимой со стоимостью строительства новых дорог.

Сохранность существующих дорог и искусственных сооружений на них во многом зависит и от нормативного круглогодичного содержания, что включает в себя комплекс мероприятий по предупреждению преждевременного разрушения и износа конструктивных элементов автодорог, а также по сохранению их текущего транспортно-эксплуатационного состояния. Выполнение необходимых установленных сезонных нормативов работ позволяет поддерживать дороги в состоянии, отвечающем нормативным требованиям, стандартам, обеспечивающим безопасность дорожного движения.

Недостаточные объемы ремонта и содержания автомобильных дорог не только отрицательно влияют на технико-эксплуатационные показатели дорог, но и увеличивают транспортные издержки в экономике, ограничивают транспортную доступность муниципального образования, тем самым усугубляя положение в социальной сфере, вызывая недовольство населения отсутствием комфортной среды проживания, несвоевременным оказанием срочной и профилактической медицинской помощи, нерегулярным движением рейсовых маршрутов. Кроме того, неудовлетворительные дорожные условия способствуют возникновению дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) в каждом восьмом зарегистрированном случае.

Динамика показателей, связанных с поддержанием и развитием транспортной инфраструктуры Каменского городского округа за период 2000 – 2016 годы показана в табл.57.

Таблица 57.

Показатели развития транспортной инфраструктуры Каменского городского округа

Наименование показателя	2000 г.	2005 г.	2010 г.	2016 г.
Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах городского округа, км	164,6	215,5	229,5	256,1
Развитие дорожной сети на территории муниципального образования:				
- строительство дорог, км	-	1,044	-	-
- реконструкция дорог, км	1	-	-	-
- капитальный ремонт дорог, км	1,1	-	-	-
- ремонт дорог, тыс.м ²	-	38,9	26,1	199,5
Доля протяженности автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог, %	32	38	45,1	40,1
Перевезено пассажиров транспортом общего пользования всеми перевозчиками, млн.чел.	118,6	109,4	23,9	11,2
Количество ДТП	н.д.	2 037	3 001	1 968
Число погибших и (или) пострадавших в результате ДТП, чел.	437	274	136	

Объем дорожного фонда Каменского городского округа за 2015 – 2018 годы представлен в табл. 58. Источником формирования данного фонда являются средства, поступающие за счет сбора:

- доходов от уплаты акцизов на дизельное топливо;
- доходов от уплаты акцизов на моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей;
- доходов от уплаты акцизов на автомобильный бензин, производимый на территории РФ;
- доходов от уплаты акцизов на перегонный бензин, производимый на территории РФ.

Таблица 58.

Объем дорожного фонда Каменского городского фонда, тыс. руб.

Показатель	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Объем дорожного фонда, тыс.руб. (план)	24 586,0	33 326,0	25 921,0	46 573,0

В сложившейся на сегодняшний момент ситуации в сфере дорожного хозяйства основным направлением дорожной деятельности является сохранение существующей сети автомобильных дорог, улучшение ее транспортно-эксплуатационных показателей, соответствующих действующим нормативам. В этой связи на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Предоставление и расходование средств дорожного фонда Каменского городского округа осуществляется в объемах, определенных Законом Свердловской области об областном бюджете на очередной финансовый год и плановый период и по направлениям определенным решением Думы Каменского городского округа Свердловской области.

Перечень муниципальных программ, по которым осуществляется финансирование работ на содержание, ремонт и строительство транспортной инфраструктуры Каменского городского округа см. в табл.59.

Таблица 59.

Перечень муниципальных программ, по которым осуществляется финансирование работ на содержание, ремонт и строительство транспортной инфраструктуры Каменского городского округа

№	Название муниципальной программы	Срок действия
1.	Муниципальная программа «Повышение безопасности дорожного движения на территории Каменского городского округа на 2013 – 2016 г.»	2013 – 2016 гг.
2.	Подпрограмма «Повышение безопасности дорожного движения на территории Каменского городского округа» Муниципальной программы «Развитие Каменского городского округа до 2020 года»	2017 – 2020 гг.

III. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЕ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ КАМЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА

3.1. ПРОГНОЗ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО И ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО РАЗВИТИЯ КАМЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА

Прогнозные показатели стратегии социально-экономического развития Каменского городского округа, а также основные технико-экономические показатели по параметру транспортная инфраструктура, в соответствии с генеральным планом Каменского городского округа, генеральными планами населенных пунктов Каменского городского округа, Стратегией социально-экономического развития Каменского городского округа на 2019 – 2035 годы представлены в табл.60.

Таблица 60.

Прогнозные значения показателей социально-экономического развития Каменского городского округа

Показатели	2017-2018 гг.		2019-2025 гг.		2025 – 2030 гг.	
	Базов.	Инерц.	Базов.	Инерц.	Базов.	Инерц.
Среднегодовые темпы роста (снижения) численности населения, %	99,8	99,6	99,8	99,6	99,8	99,6
Коэффициент (среднегодовой),%						
рождаемости	12,2	12,0	13,7	12,0	13,7	12,0
смертности	15,0	15,6	15,0	15,4	14,5	15,2
прибытия	19,6	18,0	20,0	18,5	20,5	19,5
выбытия	104,7	104,1	104,0	104,0	105,0	104,0
Среднегодовые темпы роста (в действующих ценах), %						
оборота организаций	104,7	104,1	104,5	104,0	105,0	104,0
объема инвестиций в основной капитал	104,7	104,1	104,5	104,0	105,0	104,0
среднемесячной номинальной начисленной заработной платы одного работника	104,7	104,1	104,5	104,0	105,0	104,0

Перспективные инвестиционные проекты, реализуемые на территории Каменского городского округа показаны на рис.33.



**Рис. 33 -
Инвестиционный проект
развития транспортной
инфраструктуры**

Стратегические направления развития Муниципального образования «Каменский городской округ» в области обеспечения жильем, благоустройства дворовых территорий, развития внутреннего и въездного туризма, развития транспортной инфраструктуры, градостроительства и землепользования показаны в табл. 61.

Таблица 61.

<p style="text-align: center;">Обеспечение жильем</p> <p>Цель: обеспечение жильем населения муниципального образования.</p> <p>Способы решения стратегических задач:</p> <ul style="list-style-type: none"> - увеличение жилищного фонда города; - увеличение объемов капитального ремонта существующего муниципального жилищного фонда; - комплексное развитие территории существующей жилой застройки путем реновации жилья (малозэтажные дома в р-не ул. Железнодорожная, Белинского, 4-Пятилетка; Ленина, Чайковского, Мусоргского, Титова; Челябинская – Калинина); - сокращение санитарно-защитных зон промпредприятий; - обеспечение права отдельных категорий граждан на получение земельных участков; - реализация муниципальных программ, государственных программ Свердловской области и Российской Федерации по обеспечению жильем граждан. <p>Ожидаемые результаты к 2030 году:</p> <ul style="list-style-type: none"> - сохранение ежегодных объемов ввода жилья на уровне 30,0 тыс. м²; - повышение обеспеченности жильем одного жителя до 24,5 м² 	
<p style="text-align: center;">Благоустройство городской среды</p> <p>Цель: формирование комфортной и современной городской среды, улучшение эстетического облика города.</p> <p>Способы решения стратегических задач:</p> <ul style="list-style-type: none"> - благоустройство общественных территорий (перечень будет определяться по результатам рассмотрения и оценки предложений граждан и организаций); - создание спортивно-развлекательного кластера в районе лыжной базы «Березовая роща»; - благоустройство дворовых территорий (перечень будет определяться по результатам рассмотрения и оценки предложений граждан и организаций); - реконструкция центрального городского парка в районе стадиона «Космос»; - комплексное благоустройство территории бул. Парижской коммуны от ул. Каменская до ул. Гоголя; - строительство набережной реки Исеть; - строительство бульвара Славского в ж.р. «Южный»; - модернизация наружного освещения; - сохранение и развитие зеленого фонда города. <p>Ожидаемые результаты к 2030 году:</p> <ul style="list-style-type: none"> - увеличение числа благоустроенных общественных территорий до 16 ед.; - ежегодное комплексное благоустройство не менее 2 дворовых территорий 	

Развитие внутреннего и въездного туризма

Цель: развитие туристского потенциала города на основе развития инфраструктуры отдыха и туризма, повышения качества, доступности и конкурентоспособности туристских и сопутствующих услуг.

Способы решения стратегических задач:

- создание туристско-информационного центра;
- внедрение проекта «Детские путешествия в Каменске-Уральском» в образовательную систему города, региона и страны;
- включение в брендированные маршруты объектов показа города:

кольцевой маршрут «Самоцветное кольцо Урала» (Екатеринбург – Невьянск – Висим – Нижний Тагил – Мурзинка – Алапаевск – Ирбит – Артемовский – Каменск-Уральский – Березовский – Екатеринбург);

широтный маршрут «Пояс Рифея» (Красноуфимск – Арты – Нижние Серьги (парк «Оленьи ручьи») – Екатеринбург – пос.Малышевский – Каменск-Уральский – Камышлов – Талица, проходящего с запада и востока Уральских гор вдоль федеральных автодорог Пермь – Екатеринбург и Екатеринбург – Тюмень);

военно-патриотический региональный маршрут (Екатеринбург – Верхняя Пышма – Каменск-Уральский – объекты Челябинской области – Екатеринбург);

проект «Маршрутами Великой Северной экспедиции» (Оса – Пермь – Екатеринбург – Каменск-Уральский – Тюмень – Тобольск – Ирбит).

Ожидаемые результаты к 2030 году:

- увеличение количества средств размещения в 1,5 раза до 25 объектов;
- увеличение туристского потока в 2,8 раза до 194,5 тыс. чел.

Развитие транспортной инфраструктуры

Цель: развитие транспортной сети, способствующей повышению мобильности, связанности, доступности.

Способы решения стратегических задач:

- **капитальный ремонт** существующего моста через реку Исеть;
- **строительство моста** через реку Исеть в створе ул.Каменская – ул.Овсянникова и ул.Коммолодежи – ул.К.Маркса с транспортно-пешеходными подходами;
- **строительство:** ул. Кутузова (от ул.Каменской до ул.Маршала Жукова); ул.Каменской (от ул.Героев Отечества до ул.Маршала Жукова); ул.Героев Отечества (от ул.Октябрьской до ул.Каменской); ул.Октябрьской (от ул.Кутузова до ул.Героев Отечества); ул.Ломоносова (от ул.Привокзальной до ул.Ленина); участка городской дороги по ул.Кузнецова (от ул.1-ая Синарская до ул.Лермонтова); ул.Маршала Жукова (от границы города с п.Мартюш до ул.Героев Отечества); автодороги в северном промышленном узле с выходом на внешнюю автодорожную сеть;
- **реконструкция** ул. Суворова (от ул.Октябрьская до Южного обхода);
- **строительство моста** через реку Каменка в створе ул.Кузнецова (проектируемая);
- **ремонт дорог.**

Ожидаемые результаты к 2030 году:

- увеличение доли автодорог, находящихся в нормативном состоянии на 2,4 п.п. до 61,4%

Градостроительство, землепользование

Цель: сбалансированное развитие территории.

Участки совместных интересов для развития ИЖС

МО город Каменск-Уральский и МО Каменский городской округ:

- 1 участок** – примыкает к западной границе города, находится между южным транспортным обходом и существующим въездом в город (пос. Солнечный).
- 2 участок** – расположен вдоль северо-восточной границы города и доходит до перспективного транспортного обхода (д. Кремлёвка).
- 3 участок** – находится между юго-западной границей города и Южным транспортным обходом.

Важный фактор пространственного развития города – усиление взаимодействия с Каменским городским округом, имеющим в наличии земельные ресурсы, по решению важнейших вопросов развития транспортной системы, размещения промышленных площадок, в том числе по производству и переработке сельскохозяйственной продукции, площадки для размещения коммунальных объектов, строительству жилья и объектов инфраструктуры, развитию туризма

3.2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА КАМЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА, ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА, ИМЕЮЩЕГОСЯ НА ТЕРРИТОРИИ КАМЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА

С ростом промышленного и сельскохозяйственного производства, повышением жизненного уровня и меняющихся ценностей населения, сложившейся многоукладовой системы экономики и информатизации общества, расширением ассортиментной линейки товаров и услуг и уровни их доступности (в том числе через систему заказов в Интернет-магазинах, на сайтах производителей товаров и услуг), повышения уровня доступности образовательных сервисов, сервисов профессионального трудоустройства и т.д. ускоренно растет мобильность населения, объемы и дальность пассажирских и грузовых перевозок. Данная тенденция сохранится в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

В этой связи актуальна задача сохранения и развития существующей улично-дорожной сети, улучшения транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, в условиях их интенсивного старения при увеличении загруженности дорог и повышении доли тяжеловесных и большегрузных автомобилей в транспортном потоке.

Распределение движения транспортных потоков в границах Каменского городского округа по видам транспортных средств представлена на рис.34. Она соответствует сложившейся картине транспортных перемещений граждан и грузов, которая на рассматриваемый перспективный период времени существенно не поменяется.

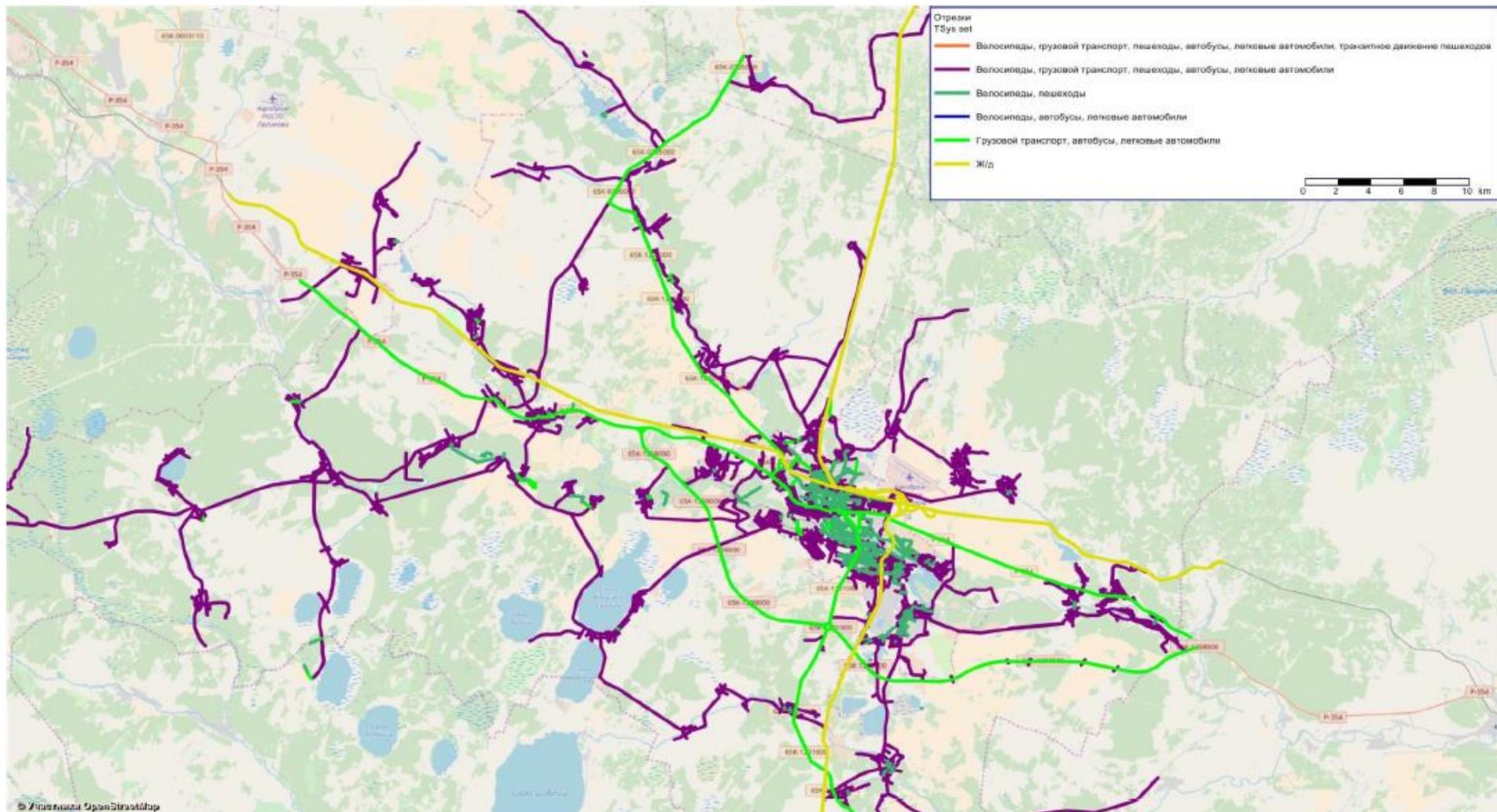


Рис.34 - Распределение движения транспортных потоков по типам транспортных средств

3.3. ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

Основными первоочередными задачами развития сети автомобильных дорог являются:

- повышение технического уровня наиболее перегруженных участков со строительством обходов населённых пунктов на сети территориальных дорог, обеспечивающих связи соседних регионов по кратчайшему направлению, а также группы районов с областным центром;
- обеспечение устойчивой связью при минимальных затратах возможно большей части сельского населения области;
- создание замкнутой сетевой структуры автодорог, обеспечивающих соответствие требованиям безопасности и удобства сообщения населения, как с центрами групповых систем расселения, так и с административным центром – г. Каменск-Уральский.

Основными условиями перспективного развития автотранспортной системы округа являются:

- целесообразность опережающего транспортного освоения территории;
- необходимость рассмотрения автотранспортной структуры, как открытой системы, направленность развития которой определяется развитием городского округа;
- развитие сервисного обустройства автомобильных дорог;
- рост, в составе потоков, тяжёлых и крупногабаритных автомобилей, обусловленный большими расстояниями транспортировки грузов;
- требования по безопасности движения, допустимым уровням воздействия на окружающую среду и комфортабельности передвижения водителей и пассажиров.

Рост транспортного спроса предполагает дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры в Каменском городском округе.

Требования к обеспеченности легкового транспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89», так:

- согласно п.11.27, потребность в АЗС составляет: одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей (топливораздаточные колонки бывают одинарные и двойные – в зависимости от количества одновременно обслуживаемых автомобилей);

Для расчета показателя по АЗС на объект следует применить расчет: 1200 автомашин на 1 заправочную колонку, 1000 автомашин на 0,8 заправочной колонки, при принятом условном приведении на 1 АЗС - 3 заправочные колонки, соответственно: на 1000 автомобилей – 0,25-0,27 АЗС (приведенный объект) - $(1000/1200/3=0,27)$

- согласно п.11.26, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей;

- согласно п.11.19, общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

Расчетный уровень потребности в объектах транспортной инфраструктуры с учетом изменения численности населения Каменского городского округа и повышения уровня его автомобилизации представлен в табл. 62.

Расчетный уровень потребности в объектах транспортной инфраструктуры с учетом изменения численности населения Каменского городского округа и повышения уровня его автомобилизации

Показатели	Нормативные значения	Расчетное значение	
		01.01.218	2029г. (согласно расчету)
Количество населения, чел.		27 970	25 357
Количество легковых автомобилей, ед.	240 на 1000 человек (Справочно: факт на 01.01.2018 – 294 ТС/1000)	6 713	6 086
Потребность в АЗС, ед.	на 1000 автомобилей 0,27 АЗС (из расчета 1 АЗС – 3 заправочные колонки)	2	2
Потребность в СТО, ед.	1 пост на 200 легковых автомобилей	34	31
Общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками, ед.	90% расчетного числа автомобилей	6 042	5 478
Примечание: КСОДД – комплексная схема организации дорожного движения			

Вновь размещаемые автозаправочные станции следует предусматривать: за границами жилых районов; на территориях, прилегающих к магистральным улицам; на выездах из населенных пунктов.

Заправку топливом грузового транспорта следует осуществлять на территориях предприятий, к которым относится данный транспорт.

Мойки (моечные пункты) автотранспорта размещаются, как правило, в составе предприятий по обслуживанию автомобилей (технического обслуживания и текущего ремонта подвижного состава: автотранспортные предприятия, их производственные и эксплуатационные филиалы, базы централизованного технического обслуживания, станции технического обслуживания легковых автомобилей, открытые площадки для хранения автомобилей, гаражи-стоянки для хранения автомобилей).

3.4. ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ СЕТИ КАМЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА

Построенная в КСОДД макромодель улично-дорожной сети Каменского городского округа свидетельствует об повышении интенсивности дорожного движения.

При этом основные транспортные потоки по прежнему будут осуществляться по следующим автодорогам:

- Р-354 «Екатеринбург-Шадринск-Курган» с проездом по городской улице Ленина в городе Каменск-Уральский;
- «Южный обход г.Каменск-Уральский»;
- «Каменск-Уральский – с.Барабановское – Усть-Багаряк»;
- автодорога «Каменск-Уральский – с.Рыбниковское – Горный»;
- автодорога «д.Брод – д.Щербакова»;
- «г.Сысерть – д.Часовая»;
- «г.Каменск-Уральский – с.Клевакинское».

Схема распределения транспортных потоков с учетом перспективной интенсивности представлена на рис.35.

С учетом прогнозируемого роста интенсивности транспортного движения в 1,95 раза проблемы с заторами на участках автодороги Р-354 «Екатеринбург-Шадринск-Курган» по подъезде к с.Колчедан с обеих сторон по ходу движения по автодороге «Каменск-Уральский – с.Барабановское – п.Усть-Багаряк на переезде к ж/д переезду усилятся (см. рис. 36).

Для устранения возможностей ухудшения пропускной способности на автомобильных дорогах в границах Каменского городского округа предложены к реализации мероприятия, изложенные в п. __ Программы.

Реализация Программы позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет качественного содержания, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по ремонту, капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, разработки и обновлению проектов организации дорожного движения.

В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей (см. табл. 63):

Таблица 63.

Значения показателей, достигаемых при реализации Программы

Показатели	Плановое значение
Увеличение доли муниципальных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям	на 2 % в год
Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	в полном объеме
Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения протяженностью в среднем	15 км/год* (65,7 км/год)**
Капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения протяженностью в среднем	5 км/год

Примечание: (*) без учета ямочного ремонта

(**) – с учетом ямочного ремонта

По данным генерального плана годовой объем работ по ремонту сети автодорог в пределах Каменского городского округа (без учета улично-дорожной сети г.Каменск-Уральский, федеральных и областных дорог) составляет 65,7 км. Периодичность проведения ремонта – 6 лет.

Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком.

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов:

Риск ухудшения: социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли.

Риск превышения: фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования.

Риск задержки; завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в

соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

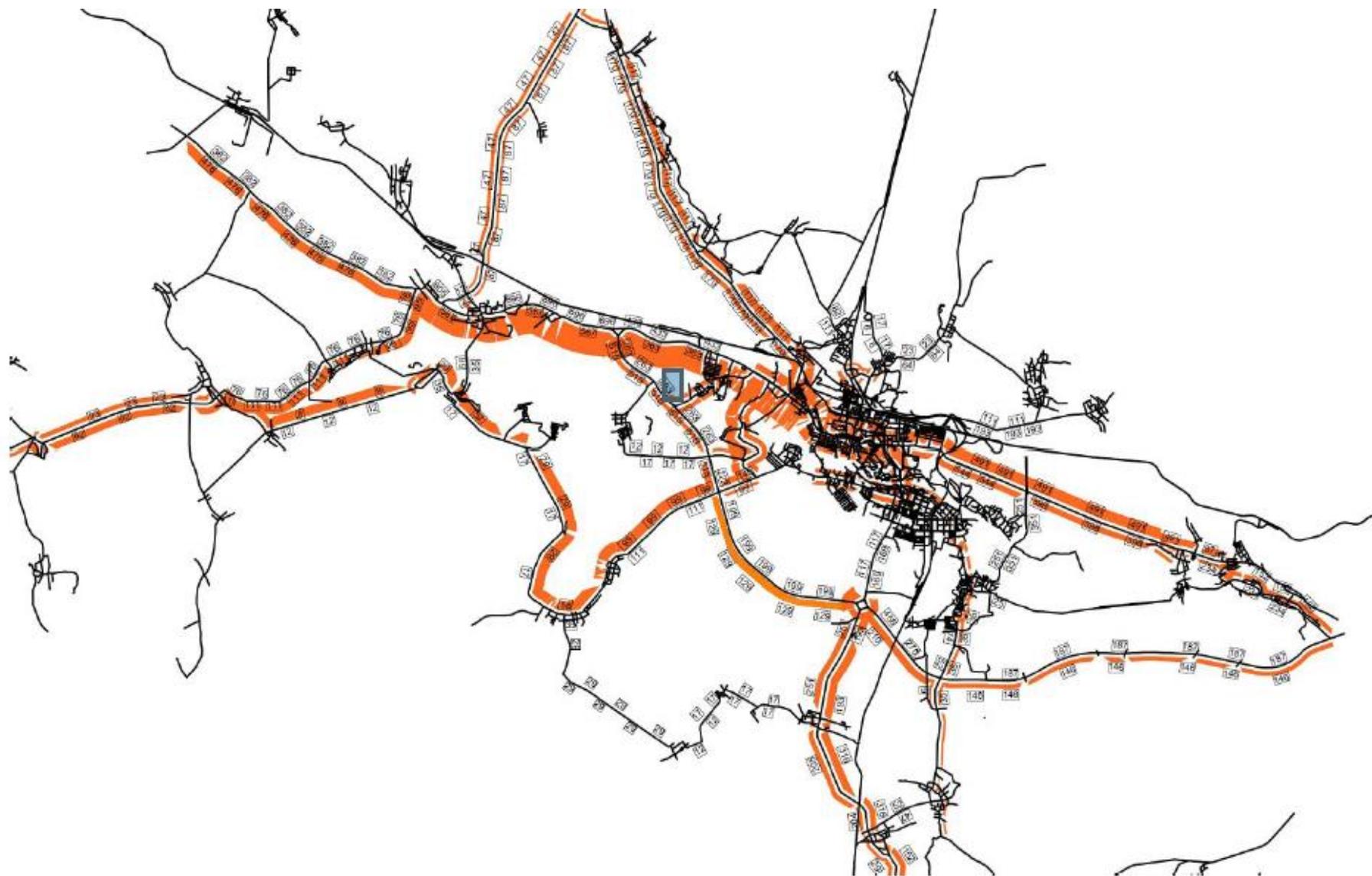


Рис.35. – Распределение транспортных потоков с учетом перспективной интенсивности (по данным КСОДД)

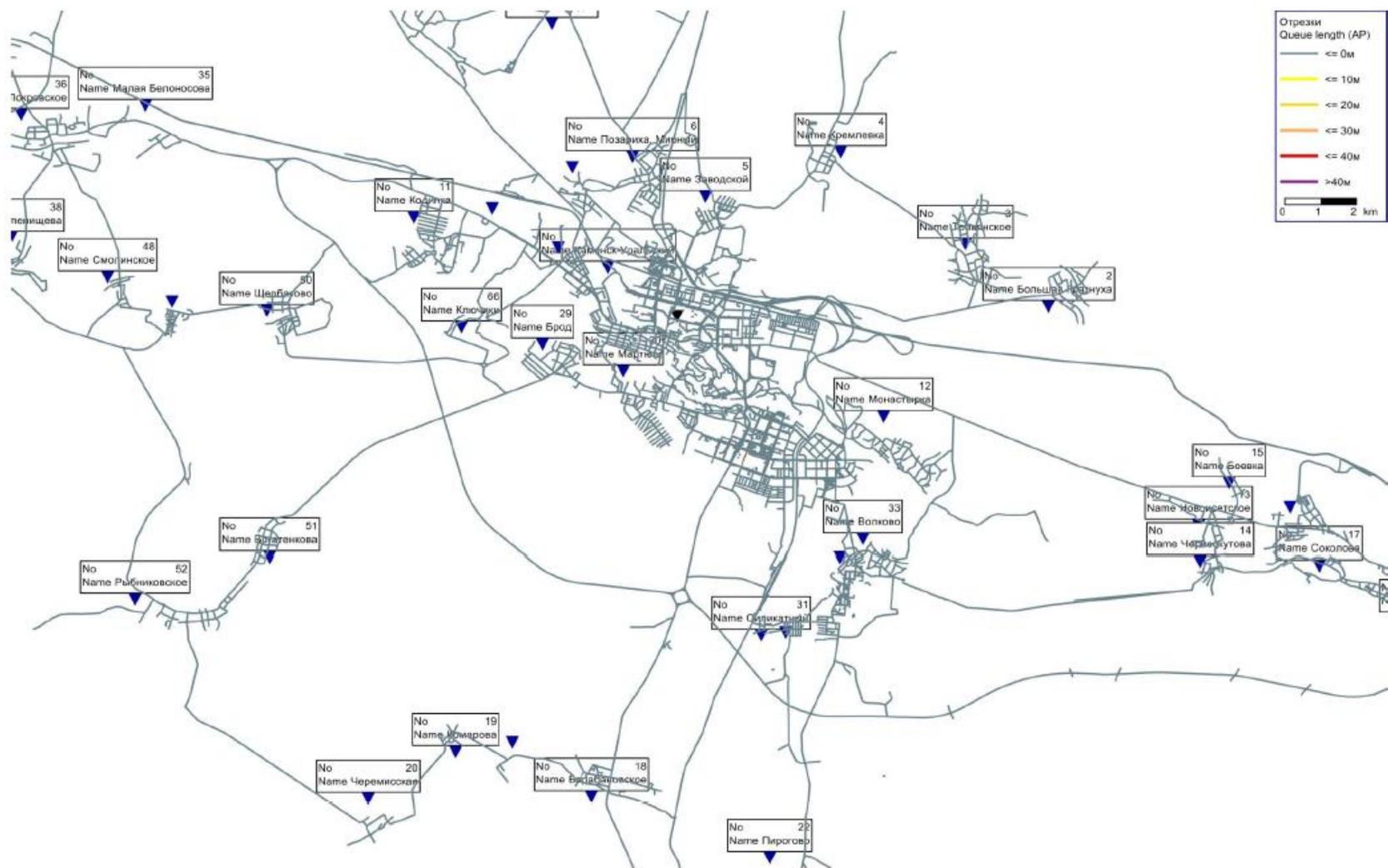


Рис.36 – Схема улично-дорожной сети Каменского городского округа с расположением и длиной заторов, с учетом перспективной интенсивности

3.5 ПРОГНОЗ УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ, ПАРАМЕТРОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

По прогнозу на долгосрочный период до 2029 года обеспеченность жителей муниципального образования индивидуальными легковыми автомобилями будет возрастать на 2-3 % в год, что значительно скажется на изменении интенсивности движения транспортного потока.

Путем экстраполяции произведен расчет показателя уровня автомобилизации на 2029 год. Расчет основывался на общем количестве легкового транспорта, находящегося на территории городского округа.

С учетом сложившегося уровня автомобилизации 294 ТС/1000 человек и численности населения на 2029 года, равной 25 357 чел., уровень автомобилизации в Каменском городском округе на 2029 год принят 365 автомобилей на 1000 человек.

В муниципальном образовании прогнозируются изменения параметров дорожного движения с 2019 года по 2029 год в сторону повышения интенсивности транспортных потоков.

3.6. ПРОГНОЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Количество зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий в Каменском городском округе представлено ранее по тексту Программы.

К 2024 г. (согласно данным КСОДД) ожидаемый социальный риск на должен превышать 4 случая на 100 тыс. населения.

Справочно: Показатель социального риска в 2017 г. на территории Каменского городского округа составил 1,76 ДТП с погибшими на 100 тыс. населения.

В перспективе возможно ухудшение ситуации по обеспечению безопасности на дорогах из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая автомобилизация населения;
- несоблюдение правил и требований безопасности дорожного движения со стороны участников дорожного движения:
- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;
- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства и объектов сервиса;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования в улично-дорожной сети Каменского городского округа;
- повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения среди населения на дорогах, в том числе, среди несовершеннолетних;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования местного значения средствами технической организации дорожного движения (дорожными знаками, искусственными дорожными неровностями, освещением, ограждениями, светофорными объектами, дорожной разметкой).

Условия введения светофорного регулирования на перекрестках и пешеходных переходах определены ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств». Согласно данному нормативному

документу светофорное регулирование вводится на перекрестке или пешеходном переходе в случае выявления на нем одного из следующих четырех условий, см. табл.64.

Таблица 64.

**Условия введения светофорного регулирования на перекрестках
и пешеходных переходах**

№ п/п	Условия введения светофорного регулирования на перекрестках и пешеходных переходах																																																					
1.	<p>В течение 8 ч (суммарно) рабочего дня недели интенсивность движения транспортных средств не менее значения, указанного в таблице 1.1. Для населенных пунктов с численностью жителей более 10 тыс. чел. нормативы составляют 70 % указанных. Таблица 1.1 Интенсивность движения транспортных потоков пересекающихся направлений, при котором вводится светофорное регулирование</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Главная дорога</th> <th>Второстепенная дорога</th> <th>По главной дороге в двух направлениях</th> <th>По второстепенной дороге в одном, наиболее загруженном, направлении</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">1</td> <td rowspan="5">1</td> <td>750</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>670</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>580</td> <td>125</td> </tr> <tr> <td>500</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>410</td> <td>175</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">1</td> <td rowspan="5">1</td> <td>380</td> <td>190</td> </tr> <tr> <td>900</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>800</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>700</td> <td>125</td> </tr> <tr> <td>600</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">2 и более</td> <td rowspan="5">1</td> <td>500</td> <td>175</td> </tr> <tr> <td>400</td> <td>200</td> </tr> <tr> <td>900</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>820</td> <td>125</td> </tr> <tr> <td>750</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">2 или более</td> <td rowspan="5">2 или более</td> <td>675</td> <td>175</td> </tr> <tr> <td>600</td> <td>200</td> </tr> <tr> <td>525</td> <td>225</td> </tr> <tr> <td>480</td> <td>240</td> </tr> </tbody> </table>				Главная дорога	Второстепенная дорога	По главной дороге в двух направлениях	По второстепенной дороге в одном, наиболее загруженном, направлении	1	1	750	75	670	100	580	125	500	150	410	175	1	1	380	190	900	75	800	100	700	125	600	150	2 и более	1	500	175	400	200	900	100	820	125	750	150	2 или более	2 или более	675	175	600	200	525	225	480	240
Главная дорога	Второстепенная дорога	По главной дороге в двух направлениях	По второстепенной дороге в одном, наиболее загруженном, направлении																																																			
1	1	750	75																																																			
		670	100																																																			
		580	125																																																			
		500	150																																																			
		410	175																																																			
1	1	380	190																																																			
		900	75																																																			
		800	100																																																			
		700	125																																																			
		600	150																																																			
2 и более	1	500	175																																																			
		400	200																																																			
		900	100																																																			
		820	125																																																			
		750	150																																																			
2 или более	2 или более	675	175																																																			
		600	200																																																			
		525	225																																																			
		480	240																																																			
		2.	<p>В течение 8 ч (суммарно) рабочего дня недели интенсивность движения не менее: - 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой 1000 ед./ч) по главной дороге в двух направлениях; - 150 пешеходов пересекают проезжую часть в одном, наиболее загруженном направлении в каждый из тех же 8 ч. Для населенных пунктов с численностью жителей более 10 тыс. чел. нормативы составляют 70 % указанных.</p>																																																			
3.	<p>В случае если выполняются условия 1 и 2 одновременно по каждому отдельному нормативу на 80 % и более.</p>																																																					
4.	<p>За последние 12 мес. на перекрестке совершено не менее трех дорожно-транспортных происшествий, которые могли бы быть предотвращены при наличии светофорной сигнализации (например, столкновения транспортных средств, движущихся с поперечных направлений, наезды транспортных средств на пешеходов, переходящих дорогу, столкновения между транспортными средствами, движущимися в прямом направлении и поворачивающими налево со встречного направления). При этом условия 1 или 2 должны выполняться на 80 % или более.</p>																																																					
	Примечание:																																																					
	Светофорное регулирование с применением вызывной фазы для движения пешеходов на																																																					

№ п/п	Условия введения светофорного регулирования на перекрестках и пешеходных переходах
	пешеходном переходе вводится на дороге с числом полос две и более в каждом направлении, если условие 2 не выполняется по значению интенсивности пешеходного движения.
	Светофорное регулирование в местах пересечения дороги с велосипедной дорожкой вводится, если интенсивность велосипедного движения превышает 50 вел./ч при отсутствии регулируемого пешеходного перехода в этом направлении.

Диспропорция роста перевозок к объёмам финансирования дорожного хозяйства привели к существенному ухудшению состояния автомобильных дорог и, как следствие, к росту доли дорожно-транспортных происшествий, причиной которых служили неудовлетворительные дорожные условия. Ежегодно растет количество ДТП связанных с неудовлетворительным состоянием дорог.

Потери от дорожно-транспортных происшествий, связанные с гибелью и ранениями людей, с повреждением автомобильного транспорта, влекут за собой расходы бюджетной системы на медицинское обслуживание, административные расходы и расходы по восстановлению технического оснащения дорог.

Четкое выполнение мероприятий Программы позволит снизить количество ДТП при создании удовлетворительных дорожных условий.

3.7. ПРОГНОЗ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет. Прогнозы на 2029 год для Каменского городского округа предполагают дальнейший рост легкового и грузового транспорта. Транспортная инфраструктура муниципального образования не поспевает за большим количеством индивидуального автотранспорта: возникают проблемы с паркованием автомобилей. Также транспорт воздействует на окружающую среду, загрязняя атмосферу, изменяя климат, увеличивая бытовой шум. В связи с этим растет беспокойство по поводу воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. Возникающий риск для здоровья требует все более срочных действий для снижения негативного воздействия и связанного с ним риска. Включение вопросов защиты окружающей среды и охраны здоровья при развитии транспортной инфраструктуры, совершенно необходимо для обеспечения устойчивого развития муниципального образования и снижения заболеваемости.

Чтобы оценить важность проблемы, рассмотрим ряд факторов, неблагоприятно влияющих на здоровье.

Загрязнение атмосферы. Автомобильно-дорожный комплекс вносит в окружающую среду 87% загрязнения атмосферы, которое зависит от технического состояния автотранспорта (30%), конструкции автомобилей (30%) и на 40% от технического состояния дорог и организации дорожного движения. Наибольшее количество вредных выбросов содержится в выхлопных газах в периоды пуска и торможения автомобилей и при его движении в диапазоне малых скоростей. В среднем выброс составляет: при торможении и разгоне – 0,00313 г/м.с; при движении с постоянной скоростью - 0,00089 г/м.с; при остановке – 0,01112 г/м.с. Выбросы в воздух черного дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO₂), диоксид серы (SO₂) и озон (O₃)) приводят к множеству вредных проявления для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. В Каменском городском округе транспорт (автомобильный) служит самым главным источником бытового шума. Приблизительно 20 % населения подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ. Связанная с транспортом двигательная активность. Исследования европейских учёных показывают тенденцию к снижению уровня активности у людей, в связи с тем, что все больше людей предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечнососудистые заболевания, инсульт, диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию.

Психологическое и социальное воздействие. Психологическое и социальное воздействие транспорта часто не учитывают или недооценивают, несмотря на то, что оно может влиять на поведение при передвижении. Например, страх перед опасностью в связи с угрозой жизни, которую создает интенсивное движение транспорта, привел к тому, что все большее число родителей отвозит своих детей в школу на автомобиле. Одни лишь психологические и социальные механизмы, которые включаются ожидаемым воздействием транспорта, могут приводить к заболеваниям. Каждое заболевание может повлечь за собой изменение ментального и социального статуса человека или действовать на группу людей. То есть психологическое состояние и социальное положение могут непосредственно влиять на воздействие на человека факторов стресса в окружающей среде.

Альтернативным решением проблемы может стать снижение привлекательности автомобиля. Автомобиль должен использоваться гораздо реже, неповседневно, т.е. когда автомобиль используется только для того, чтобы ездить на дачу и на закупки в магазины в выходные. Нет необходимости ездить на машине на работу. Чтобы это было так, необходимо одновременно повышать привлекательность общественного транспорта. Кроме того, необходимо расширять использование альтернативных способов передвижения, к каким относятся пешеходное и велосипедное.

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;

- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (не нефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;

- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль них для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

IV. РАСЧЕТНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЛАГОПРИЯТНЫХ УСЛОВИЙ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЧЕЛОВЕКА, ИНТЕНСИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ЗОН ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАМЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА

Расчетные показатели обеспечения благоприятных условий жизнедеятельности человека, интенсивности использования территориальных зон транспортной инфраструктуры Каменского городского округа приведены в таблицах 65 - 68, в соответствии с требованиями градостроительного проектирования.

Таблица 65.

Расчетные показатели обустройства транспортной инфраструктуры

№ п/п	Показатели
1	Уровень автомобилизации на расчетный период (количество автомашин) на 1000 жителей, включая ведомственные легковые автомобили и такси – 240 ед.
2	Ширина улиц и дорог в красных линиях: - магистральных дорог – 50-75 м, - магистральных улиц – 40-80 м, - улиц и дорог местного значения - 15-20 м
3	Ширина полос на магистральных дорогах с преимущественным движением грузовых автомобилей – до 4 м
4	Ширина проезда в пределах фасадов зданий – 5,5 м
5	Разъездные площадки на однополосных проездах: - ширина 6 м, - длина 15 м, - расстояние между двумя разъездными площадками – не более 75 м.
6	Размеры разворотных площадок на тупиковых улицах и дорогах, с учетом обеспечения радиуса разворота (не менее): - для разворота легковых автомобилей – 12 м, - для разворота пассажирского общественного транспорта – 15 м.
7	Ширина одной полосы движения пешеходных улиц и дорог – 0,75 -1,0 м. При непосредственном примыкании тротуаров к стенам зданий, подпорным стенкам или оградкам следует учитывать их ширину не менее чем на 0,5 м.
8	Пропускная способность одной полосы движения для тротуаров: - для тротуаров вдоль застройки с объектами обслуживания в пересадочных узлах с пересечением пешеходных потоков - 500 чел/час, - для тротуаров отдаленных от застройки или вдоль застройки без учреждений обслуживания – 700 чел/час.
9	Плотность сети общественного пассажирского транспорта на застроенных территориях (в пределах) – 1,5 – 2,5 км/км ² .
10	Расстояние до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта от жилых домов, объектов массового посещения и зон массового отдыха населения (не более): - жилых домов – 200 м (в районах индивидуальной усадебной застройки дальность пешеходных подходов к ближайшей остановке общественного транспорта может составлять до 800 м), - объектов массового посещения – 50 м,

	- зон массового отдыха населения – 800 м.							
11	Расстояние между остановочными пунктами общественного пассажирского транспорта – 400- 600 м, в пределах центрального ядра 300 м.							
12	Расстояние между остановочными пунктами общественного пассажирского транспорта в зоне индивидуальной застройки – 600 м.							
13	Радиусы дорог, при которых, в зависимости от категории дороги, допускается располагать остановки общественного транспорта (продольный уклон должен быть не более 40%): - I и II категория – не менее 1000 м, - III категория – не менее 600 м, - IV и V категория – не менее – 400 м.							
14	Место размещения остановки общественного транспорта вне пределов населенных пунктов на автомобильных дорогах различных категорий: - I категория – остановки располагаются одна напротив другой, - II – V категория – остановки располагаются по ходу движения на расстоянии не менее 30 м между ближайшими стенками павильонов.							
15	Расстояние между остановочными пунктами общественного пассажирского транспорта вне пределов населенных пунктов на дорогах I - III категории (не чаще) – 3 км.							
16	Интервалы между пешеходными переходами в одном уровне с проезжей частью (неземные) на магистральных улицах и дорогах в пределах застроенной территории - с интервалом 200-300 м, Интервалы между пешеходными переходами на магистральных улицах непрерывного движения – с интервалом 300-400 м.							
17	Расстояние между въездами и сквозными проездами на территорию микрорайона – не более 300 м.							
18	Расстояние от места пересечения проезда с проезжей частью магистральной улицы регулируемого движения до стоп-линии перекрестка – не менее 50 м.							
19	Расстояние от места пересечения проезда с проезжей частью магистральной улицы регулируемого движения до остановки общественного транспорта – не менее 20 м.							
20	Расстояние от края основной проезжей части магистральных улиц и дорог, местных или базовых проездов до линии регулирования застройки: - магистральные улицы и дороги – не менее 50 м, - улицы, местные и боковые проезды – не более 25 м (в случае превышения указанного расстояния следует предусматривать на расстоянии не ближе 5 м от линии застройки полосу шириной 6 м, пригодную для проезда пожарной машины).							
21	Радиусы закругления бортов проезжей части улиц и дорог по кромке тротуаров и разделительных полос: - для магистральных улиц и дорог регулируемого движения – не менее 8 м, - местного значения – не менее 5 м, - на транспортных площадях – 12 м. В стесненных условиях и при реконструкции радиусы закругления магистральных улиц и дорог регулируемого движения – не менее 6 м, на транспортных площадях – 8 м.							
22	Размеры прямоугольного треугольника видимости: Условия «Транспорт – транспорт» - скорость движения 40 км/ч – размеры сторон 25м, Условия «Транспорт-транспорт» - скорость движения 60 км/ч – размеры сторон 40м, Условия «Пешеход-транспорт» - скорость движения 25 км/ч – размеры сторон 8*40, Условия «Пешеход-транспорт» - скорость движения 40 км/ч – размеры сторон 10*50. В пределах треугольника видимости не допускается размещение зданий, сооружений, передвижных объектов (киосков, рекламы, малых архитектурных форм и др.), деревьев и кустарников высотой более 0,5 м.							
23	Расстояние от бровки земельного полотна автомобильных дорог различных категорий до границы жилой застройки: - от автомобильных дорог I, II, III категорий – не менее 100 м, - от автомобильных дорог IV категории – не менее 50 м.							
24	Ширина светозащитных лесонасаждений и расстояние от бровки земляного полотна до этих насаждений с каждой стороны дороги:							
	<table border="1"> <tr> <td>Расчетный</td> <td>годовой</td> <td>Ширина</td> <td>снегозащитных</td> <td>Расстояние</td> <td>от</td> <td>бровки</td> </tr> </table>	Расчетный	годовой	Ширина	снегозащитных	Расстояние	от	бровки
Расчетный	годовой	Ширина	снегозащитных	Расстояние	от	бровки		

	снегопринос, м3/м	лесонасаждений, м	земляного полотна до лесонасаждений, м
	от 10 до 25	4	15-25
	от 25 до 50	9	30
	от 50 до 75	12	40
	от 75 до 100	14	50
	от 100 до 125	17	60
	от 125 до 150	19	65
	от 150 до 200	22	70
	от 200 до 250	28	50
	При снегоприносе от 200 до 250 м ² /м принимается двухполосная система лесонасаждений с разрывом между полосами 50 м.		
25	Ширина санитарно-защитной зоны от железных дорог различных категорий – 100 м. При условии размещения железных дорог в выемке или при осуществлении специальных шумозащитных мероприятий, обеспечивающих допустимые уровни шума, ширина санитарно-защитной зоны может быть уменьшена до 50 м.		
26	Размещение автостоянок для посетителей парков или зон отдыха осуществляется за пределами их территории, но не далее 400 метров от входа не менее 10 машино-мест на 100 одновременных посетителей. Размеры земельных участков автостоянок на одно место: - для легковых автомобилей – 25 м.кв. - для автобусов – 40 м.кв. - для велосипедов – 0,9 м.кв. В указанные размеры не входит площадь подъездов и разделительных полос зеленых насаждений.		
27	Норма обеспеченности местами постоянного хранения индивидуального автотранспорта (% машино-мест от расчетного числа индивидуального транспорта) – 90%.		
28	Расстояние от мест постоянного хранения индивидуального автотранспорта до жилой застройки – не более 800 м, на территории коттеджной застройки - не более чем в 200 м.		
29	Норма обеспеченности местами парковки для учреждений и предприятий обслуживания:		
	Учреждения и предприятия обслуживания	Ед.измерения	Норма обеспеченности
	Здания и сооружения:		
	Административно-общественные учреждения, кредитно-финансовые юридические учреждения	на 100 работающих	20
	Научные и проектные организации, высшие и средние специальные учебные заведения	на 100 работающих	15
	Промышленные предприятия	на 100 работающих в двух смежных сменах	10
	Дошкольные образовательные учреждения	1 объект	по заданию на проектирование, но не менее 2
	Школы	1 объект	по заданию на проектирование, но не менее 2
	Больницы	на 100 посещений	5
	Поликлиники	на 100 посещений	3
	Предприятия бытового обслуживания	на 30 кв.м общей площади	1
	Спортивные объекты	на 100 мест	5

	Театры, цирки, кинотеатры, концертные залы, музеи, выставки	на 100 мест единовремен. посетителей	10
	Торговые центры, универмаги, магазины с площадью торговых залов более 200 кв.м	на 100 кв.м торговой площади	7
	Рынки	на 50 торго- вых мест	25
	Предприятия общественного питания, клубы	на 100 мест	15
	Гостиницы	на 100 мест	15
	Парки	на 100 едино- временных посетителей	7
	Вокзалы всех видов транспорта	на 100 пассажиров прибывающих в час «пик»	15
	Рекреационные территории в зонах отдыха:		
	Пляжи и парки в зонах отдыха	100 единовре- менных посетителей	30
	Лесопарки и заповедники	100 единовре- менных посетителей	20
	Базы кратковременного отдыха	100 единовре- менных посетителей	30
	Береговые базы маломерного флота	100 единовре- менных посетителей	30
	Дома отдыха и санатории, санатории-профилактории, базы отдыха предприятий и туристские базы	100 отдыхаю- щих и обслу- живающего персонала	10
	Гостиницы (туристские и курортные)	100 отдыхаю- щих и обслу- живающего персонала	15
	Мотели и кемпинги	100 отдыхаю- щих и обслу- живающего персонала	по расчетной вместимости
	Предприятия общественного питания, торговли и коммунально-бытового обслуживания в зонах отдыха	100 мест в залах или единовре- менных посетителей и персонала	10
	Садоводческие товарищества	10 участков	10
30	Размер земельного участка гаражей и стоянок автомобилей в зависимости от этажности: - одноэтажное гаражное сооружение – 30 м ² на 1 машино-место, - двухэтажное гаражное сооружение – 20 м ² на 1 машино-место.		

31	Размер земельного участка гаражей и парков транспортных средств:						
	Объект	Расчетная единица	Вместимость объекта	Площадь участка, га			
	Гаражи грузовых автомобилей	автомобиль	100	2			
			200	3,5			
	Автобусные парки	автомобиль	100	2,3			
200			3,5				
При соответствующем обосновании размеры земельных участков допускается уменьшать, но не более чем на 20%.							
32	Размер земельного участка открытых стоянок автомобилей (м ² на 1 машино-место) – 25 м ² .						
33	Удаленность въездов и выездов во встроенные гаражи от окон жилых и общественных зданий, зон отдыха, игровых площадок и участков лечебных учреждений – не менее 15 м.						
34	Размер земельного участка автозаправочной станции (АЗС) (одна топливозаправочная колонка на 1200 автомобилей): - АЗС на 2 колонки – 0,1 га, - АЗС на 5 колонок – 0,2 га						
35	Расстояние от АЗС с подъемными топливными резервуарами до границ участков общеобразовательных школ, детских дошкольных и лечебных учреждений или до стен жилых и общественных зданий – не менее 50м.						
36	Мощность автозаправочных станций АЗС и расстояние между ними вне пределов населенных пунктов на автомобильных дорогах с различной интенсивностью движения:						
	Интенсивность движения, транспорт, ед./сутки	Мощность АЗС, заправок в сутки	Расстояние между АЗС, км	Размещение АЗС			
	Свыше 1000 до 2000	250	30 – 40	Одностороннее			
	Свыше 2000 до 3000	500	40 – 50	Одностороннее			
	Свыше 3000 до 5000	700	40 - 50	Одностороннее			
АЗС следует размещать: - в придорожных полосах на участках дорог с уклоном не более 40% на кривых в плане радиусом более 1000 м, на выпуклых кривых в продольном профиле радиусом более 10000 м; - не ближе 250 м от железнодорожных перегонов, не ближе 1000 м от мостовых переходов, на участках с насыпями высотой не более 2,0 м.							
37	Размер земельного участка станции технического обслуживания (СТО) (один пост на 200 автомобилей): - СТО на 10 постов – 1,0 га, - СТО на 15 постов – 1,5 га.						
38	Мощность станций технического обслуживания автомобилей и расстояние между ними вне пределов населенных пунктов на автомобильных дорогах с различной интенсивностью движения:						
	Интенсивность движения, транспорт, ед./сутки	Число постов СТО в зависимости от расстояния между ними, км					Размещение СТО
		80	100	150	200	250	
	1000	1	1	1	2	3	Одно- стороннее
	2000	1	2	2	3	3	
3000	2	2	3	3	5		
4000	3	3	-	-	-		
39	Расстояние от станций технического обслуживания автомобилей до жилых домов, участков общеобразовательных школ, детских дошкольных и лечебных учреждений:						
	Здания, участки	Расстояние, м от станций технического обслуживания при числе постов					
		10 и менее		11-30			
	Жилые дома	15		25			
Торцы жилых домов без окон	15		25				

	Общественные здания	15	20
	Общеобразовательные школы и детские дошкольные учреждения	50	Определяются по согласованию с Роспотребнадзором
	Лечебные учреждения со стационаром	50	Определяются по согласованию с Роспотребнадзором
40	Расстояния между площадками отдыха вне пределов населенных пунктов на автомобильных дорогах различных категорий:		
	Категория дорог	Расстояние между площадками отдыха, км	Примечание
	I и II категория	15 – 20	На территории площадок отдыха могут быть предусмотрены сооружения для технического осмотра автомобилей и пункты торговли.
	III категория	25 – 35	
	IV категория	45 - 55	
41	Вместимость площадок отдыха из расчета на одновременную остановку:		
	Категория дорог	Количество автомобилей при одновременной остановке (не менее)	Примечание
	I и II категория	20 – 50	При двустороннем размещении на дорогах I категории уменьшается вдвое.
	III категория	10 -15	
	IV категория	10	

Таблица 66.

Расчетные параметры и категории улиц и дорог

Категория дорог и улиц	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина в красных линиях, м	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продольный уклон, %	Ширина пешеходной части тротуара, м
Магистральные дороги:							
Скоростного движения	120	50-75	3,75	4-8	600	30	-
Регулируемого движения	80	40-65	3,50	2-6	400	50	-
Магистральные улицы общегородского значения:							
Непрерывного движения	100	40-80	3,75	4-8	500	40	4,5
Регулируемого движения	80	37-75	3,50	4-8	400	50	3,0
Магистральные улицы районного значения:							
Транспортно-пешеходные	70	35-45	3,50	2-4	250	60	2,25
Пешеходно-транспортные	50	30-40	4,00	2	125	40	3,0
Улицы и дороги местного значения:							
Улицы в жлоя застройке	40	15-25	3,00	2-3	90	70	1,5
Улицы и дороги в производственной зоне	50	15-25	3,50	2	90	60	1,5
Парковые дороги	40	-	3,00	2	75	80	-

Категория дорог и улиц	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина в красных линиях, м	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продольный уклон, %	Ширина пешеходной части тротуара, м
Проезды:							
Основные	40	10-11,5	2,75	2	50	70	1,0
Второстепенные	30	7-10	3,50	1	25	80	0,75
Пешеходные улицы:							
Основные	-	-	1,00	по расчету	-	40	по проекту
Второстепенные	-	-	0,75	по расчету	-	60	по проекту
Велосипедные	20	-	1,50	1-2	30	40	-

Расстояние от края основной проезжей части магистральных дорог до линии регулирования жилой застройки следует принимать не менее 50 м, а при условии применения шумозащитных устройств, обеспечивающих требования СП 51.13330, не менее 25 м.

Расстояние от края основной проезжей части улиц, местных или боковых проездов до линии застройки следует принимать не более 25 м. В случаях превышения указанного расстояния следует предусматривать на расстоянии не ближе 5 м от линии застройки полосу шириной 6 м, пригодную для проезда пожарных машин.

В конце проезжих частей тупиковых улиц и дорог следует устраивать площадки с островками диаметром не менее 16 м для разворота автомобилей и не менее 30 м при организации конечного пункта для разворота средств общественного пассажирского транспорта. Использование поворотных площадок для стоянки автомобилей не допускается.

На магистральных улицах регулируемого движения допускается предусматривать велосипедные дорожки, выделенные разделительными полосами. В зонах массового отдыха населения и на других озелененных территориях следует предусматривать велосипедные дорожки, изолированные от улиц, дорог и пешеходного движения. Велосипедные дорожки могут устраиваться одностороннего и двустороннего движения при наименьшем расстоянии безопасности от края велодорожки, м:

- до проезжей части, опор, деревьев 0,75
- до тротуаров 0,5
- до стоянок автомобилей и остановок общественного транспорта 1,5

Допускается устраивать велосипедные полосы по краю проезжей части улиц и дорог с выделением их маркировкой двойной линией. Ширина полосы должна быть не менее 1,2 м при движении в направлении транспортного потока и не менее 1,5 м при встречном движении. Ширина велосипедной полосы, устраиваемой вдоль тротуара, должна быть не менее 1 м.

Радиусы закругления проезжей части улиц и дорог по кромке тротуаров и разделительных полос следует принимать не менее, м:

- для магистральных улиц и дорог регулируемого движения 8
- местного значения 5
- на транспортных площадях 12

В стесненных условиях и при реконструкции радиусы закругления магистральных улиц и дорог регулируемого движения допускается уменьшать, но принимать не менее 6 м, на транспортных площадях – 8 м.

При отсутствии бордюрного ограждения, а также в случае применения минимальных радиусов закругления ширину проезжей части улиц и дорог следует

увеличивать на 1 м на каждую полосу движения за счет боковых разделительных полос или уширения с внешней стороны.

Для общественного транспорта (автобус) радиусы закругления устанавливаются в соответствии с техническими требованиями эксплуатации этих видов транспорта.

На нерегулируемых перекрестках и примыканиях улиц и дорог, а также пешеходных переходах необходимо предусматривать треугольники видимости. Размеры сторон равнобедренного треугольника для условий «транспорт-транспорт» при скорости движения 40 и 60 км/ч должны быть соответственно не менее: 25 м и 40 м. Для условий «пешеход-транспорт» размеры прямоугольного треугольника видимости должны быть при скорости движения транспорта 25 и 40 км/ч соответственно 8х40 м и 10х50 м.

В пределах треугольников видимости не допускается размещение зданий, сооружений, передвижных предметов (киосков, фургонов, реклам, малых архитектурных форм и др.), деревьев и кустарников высотой более 0,5 м.

В условиях сложившейся капитальной застройки, не позволяющей организовать необходимые треугольники видимости, безопасное движение транспорта и пешеходов следует обеспечивать средствами регулирования и специального технического оборудования.

В местах размещения домов для престарелых и инвалидов, учреждений здравоохранения и других учреждений массового посещения населением следует предусматривать пешеходные пути с возможностью проезда механических инвалидных колясок. При этом высота вертикальных препятствий (бортовые камни, поребрики) на пути следования не должна превышать 5 см; не допускаются крутые (более 100%) короткие ramпы, а также продольные уклоны тротуаров и пешеходных дорог более 50%. На путях с уклонами 30-60% необходимо не реже чем через 100 м устраивать горизонтальные участки длиной не менее 5 м.

На магистральных улицах и дорогах регулируемого движения в пределах застроенной территории следует предусматривать пешеходные переходы в одном уровне с интервалом 200-300 м.

На автодороге скоростного движения и железной дороге следует предусмотреть пешеходные переходы в разных уровнях.

Пешеходные пути (тротуары, площадки, лестницы) у административных и торговых центров, гостиниц, театров, выставок и рынков следует проектировать из условий обеспечения плотности пешеходных потоков в час пик не более 0,3 чел./м²; на заводских площадях, у спортивно-зрелищных учреждений, кинотеатров, вокзалов – 0,8 чел./м².

Проектируемый уровень автомобилизации на расчетный период (количество автомобилей на 1000 жителей) составит 200 автомашин, включая ведомственных легковые автомобили и такси.

На селитебных территориях и на прилегающих к ним производственных территориях следует предусматривать гаражи и открытые стоянки для постоянного хранения не менее 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей при пешеходной доступности не более 800 м, а в районах реконструкции или с неблагоприятной гидрогеологической обстановкой – не более 1500 м.

Открытые стоянки для временного хранения легковых автомобилей следует предусматривать из расчета не менее чем для 70% расчетного парка индивидуальных легковых автомобилей, в том числе, %:

- жилые районы 25;
- промышленные и коммунально-складские зоны (районы)25;
- общегородские и специализированные центры 5;
- зоны массового кратковременного отдыха 15.

Допускается предусматривать сезонное хранение 10 - 15% парка легковых автомобилей в гаражах и на открытых стоянках, расположенных за пределами селитебных территорий поселения.

При определении общей потребности в местах для хранения следует также учитывать другие индивидуальные транспортные средства (мотоциклы, мотороллеры, мотоколяски, мопеды) с приведением их к одному расчетному виду (легковому автомобилю) с применением следующих коэффициентов:

- мотоциклы и мотороллеры с колясками, мотоколяски 0,5
- мотоциклы и мотороллеры без колясок 0,25
- мопеды и велосипеды 0,1

Допускается предусматривать открытые стоянки для временного и постоянного хранения автомобилей в пределах улиц и дорог, граничащих с жилыми районами и микрорайонами.

Длина пешеходных подходов от стоянок для временного хранения легковых автомобилей до объектов в зонах массового отдыха не должна превышать 1000 м.

Расстояние пешеходных подходов от стоянок для временного хранения легковых автомобилей следует принимать не более, м:

- до входов в жилые дома 100;
- до пассажирских помещений вокзалов, входов в места крупных учреждений торговли и общественного питания 150;
- до прочих учреждений и предприятий обслуживания населения и административных зданий 250;
- до входов в парки, на выставки и стадионы 400.

Согласно СП 59.13330.2012 на индивидуальных автостоянках на участке около или внутри зданий учреждений обслуживания следует выделять 10% мест (но не менее одного места) для транспорта инвалидов, в том числе 5% специализированных мест для автотранспорта инвалидов на кресле-коляске из расчета, при числе мест:

- до 100 включительно 5%, но не менее одного места;
- от 101 до 200 5 мест и дополнительно 3%;
- от 201 до 1000 8 мест и дополнительно 2%;
- 1001 место и более - 24 места плюс не менее 1% на каждые 100 мест свыше.

Места для личного автотранспорта инвалидов желательно размещать вблизи входа в предприятие или в учреждение, доступного для инвалидов, но не далее 50 м.

Таблица 67.

Основные расчетные параметры уличной сети городских округов и городских поселений

Категория дорог и улиц	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина в красных линиях, м	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продольный уклон, %	Ширина пешеходной части тротуара, м
Магистральные дороги:							
скоростного движения	120	50-75	3,75	4-8	600	30	-
регулируемого движения	80	40-65	3,50	2-6	400	50	-
Магистральные улицы:							
общегородского значения:							
непрерывного движения	100	40-80	3,75	4-8	500	40	4,5
регулируемого движения	80	37-75	3,50	4-8	400	50	3,0
районного значения:							
транспортно-пешеходные	70	35-45	3,50	2-4	250	60	2,25
пешеходно-транспортные	50	30-40	4,00	2	125	40	3,0
Улицы и дороги местного значения:							
улицы в жилой застройке	40	15-25	3,00	2-3*	90	70	1,5
улицы и дороги в производственной зоне	50	15-25	3,50	2	90	60	1,5
парковые дороги	40		3,00	2	75	80	-
Проезды:							
Основные	40	10-11,5	2,75	2	50	70	1,0
Второстепенные	30	7-10	3,50	1	25	80	0,75
Пешеходные улицы:							
Основные	-		1,00	По расчету	-	40	По проекту
Второстепенные	-		0,75	То же	-	60	По проекту
Велосипедные дорожки	20		1,50	1-2	30	40	-

Примечание:

*С учетом использования одной полосы для стоянки легковых автомобилей

Таблица 68.

Категории и параметры автомобильных дорог в пределах пригородных зон

Категории дорог	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продольный уклон, %	Наибольшая ширина земляного полотна, м
Магистральные:						
скоростного движения	150	3,75	4-8	1000	30	65
основные секторальные непрерывного и регулируемого движения	120	3,75	4-8	600	50	50
основные зональные непрерывного и регулируемого движения	100	3,75	2-4	400	60	40
Местного значения:						
грузового движения	70	4,0	2	250	70	20
Парковые	50	3,0	2	175	80	15

V. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ИХ УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ (ИНДИКАТОРАМ) РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Каменского городского округа учитывался прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловая активность на территории муниципального образования, размер выделяемых финансовых средств на поддержание и развитие транспортного комплекса, в результате анализа которых были разработаны 3 сценария: 1- базовый, 2 – экономически обоснованный, 3 – умеренно-оптимистический.

За верхний предел, относительно которого проводилось сценарное проектирование, был взят высоко оптимистический вариант, при котором наиболее полно удовлетворялись бы потребности населения Каменского городского округа в соответствии со сложившейся социально-экономической картиной состояния территории.

Согласно данному сценарию рекомендовано запланировать следующие работы:

- приведение всех дорог местного значения, относящихся к Каменскому городскому округу в соответствие с нормативными требованиями к их содержанию и соответствию технико-эксплуатационным характеристикам;
- устройство в полном объеме дорожных знаков, искусственных неровностей на дорогах общего пользования местного значения Каменского городского округа в соответствии с нормативными требованиями по обеспечению дорожной безопасности.

Однако, в силу ограниченности выделяемых финансовых средств на содержание и развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования, расчет по нему не производился. Данный предельный сценарий служил ориентиром достижения целей, более приближенных к современной реальности.

Сценарий 1 (базовый вариант) предполагает поддержание транспортной и инфраструктуры на существующем уровне.

Включает в себе затраты на содержание дорог и проведение текущего ремонта дорог общего пользования местного значения **в пределах финансирования из местного бюджета не более 21,67 млн.руб. в год., а с учетом софинансирования из областного бюджета – не более 411,73 млн.руб. в год.**

Сценарий 2 (экономически обоснованный вариант) предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети Каменского городского округа **в рамках выделяемых финансовых средств.** Далее в пределах финансирования из местного бюджета **не более 23,51 млн.руб. в год., а с учетом софинансирования из областного бюджета – 446,72 млн.руб. в год.**

Сценарий 3 (умеренно-оптимистический вариант) предполагает приведение дорог местного значения, относящихся к Каменскому городскому округу в соответствие с нормативными требованиями к их содержанию и соответствию технико-эксплуатационным характеристикам **в пределах финансирования из местного бюджета**

не более 25,46 млн.руб. в год, а с учетом софинансирования из областного бюджета – 483,7 млн.руб.

Укрупненная структура мероприятий согласно обозначенным сценариям развития транспортной инфраструктуры муниципального образования представлена в табл. 69 - 71.

Сравнительный обзор запланированных мероприятий, в соответствии с выбранными сценариями действий по развитию транспортной инфраструктуры Каменского городского округа, приведен в табл. 72.

**Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Каменского городского округа
(базовый вариант – вариант 1)**

№ п/п	Мероприятия	Ед. изм.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024-2029гг.	
1	Зимнее и летнее содержание дорог(протяженность)	км	565,2	565,2	565,2	565,2	565,2	565,2	
2	Содержание искусственных сооружений (протяженность)	км	0,945	0,945	0,945	0,945	0,945	0,945	
3	Установка дорожных знаков (количество)	шт	10	10	10	10	10	60	
4	Устройство искусственных дорожных неровностей («лежачих полицейских») (количество)	шт	-	-	-	-	-	-	
5	Изготовление проектно-сметной документации на ремонт дорог, строительство тротуаров и искусственных неровностей	ед.	2	2	2	2	2	12	
6	Проведение экспертизы проектно-сметной документации	ед.	2	2	2	2	2	12	
7	Отдельные мероприятия по технической эксплуатации автомобильных дорог	установка барьерных ограждений	м	-	-	-	-	-	-
		установка светофорных объектов Т7	шт.	-	-	-	-	-	-
8	Ремонт улиц внутри населенных пунктов	км	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	9,0	
9	Капитальный ремонт улиц внутри населенных пунктов	км	1	1	1	1	1	6,0	
10	Протяженность приведенных в нормативное состояние автомобильных дорог общего пользования местного значения (нарастающим итогом)	км	2,5	5,0	7,5	10,0	12,5	27,5	

**Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Каменского городского округа
(экономически обоснованный вариант – вариант 2)**

№ п/п	Мероприятия	Ед. изм.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024-2029гг.	
1.	Зимнее и летнее содержание дорог(протяженность)	км	565,2	565,2	565,2	565,2	565,2	565,2	
2.	Содержание искусственных сооружений (протяженность)	км	0,945	0,945	0,945	0,945	0,945	0,945	
3.	Установка дорожных знаков (количество)	шт	20	20	20	20	20	120	
4.	Устройство искусственных дорожных неровностей («лежачих полицейских») (количество)	шт	1	1	1	1	1	6	
5.	Изготовление проектно-сметной документации на ремонт дорог, строительство тротуаров и искусственных неровностей	ед.	5	5	5	5	5	30	
6.	Проведение экспертизы проектно-сметной документации	ед.	5	5	5	5	5	30	
7.	Отдельные мероприятия по технической эксплуатации автомобильных дорог	установка барьерных ограждений	м	-	100	100	100	100	600
		установка светофорных объектов Т7	шт.	-	-	2	-	-	2
8.	Ремонт улиц внутри населенных пунктов	км	5	5	5	5	5	30	
9.	Капитальный ремонт улиц внутри населенных пунктов	км	2	2	2	2	2	12	
10.	Протяженность приведенных в нормативное состояние автомобильных дорог общего пользования местного значения (нарастающим итогом)	км	7	14	21	28	35	77	

**Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Каменского городского округа
(умеренно-оптимистический вариант – вариант 3)**

№ п/п	Мероприятия	Ед. изм.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024-2029гг.	
1.	Зимнее и летнее содержание дорог(протяженность)	км	565,2	565,2	565,2	565,2	565,2	565,2	
2.	Содержание искусственных сооружений (протяженность)	км	0,945	0,945	0,945	0,945	0,945	0,945	
3.	Установка дорожных знаков (количество)	шт	30	30	30	30	30	180	
4.	Устройство искусственных дорожных неровностей («лежачих полицейских») (количество)	шт	2	2	2	2	2	12	
5.	Изготовление проектно-сметной документации на ремонт дорог, строительство тротуаров и искусственных неровностей	ед.	8	8	8	8	8	48	
6.	Проведение экспертизы проектно-сметной документации	ед.	8	8	8	8	8	48	
7.	Отдельные мероприятия по технической эксплуатации автомобильных дорог	установка барьерных ограждений	м	-	200	200	200	200	1200
		установка светофорных объектов Т7	шт.	-	-	2	-	-	2
8.	Ремонт улиц внутри населенных пунктов	км	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	35,3	
9.	Капитальный ремонт улиц внутри населенных пунктов	км	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	2	
10.	Протяженность приведенных в нормативное состояние автомобильных дорог общего пользования местного значения (нарастающим итогом)	км	9,4	18,8	28,2	37,6	47,0	104,3	

Таблица 72.

Сравнительный обзор основных мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры Каменского городского округа в соответствии с выбранными сценариями

Перечень мероприятий	Варианты		
	1	2	3
Зимнее содержание дорог (протяженность, км)	565,2	565,2	565,2
Содержание искусственных сооружений (протяженность, км)	0,945	0,945	0,945
Установка дорожных знаков (количество, шт)	110	220	330
Устройство искусственных дорожных неровностей («лежачих полицейских») (количество, шт)	-	11	22
Изготовление проектно-сметной документации на ремонт дорог, строительство тротуаров и искусственных неровностей	22	55	88
Проведение экспертизы проектно-сметной документации	22	55	88
Отдельные мероприятия по технической эксплуатации автомобильных дорог (установка барьерного ограждения, пм)	-	1000	2000
Ремонт улиц внутри населенных пунктов (протяженность (км))	16,5	55	64,3
Капитальный ремонт улиц внутри населенных пунктов (протяженность (км))	11	22	40
Протяженность приведенных в нормативное состояние автомобильных дорог общего пользования местного значения (нарастающим итогом), км	27,5	77	104,3

VI. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАМЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПАРАМЕТРОВ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТА, ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ)

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения:

- Обеспечение 100 % содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативными требованиями (проведение возможно при выделении необходимого объема финансирования в соответствии с Нормативами денежных затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог, разработанными и утвержденными администрацией Каменского городского округа.

- Увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения с усовершенствованным дорожным покрытием до 2 % (к общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения) возможно при ежегодном выполнении ремонта - не менее 1,5 км дорог и капитального ремонта – не менее 1 км.

- Проведение мероприятий по зимнему и летнему содержанию дорог в соответствии с нормативными требованиями (виды и периодичность проведения работ) в отношении 100 % автомобильных дорог общего пользования местного значения.

- Сокращение числа зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий, снижение количества погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории муниципального образования возможно при выполнении ряда мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения: установка дорожных знаков, дорожных неровностей и ограждений, светофорных объектов в соответствии с дислокацией дорожного движения.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Каменского городского округа, в том числе субсидии, выделяемые по целевым программам из областного бюджета на конкурсной основе.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводящихся по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в муниципальном образовании, проектированию и строительству тротуаров, мероприятия по обеспечению безопасности

дорожного движения (приобретению и установке дорожных знаков), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий по ремонту дорог, искусственных сооружений на них по реализации Программы формируется Владельцем автодорог по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан.

Перечень и виды работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с квалификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства проектно-сметной документации, разработанной на конкретный участок дороги.

Контроль за обеспечением сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения возложен на администрацию Каменского городского округа.

6.1. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

Транспортная инфраструктура города запроектирована с учетом Схемы территориального планирования Свердловской области, выполненной ОАО «Уралгражданпроект», сложившейся улично-дорожной сети населенных пунктов Каменского городского округа и перспектив развития территории городского округа с максимально удобным транспортным обеспечением.

В основу развития улично-дорожной сети положен принцип дифференцированного движения транспорта, максимальное разделение транспортных потоков, в том числе грузовых, легковых и общественного транспорта.

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, предусмотренные Генеральным планом Каменского городского округа, а также настоящей Программой представлены в табл.72.

Стратегические цели, приоритеты и основные задачи по развитию транспортной инфраструктуры Каменского городского округа представлены в табл.73.

Таблица 72.

Перечень мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры Каменского городского округа

№	Перечень мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры
	Железнодорожный транспорт
	Мероприятия ген.планом не предусмотрены
	Автомобильные дороги
	Создание безопасной сети автомобильных дорог с качественным дорожным покрытием и обновленным транспортным парком как внутри городского округа, так и для обеспечения успешного взаимодействия с внешними субъектами экономической деятельности.
	Автомобилизация и общественный транспорт
	Обновление и модернизация транспортного парка: <ul style="list-style-type: none">• Произвести плановую замену подвижного состава большой вместимости (автобусов) в объеме до 10% подвижного состава ежегодно;• Организация регулярных автобусных маршрутов до населенных пунктов, не имеющих

№	Перечень мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры						
сообщения общественным транспортом, обеспечить расширение пригородной маршрутной сети, строительство автобусных остановок.							
Для обслуживания расчетного количества автомобилей на проектный срок на территории городского округа необходимо разместить автозаправочные станции с общим числом топливораздаточных колонок не менее 2 единиц.							
Расчетное количество постов на станциях технического обслуживания и в автомойках составит 31, но фактическое количество колонок АЗС и постов СТО и автомоек в условиях рыночной экономики зависит от спроса на их услуги.							
Автомобильный транспорт:							
Общая протяженность автомобильных дорог в границах Каменского городского округа составляет 1185,2 км.							
Улично-дорожная сеть							
Общая протяженность магистральной улично-дорожной сети составляет ...км (в том числе автодороги, улицы и дороги промышленных и коммунально-складских районов).							
Плотность транспортной сети на территории жилой, общественно-деловой и производственной зонах ...км/км ² .							
Элементы улиц (ширина проезжей части, тротуаров, улицы в красных линиях) заложены в соответствии со СНиП 2.07.01-89*.							
Основные показатели улиц:							
	№	Название улицы	Число полос движения (в двух направлениях)	Ширина 1-ой полосы движения, м	Общая ширина проезжей части, м	Ширина улицы в красных линиях, м	Ширина тротуара, м
	1	ул. Школьная п.г.т. Мартюш	2	2,5	6	7	1,2
В основу развития улично-дорожной сети положено решение следующих принципиальных вопросов:							
1.	Строительство тротуаров						
2.	Увеличение автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием (асфальтирование)						
3.	Обустройство уличного освещения (энергосберегающие)						
Пешеходное движение							
Ремонт тротуаров							
Оборудование регулируемых пешеходных переходов							
Инженерно-транспортные сооружения							
Капитальный ремонт автомобильного моста через г.Исеть. Строительство нового автомобильного моста через г.Исеть. Капитальный ремонт и ремонт мостов на территории Каменского городского округа.							
Автомобилизация, объекты хранения и обслуживания транспорта							
На основании Постановления Правительства Свердловской области № 380-ПП от 15.03.2010 г. уровень автомобилизации принимается равным 300 ед. на 1000 жителей. С учетом данного положения количество автомобилей на перспективу - 365 единиц.							
Хранение легкового транспорта обеспечивается в придомовых территориях, гаражно-строительные кооперативы отсутствуют. Также в районе новой секционной застройки должны выделяться территории под размещение паркингов как наземного, так и подземного типа, организовываться автостоянки, в том числе гостевые.							
Общественный транспорт							
Протяженность линий общественного транспорта составит 227 км.							
В качестве основного вида общественного транспорта на первую очередь и расчетный срок сохраняется автобус.							
Остановки общественного транспорта размещены с учетом обеспечения радиусов доступности (500 м – для секционной застройки, 800 м – для индивидуальной застройки). Расстояние между остановочными пунктами пассажирского транспорта 400 – 600 м. Положение остановочных пунктов определяется размещением главных фокусов тяготения: промышленные предприятия,							

№	Перечень мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры
	центр города, административные, хозяйственные, культурные, выставочные, спортивные, учебные, торговые и другие объекты.
	<p>Планируется организовать новые маршруты движения пассажирского транспорта для обеспечения 100% населенных пунктов Каменского городского округа:</p> <p>Травянская администрация – д. Кремлевка; Новоисетская администрация - д. Чернокутова, д. Боевка; Бродовская администрация - д. Ключики; Позарихинская администрация- с. Позариза, д. Беловодье, д. Мазуля, д. Свобода; Барабановская администрация- д. Гашенева, д. Комарова, д. Черемисская; Горноисетская администрация- с. Смолинское, п. Горный, д. Перебор, д. Ключи; Кисловская администрация- п. Лебязье; Клевакинская администрация- д. Бубнова, д. Чечулина, д. Малиновка; Колчеданская администрация- д. Соколова; Маминская администрация- д. Давыдова; Окуловская - д. Крайчикова, д. Чайкина, д. Потаскуева; Сосновская - п. Октябрьский</p> <p>Так же, согласно опросу жителей Каменского городского округа, существует необходимость оптимизировать расписание движения автобусов, а именно изменить время движения утренних рейсов не ранее 6 часов утра.</p>
	Местоположение железнодорожных станций и автовокзала остается прежним. Обеспечены пересадки пассажиров с междугородних автобусов на маршруты к населенным пунктам Каменского городского округа.
	Предусматривается расширение линейки маршрутов школьных автобусов, что обусловлено отдаленностью населенных пунктов Каменского городского округа друг от друга и, как следствие, превышением радиуса доступности до образовательных учреждений.
	<p>Предложено внедрение спутникового информационного оповещения пассажиров.</p> <p>Спутниковая информационная система оповещения пассажиров представляет собой автоматизированную систему для предоставления пользователям общественного транспорта информации о характере и состоянии общественного транспорта через визуальные, голосовые или другие средства массовой информации.</p> <p>Информация в реальном времени, получаемая из автоматических систем определения местоположения транспортных средств, которая постоянно изменяется в результате реальных событий и обычно используется в ходе поездки (в первую очередь, как близко проходит автобус и когда он должен остановиться, также информация об изменении платформы, задержке рейса и т. д.). Использование современной спутниковой информационной системы оповещения пассажиров возможно как на остановочных пунктах, так и при помощи приложения в режиме реального времени.</p>

Таблица 73.

Стратегические цели, приоритеты и основные задачи по развитию транспортной инфраструктуры Каменского городского округа

1.	Стратегическая цель развития транспортно-логистического комплекса:
1.1	Формирование и поддержание транспортной инфраструктуры,
1.1.1	стимулирующей развитие новых и существующих отраслей экономики на территории Каменского городского округа
1.1.2	позволяющей успешно интегрироваться в экономику Екатеринбурга, Свердловской области и Российской Федерации.
2.	Приоритеты развития:
2.1	Формирование эффективной системы грузо- и пассажирооборота с увеличением пропускной способности для обеспечения потребностей предприятий и населения городского округа
2.2	Создание безопасной железнодорожной сети и сети автомобильных дорог с качественным дорожным покрытием и обновленным транспортным парком как внутри городского

	округа, так и для обеспечения успешного взаимодействия с внешними субъектами экономической деятельности
3.	Основные задачи:
3.1	Капитальный ремонт и расширение дорог внутри городского округа и реконструкция дорог в частном секторе.
3.2	Использование новых технологий и материалов для строительства дорог как внутри городского округа, так и на междугородних направлениях, реализация ресурсного потенциала данного региона для дорожного строительства
3.3	Обновление и модернизация транспортного парка, обслуживающего как внутригородские направления, в т.ч. транспортное сообщение с сельской местностью, так и междугородние направления.
3.4	Реконструкция и обновление существующих железнодорожных путей сообщения и составов.
3.5	Урегулирование отношений относительно использования железнодорожных путей.
3.6	Увеличение пропускной способности железнодорожной ветки и совершенствование системы грузоперевозок.
3.7	Разработка оптимальных логистических схем размещения и транспортировки грузов на сортировочной железнодорожной станции для эффективной загрузки железнодорожной ветки.
3.8	Внедрение и использование новейших способов оперативно-технологической связи.
3.9	Обеспечение функционирования строительного кластера, оборудование свободных площадей под соответствующие задачам строительного кластера складские помещения.
3.10	Обеспечение беспрепятственного вывоза продукции с территории городского округа, а также доступ продукции на рынки городского округа.
3.11	Обеспечение безопасности движения, внедрение автоматических регистраторов скорости, обеспечение связи удаленных объектов (единая дорожная система).
3.12	Привлечение внимание федеральных властей к строительству сети автомобильных дорог, соединяющих населенные пункты Каменского городского округа с близлежащими районными центрами и Екатеринбургом.
3.13	Внедрение электронной системы мониторинга железнодорожного сообщения.
3.14	Введение в эксплуатацию транспорта на экологически более чистой топливе (газ, водород, электричество).
3.15	Единое информационное пространство для владельцев личного и коммерческого автотранспорта, предприятий общественного транспорта (распространение интернет-сервисов с помощью использования gps-навигации, мобильного интернета).
3.16	Оптимизация потоков общественного транспорта внутри города (системы «умных» светофоров отслеживание загруженности перекрестков и автоматическая настройка длительности сигнала в соответствии с ней).

Предложения по развитию транспортной инфраструктуры городского округа разработаны исходя из задач:

- обеспечения удобных внешних и внутренних связей муниципального образования;
- соответствия решениям государственной программы Свердловской области «Развитие транспорта, дорожного хозяйства, связи и информационных технологий Свердловской области до 2024 года», утвержденной постановлением Правительства Свердловской области от 29 октября 2013г. № 1331-ПП;
- соответствия приоритетам социально-экономического развития Свердловской области (Закон Свердловской области от 21 декабря 2015 года № 151-03 «Стратегия социально-экономического развития Свердловской области на 2016 - 2030 годы») (с изменениями на 22.03.2018г.)
- Стратегии социально-экономического развития муниципального образования Каменского городского округа до 2030;
- повышения плотности и пропускной способности автодорожной сети;
- развития системы общественного пассажирского транспорта;
- обеспечения безопасности движения транспорта и пешеходов.

На основе прогнозируемого уровня автомобилизации и интенсивности движения в Каменском городском округе разработаны предложения по категорированию дорог с учетом прогнозируемой загрузки.

В качестве критерия загрузки принимается максимальная интенсивность движения на одну полосу проезжей части в часы пик, см. таблицу 74.

Таблица 74.

**Категории загрузки улиц и дорог
в зависимости от максимальной интенсивности движения на одну полосу в часы пик**

№ п/п	Наименование категории улиц и дорог	Максимальная интенсивность движения на одну полосу движения, авт./час	Примечание
1.	Улицы и дороги с крайне высокой нагрузкой	Более 700	Это магистрали, на которых в перспективе могут возникать сложные заторовые ситуации
2.	Улицы и дороги с высокой загрузкой	от 500 до 700	Это магистрали, на которых наблюдается насыщенное движение
3.	Улицы и дороги со средней загрузкой	300-500	На данных магистралях движение ниже уровня насыщенного.
4.	Улицы и дороги с низкой нагрузкой	150-300	
В целях конкретизации показателей транспортной нагрузки на отдельных участках улично-дорожной сети города предлагается введение следующих дополнительных категорий:			
5.	Улицы и дороги с интенсивностью	200-300	Дополнительные категории
6.	Улицы и дороги с интенсивностью	100-200	
7.	Улицы и дороги с интенсивностью	100	

6.2. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ЛЕГКОВОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА, ВКЛЮЧАЯ РАЗВИТИЕ ЕДИНОГО ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. В целях повышения безопасности дорожного движения и улучшения обслуживания пользователей предусмотрено обустройство автомобильных дорог местного значения объектами дорожного сервиса и другими предприятиями, оказывающими услуги участникам движения.

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности предусматривают меры по антитеррористической защищенности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и внедрению современного оборудования и технологий обеспечения безопасности.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской зоне муниципального образования.

Предполагается устройство дополнительных парковочных площадок и строительство многоярусных автомобильных стоянок во вновь застраиваемых частях города.

Также по данному разделу необходимо выполнение ряда следующих мероприятий:

- создание сети автостоянок у объектов общественного назначения, проходных производственных зон, в рекреационных зонах;
- выделение территорий для размещения гаражей боксового типа и многоэтажных гаражей манежного типа для районов многоэтажной застройки с нормативным радиусом доступности до 800 м;
- организация общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей (весь период).

Рекомендованы мероприятия по обустройству дополнительных парковок (парковочных мест) при разработке проектов капитального ремонта автодорог и строительству охраняемых автостоянок. Мероприятия данного раздела планируются, как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, и могут быть реализованы при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

Предлагается ряд мероприятий по формированию единого парковочного пространства, см. таблицу 75.

Таблица 75.

Мероприятия по формированию единого парковочного пространства

№ п/п	Перечень мероприятий по формированию единого парковочного пространства
1.	Строительство и увеличение существующих парковочных карманов у общеобразовательных учреждений городского округа с обязательным выделением мест для автотранспорта инвалидов.
2.	Строительство и увеличение ёмкости существующих парковочных карманов у социально-значимых объектов городского округа.
3.	Устройство парковочных карманов вдоль улично-дорожной сети в тех местах, где это возможно организовать для стоянки транспортных средств под углом 45 градусов к тротуару («елочкой»).
4.	Для повышения эффективности использования парковочных карманов требуется нанесение разметки, определяющей правила расположения автомобилей, при котором количество машино-мест будет максимальным.

6.3. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПЕШЕХОДНОГО И ВЕЛОСИПЕДНОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных переходов, освещения участков автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, светофоров, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

Рациональная организация движения пешеходов является решающим фактором повышения пропускной способности улиц и дорог и обеспечения более дисциплинированного поведения людей в дорожном движении.

В местах концентрации пешеходных потоков в месте пересечения с транспортными потоками по автодорогам рекомендуется организация движения пешеходных потоков согласно разработанному проекту ОДД в Каменском городском округе. Проект разработан на основании нормативной документации, а именно ГОСТ Р 52289-2004,

Приказ Министерства транспорта РФ от 17 марта «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения». В проекте также предусмотрено обустройство зон в пределах образовательных учреждений.

Основные задачи и мероприятия по организации движения пешеходов представлены в табл. 76.

Таблица 76.

Основные задачи и мероприятия по организации движения пешеходов

Основные задачи и мероприятия по организации движения пешеходов
Задачи организации движения пешеходов
Обеспечение самостоятельных путей для передвижения людей вдоль улиц и дорог
Оборудование пешеходных переходов
Создание пешеходных (бестранспортных) зон
Выделение жилых зон
Комплексная организация движения на специфических постоянных пешеходных маршрутах
Меры по обеспечению пешеходного движения вдоль магистралей (отделение его от транспортного потока)
Устройство тротуаров на улицах и пешеходных дорожек вдоль автомобильных дорог. Они должны быть достаточной ширины для потока людей и содержаться в надлежащем состоянии.
Устранение всевозможных помех для движения потока пешеходов (ликвидация торговых точек на тротуарах, рациональное размещение телефонных будок, киосков и т.п.), снижающих пропускную способность тротуаров.
Применение по краю тротуара ограждений, предотвращающих внезапный для водителей выход пешеходов на проезжую часть, а также установка на разделительной полосе магистралей ограждающей сетки, препятствующей переходу людей.
Выделение и ограждение дополнительной полосы на проезжей части для движения пешеходов при недостаточной ширине тротуаров и наличии резерва на проезжей части.
Устройство пешеходных галерей (крытых проходов) за счет первых этажей зданий в местах, где невозможно иначе расширить тротуар.
Устройство ограждений (высоких бортов, колесоотбойных брусов), предотвращающих выезд автомобилей на пешеходные пути в наиболее опасных местах.
Наглядное информирование пешеходов (с помощью указателей) об имеющихся пешеходных путях.
Особенности организации пешеходных тротуаров
Пешеходные тротуары необходимо располагать с двух сторон дороги, а при односторонней застройке - с одной.
Число полос движения на тротуаре и пешеходной дорожке зависит от интенсивности пешеходного движения. Число полос движения должно быть не менее двух. При суммарной интенсивности пешеходного движения в часы пик более 1000 чел./ч число полос движения на тротуаре должно быть не менее трех.
Ширина одной полосы тротуара (пешеходной дорожки) с числом полос 2 и более должно быть не менее 0,75 м. Минимальная ширина однополосной пешеходной дорожки должна быть не менее 1 м.
Для ограничения случайного выхода пешехода на проезжую часть вдоль тротуара необходимо устраивать пешеходные ограждения или посадки кустарника. Кустарник не должен ограничивать боковую видимость.
На дорогах I категории дополнительно устанавливаются сетки по оси разделительной полосы. Высота сетки должна быть не менее 1600 мм, а нижнего края - не более 450 мм от поверхности дороги.
<i>Примечание:</i> Задачи обеспечения самостоятельных путей для передвижения людей вдоль улиц и дорог решаются на стадии строительства или реконструкции автомобильных дорог и улиц. В случае несоответствия условий пешеходного движения требованиям нормативов, задача по приведению их к соответствию может быть решена на стадии капитального ремонта магистрали.
Особенности организации пешеходных переходов

При интенсивности движения по дороге более 200 авт./ч в местах сосредоточения пешеходов, пересекающих дорогу, необходимо устраивать пешеходные переходы.

В крупных населенных пунктах пешеходные переходы располагают не реже чем через 300 м.

В населенных пунктах протяженностью до 0,5 км устраивают не более 2 пешеходных переходов с интервалом 150...200 м.

Места пешеходных переходов должны быть оборудованы и хорошо просматриваться на расстоянии не менее 150 м.

Для того, чтобы пешеходы могли, не доходя до перехода, увидеть ТС на подходах к нему, должен быть обеспечен треугольник видимости: в заштрихованной зоне (для разрешенной скорости 60 км/ч) не должно быть парапетов, заборов, зеленых насаждений и других препятствий выше 0,5 м (см. рис.37).

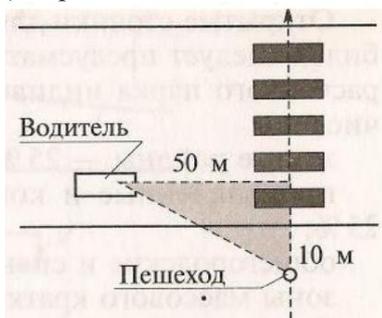


Рис. 37.- Схема пешеходного перехода с обеспечением треугольника видимости

Примечание:

При значительном увеличении интенсивности движения транспорта и пешеходов, пешеходный переход должен перейти из разряда нерегулируемых в разряд регулируемых. Порядок организации светофорного регулирования на пешеходных переходах регламентируется ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Создание пешеходных зон, свободных от движения транспорта

При организации пешеходных зон учитываются потребности жителей соответствующих районов.

Для жителей предусмотрен подъезд автомобилей спецслужб, коммунальной техники, а коммерческие организации пользуются правом проезда для обеспечения магазинов, ресторанов и кафе.

Чаще всего въезд в пешеходные зоны обозначен разметкой и знаками, и крайне редко отделён физически различными бордюрами, столбиками и т. п.

В соответствии с нормами СП 59.13330.2012 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения. Актуализированная редакция СНиП 35 - 01-2001» проектировщики должны учитывать проблемы маломобильных групп при использовании пешеходных тротуаров.

Характерными представителями маломобильной группы граждан являются инвалиды-колясочники и женщины с детскими колясками, кроме того, участились случаи, когда представители старшего поколения используют сумки с колесами, для перевозки покупок. Все эти группы пешеходов объединяет наличие колес различных размеров, необходимых для перемещения.

Так как инвалидная коляска наиболее чувствительна к перепаду высот, чем велосипед, детская коляска или сумка на колесах, то за основу анализа благоустройства инвалидная коляска.

Следует отметить, что наличие бордюра высотой более 4 см делает пространство для движения инвалидных колясок не комфортным, так как преодолеть такой бордюр самостоятельно инвалиды-колясочники не могут. На рис. 38 показан пешеходный переход с пандусом, позволяющий инвалидам-колясочникам самостоятельно пересекать проезжую часть улицы. Предлагается по мере проведения работ по ремонту, капитальному ремонту и реконструкции улиц и дорог учитывать проблему доступности пешеходных тротуаров для маломобильных групп граждан. Для улучшения пешеходной доступности

пешеходных тротуаров и переходов предлагается устраивать пандусы в местах пересечения их с проезжими частями.

Для благоприятных условий посадки инвалидов в автобусы, подвижной состав общественного транспорта общего пользования должен иметь не только низкий пол, но выдвижные пандусы для посадки в салон автобуса. Существует два типа пандусов, выдвижаемые в автоматическом режиме и пандусы для использования которых необходима посторонняя помощь. Обычно механические пандусы выдвигают водители автобусов. Предлагается в перспективе, по мере обновления подвижного состава, рекомендовать автотранспортным организациям, осуществляющим пассажирские перевозки на территории городского округа, закупать низкопольный подвижной состав с автоматическими выдвижными пандусами (см. рис. 39). Данные пандусы более удобные для инвалидов, не требуют посторонней помощи для использования, а также в значительной мере снижают время посадки высадки инвалида. Подвижной состав общественного транспорта, должен также предусматривать площадку для инвалидных колясок в непосредственной близости к выходу из автобуса.



Рис. 38 - Пешеходный переход, обеспечивающий условия движения маломобильных групп граждан



Рис.39 – Автоматический выдвижной пандус для инвалидов

В настоящее время доля перемещений на велосипеде на территории Каменского городского округа составляют менее 2 % от всех передвижений.

Исходя из того, что объем передвижений пешеходов на данный момент в разы выше, чем велосипедистов, предлагается создание не отдельной велосипедной инфраструктуры, а прогулочной, то есть велосипедно-пешеходной (см. рис. 40).



Рис.40 - Тротуар с совместным движением велосипедов и пешеходов



Рис.41 – Парковка велосипеда по типу «стенд»

Прогулочная инфраструктура должна проходить по тихим улочкам достаточной ширины, через парки, скверы и леса. Вместе с тем, при наличии велодорожек, маршруты которых будут совпадают с местами приложения труда населения, жители города смогут добираться до мест работы, используя велосипеды, что тоже необходимо учитывать при проектировании маршрутов велодорожек на перспективный период.

Велосипед требует парковочного пространства в десятки раз меньше, чем легковой автомобиль. Время парковок велосипеда можно разделить на краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные. Для временного хранения возможно использование следующих типов велосипедных парковок: стойка, стенд и многоуровневая парковка.

Необходимо учитывать четыре фактора удобной велопарковки, представленных в табл. 77.

Таблица 77.

Четыре фактора удобной велопарковки

№ п/п	Наименование фактора удобной велопарковки	Характеристика фактора удобной велопарковки
1.	Видимость и обнаружение	Велопарковка должна быть хорошо видима на расстоянии. Чем проще будет обнаружить её, тем больше вероятность того, что она будет пользоваться спросом. Вывески и указатели о наличии такой парковки и её месторасположении могут служить дополнительными подсказками для велосипедистов.
2.	Расстояние до парковки	Наилучшее расположение - непосредственно возле входа. Продолжительность стоянки также решает, сколько велосипедисты готовы идти от парковки до места назначения (входа). Если велопарковка предназначена для кратковременного пребывания, то расстояние должно быть не больше 15 метров. Для долгосрочной парковки расстояние до 100 метров является приемлемым. Для ночной или 24-часовой стоянки важным фактором является не столько расстояние, сколько уровень безопасности на этой парковке.
3.	Доступность	Доступ к велопарковке должен быть лёгким и беспрепятственным. Подход к парковке не должен пересекаться с движением пешеходов и машин, а также не должен быть загроможден другими физическими объектами.
4.	Безопасность	Велопарковка не должна загромождать запасные выходы, перекрывать канализационные люки, пандусы, лестницы и подходы к ним. Также следует избегать размещения вблизи оконных проёмов. Не следует размещать стенды вдоль автодорог ближе 800 мм от края проезжей части. Велопарковка не должна загромождать обзор на перекрёстках и пешеходных переходах.

Рекомендуется установку на улично-дорожной сети населенных пунктов Каменского городского округа города у различных мест притяжения пассажиропотока велопарковочных мест типа «Стенд» на общее размещение 240 велосипедов.

Стенд - парковка для нескольких велосипедов. Парковка для велосипедов скрепляющая в одну конструкцию несколько стоек (рис. 41). Данный тип парковки предназначен для крепления нескольких до 20 - 30 велосипедов.

Самый оптимальный вариант для велопарковки - конструкция в виде буквы П (перевернутой буквы U). Она отвечает всем вышеописанным требованиям к стендам. Она легко монтируется и вписывается в интерьер улиц. На одной стойке можно зафиксировать два велосипеда. Форма стойки позволяет заблокировать велосипед замками в двух местах.

Данный тип парковки обойдется от 800 до 1 500 рублей за одно парковочное место. Необходимая площадь под один велосипед при таком типе парковок составляет 1,7-1,9 м² на один велосипед.

Подобный тип парковки необходимо устанавливать в местах среднего объема тяготения населения - рядом с офисами, торговыми центрами, школами, магазинами средней величины, кинотеатрами и гостиницами, для краткосрочной и среднесрочной парковки.

В настоящее время на территории населенных пунктов Каменского городского округа улично-дорожная сеть в достаточной мере оборудована тротуарами. Вместе с тем, не всегда ширина имеющихся тротуаров позволяет выделить обособленную полосу движения велосипедистов, что требует дополнительного уширения ширины тротуаров. Кроме того, в малоэтажной застройке в городской и сельской местности требуется устройство тротуаров, так как преимущественно движение пешеходов осуществляется по обочинам проезжей части. Местами имеющиеся тротуары оборудованы только с одной стороны проезжей части.

Для поддержания экологически чистой среды на территории Каменского городского округа необходимо предусмотреть создание системы велосипедных дорожек и пешеходных улиц, возможно развитие велосипедного туризма (создание сети велосипедных стоянок вблизи объектов туристического притяжения, разработка серии тематических межмуниципальных маршрутов и веломаршрутов по округу, организация проката велосипедов).

Также, для создания безбарьерной среды для маломобильных групп населения при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесённых к созданию безбарьерной среды.

Мероприятия по данному разделу:

- строительство трассы велопешеходной дороги вдоль рекреационной зоны;
- формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением;
- устройство велодорожек в поперечном профиле главных улиц;
- обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды.

6.4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА, ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КОММУНАЛЬНЫХ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ

В целях упорядочения организации дорожного движения, внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам местного значения, позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов. Также требуется строительство стоянок для крупногабаритного и тяжеловесного транспорта на окраинах населенных пунктов Каменского городского округа.

Транзитный транспорт не только увеличивает интенсивность уличного движения и снижает скорость сообщения, но и повышает загазованность воздушного бассейна городов, ухудшает условия безопасности движения, влияет на повышение транспортного шума. Основную часть транзитного транспорта составляют грузовые автомобили. Поэтому во всех странах мира принимаются меры по выводу транзитного транспорта за пределы населенных пунктов путем строительства обходных магистралей или выделения его из общих городских потоков.

Важнейшим звеном транспортной системы является грузовой транспорт, который играет ведущую роль в перевозках грузов внутри населенных пунктов.

В настоящее время актуальной проблемой организации движения грузовых автомобилей в населенных пунктах стало несоответствие веса-габаритных характеристик

грузовых автомобилей дорожным условиям: узкие улицы населенных пунктов отрицательно влияют на условия движения автопоездов; грузовые автомобили плохо вписываются в повороты, создают помехи другим участникам движения; грузовые автомобили полной массы зачастую составляют 50 и более тонн; конструкция дорожной одежды улиц и дорог зачастую не соответствует такой нагрузке, производимой автомобилями, что приводит к интенсивному разрушению покрытия дорожной одежды.

Главные направления грузового движения - магистрали, предназначенные для грузового движения через территорию города, а также для подъезда к районам основного грузотяготения. Вдоль главных маршрутов расположена большая часть точек грузополучения и грузоотправления.

Фактически грузовые автомобили (особенно автопоезда) должны въезжать на территорию города по данным направлениям, а также следовать через город транзитом. Грузовые автомобили должны от грузоотправителя или грузополучателя по кратчайшей траектории выезжать на магистрали главного грузового движения. Это позволит минимизировать нагрузку на улицы, не предназначенные для грузового движения. Конструкция дорожной одежды на данных магистралях должна быть более прочной и соответствовать необходимой транспортной нагрузке от грузовых автомобилей.

Второстепенные направления грузового движения - направления, предназначенные для движения грузового транспорта по территории города. На эти улицы грузовые автомобили должны попадать через главные направления по кратчайшему расстоянию, а затем выезжать непосредственно к месту получения груза.

Крупногабаритным (негабаритным) грузом или негабаритом считается такой вид груза, который имеет весогабаритные параметры, превышающие нормы, установленные в Правилах дорожного движения. Другими словами, это груз, для транспортировки которого требуется специальное автотранспортное средство. Следует иметь в виду то, что если груз вместе с автотранспортным средством имеет ширину до 255 см (260 см для рефрижераторов), высоту от поверхности дорожного полотна до 4 метров и длину до 20 метров (для одиночного транспортного средства 12 метров), его можно перевозить без специального разрешения.

В случае, если транспортное средство с грузом превышает весогабаритные характеристики, указанные выше, на него необходимо получение специального разрешения на перевозку.

Правила перевозки опасных грузов утверждены Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 08.08.1995 №73. В соответствии с данным приказом, к опасным грузам относятся грузы, требующие особые меры предосторожности при перевозке, например, вещества и материалы с физико-химическими свойствами высокой степени опасности по ГОСТ 19433-88 «Грузы опасные. Классификация и маркировка».

Данным документом предлагается осуществлять перевозку крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов, по главным направлениям грузового движения. В случае если грузоотправитель или грузополучатель, находится на удалении от главных направлений движения, необходимо разрабатывать маршрут так, чтобы попадать на главное направление движения по кратчайшему расстоянию по второстепенным направлениям. Для перевозки крупногабаритных грузов, а также негабаритных, в соответствии с Законом по организации дорожного движения, необходима разработка проекта организации движения на маршрут движения транспортного средства по территории населенного пункта. Данный проект разрабатывается отдельно на каждый маршрут следования крупногабаритного транспортного средства.

6.5 МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ СЕТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ КАМЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА

Проектом Генерального плана предлагается:

- Строительство автодороги регионального значения «Каменск-Уральский – Богданович»
- Строительство объездной автодороги южнее с. Покровское с последующим выходом к Южному обходу г. Каменск-Уральский;
- С транспортной развязки западнее с. Покровское, в районе примыкания планируемой объездной автодороги к автодороге федерального значения Р-354 («Екатеринбург – Шадринск – Курган»).
- Строительство транспортной развязки в районе примыкания планируемой объездной автодороги к Южному обходу г. Каменск-Уральский;
- Строительство объездной автодороги (Северный обход) севернее г. Каменск-Уральский с последующим выходом в районе с. Новоисетское на автодорогу федерального значения Р-354 («Екатеринбург – Шадринск – Курган»);
- Строительство путепроводов в районе пересечений планируемой объездной автодороги с железной дорогой направления Курган – Свердловск – Пермь – Янаул (запад-восток) и Егоршино – Каменск-Уральский – Нижняя – Челябинск (север-юг);
- Строительство моста для проезда автомобильного транспорта через р. Исеть в районе д. Черноскутова и д. Соколова.
- Строительстве автомобильно-пешеходного моста в д. Шилова.
- Капитальный ремонт и реконструкция автодорог местного значения:
 - п. Ленинский – д. Походилово (часть дороги от п. Ленинский в юго-западном направлении – 1,8 км.);
 - от автодороги направления п. Ленинский – с. Абрамово – съезд к п. Октябрьский;
 - с. Щербаково – далее с выходом к Южному обходу;
 - с. Б. Грязнуха – д. Суворы;
 - д. Белоносово – д. Малиновка;
 - д. Походилова – с. Троицкое;
 - Южный обход – д. Черноскутова;
 - д. Кремлевка – с. Травянское;
 - д. Кремлевка – г. Каменск-Уральский;
 - с. Пирогово – д. Крайчикова – д. Потаскуева;
 - с. Щербаково до автодороги с. Рыбниковское – г. п. Мартюш;
 - с. Щербаково до автодороги с. Рыбниковское – п. Горный;
 - от с. Исетское до рекреационных территорий в районе р. Исеть.
- Реконструкция существующих автомобильных мостов через реку Исеть;
- Реконструировать существующие улицы во всех населенных пунктах Каменского городского округа (замена существующего грунтового покрытия на асфальтобетонное), предусмотреть тротуары, организацию освещения, водоотвода с проезжих частей;

Для решения проблем низкой пропускной способности и предотвращения возможных заторовых ситуаций на участке а/д Р-354 «Екатеринбург-Шадринск-Курган» г. Каменск-Уральский - подъезд к с. Колчедан по ходу прохождения автодороги, предлагается реконструкция участка. Общая длина участка под реконструкцию составляет 2463м. Планируется уширение проезжей части с 2 до 4 полос в обоих направлениях с

одновременным сужением ширины каждой полосы движения с 3,75м до 3,5м. Для укрупненной оценки затрат, необходимых на осуществление мероприятий, был произведен укрупненный сводный сметный расчет (см. рис.42)

Укрупненный сметный расчет по объекту:

«Дорога Р-354 "Екатеринбург-Шадринск-Курган" Участок г. Каменск-Уральский-подъезд к с. Колчедан»

						тыс. руб.
№№ п/п	Обосновани е	Наименование	Ед. изм.	Кол-во	Цена ед.	Всего
1	2	3	4	5	6	7
	Раздел.1 Автодорог а					
1	08-04-001-02	Обычная автомобильная дорога категории II, дорожная одежда капитального типа с асфальтобетонным покрытием K1=1,0 (II дорожно-климатическая зона, табл. 6.1)	км	2,463	68 457,70	168 611,32
		Итого по смете в ценах на 01.01.2017 г.				168 611,32
		Всего по смете в текущих ценах с K=1,058 на 01.01.2018 г. (Письмо МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РОССИИ от 29.09.2017 №27637-АТ/ДОЗи)				178 390,77
		НДС18%				32 110,34
		Всего по смете				200 721,65

Примечание:

Стоимость строительства определена по сборникам, «Укрупненные нормативы цены строительства»:

НЦС 81-02-08-2017 Сборник №08 Автомобильные дороги (Утвержден Приказом Минстроя России от 3 июля 2017 г. №948/пр)

Рис. 42 - Результаты укрупненного сметного расчета

Предложенные мероприятия позволят повысить транспортно-эксплуатационные показатели автомобильной дороги с целью обеспечения безопасного и удобного движения автомобильных и других транспортных средств со скоростями, нагрузками и габаритами.

Строительство, реконструкция и ремонт улиц и дорог являются основными мероприятиями по развитию улично-дорожной сети и приведению в нормативное их транспортно-эксплуатационное состояние. Строительство новых магистралей в населенных пунктах позволяет создавать новые транспортные направления, связывающие различные районы, а также создавать дублирующие направления движения для существующих улиц и дорог. Реконструкция улиц и дорог предназначена для улучшения существующих транспортно-эксплуатационных параметров, для изменения условий движения и повышения безопасности дорожного движения. Обычно при реконструкции улиц и дорог увеличивается число полос движения транспорта и увеличивается их ширина.

К новому строительству и реконструкции улиц и дорог приступают в условиях, когда организационно-технические мероприятия исчерпали свои возможности, а реконструкция отдельных перекрестков не дает нужного эффекта.

Разработка мероприятий по сохранности улично-дорожной сети является не менее важной, чем новое строительство или реконструкция, поскольку уровень безопасности и провозная способность всей сети улиц и дорог определяются требуемыми транспортно-эксплуатационными показателями дорожного полотна, которые обеспечиваются плановыми ремонтными работами.

В рамках задачи, предусматривающей меры по обеспечению устойчивого функционирования автомобильных дорог общего пользования местного значения, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задач Программы, направленные на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства муниципальной собственности, установление придорожных полос автомобильных дорог местного значения и обозначение их на местности, информационное обеспечение дорожного хозяйства, выполнение работ и оказание услуг, направленных на обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения, выполнение работ и оказание услуг, направленных на правовое обеспечение реализации Программы.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса Каменского городского округа должны стать:

- расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в городском округе;
- дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Свердловской области;
- упорядочение улично-дорожной сети в отдельных населенных пунктах муниципального образования, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
- строительство новых главных и основных автодорог;
- строительство улично-дорожной сети на территории нового жилищного строительства в муниципальном образовании.

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

Основные направления развития транспортной инфраструктуры на федеральном уровне определены транспортной стратегией Российской Федерации, утверждённой распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 №1734-р.

Изменение целевых показателей за период 2018-2029 годы показано в табл. 78

Таблица 78.

Целевые показатели развития дорожной инфраструктуры

Наименование целевого показателя	2018 г.	2029 г.
Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения с усовершенствованным дорожным покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, %	14,4	27,5
Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, км	-	12
Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, %;	58,5	72,2
Доля муниципальных автомобильных дорог, в отношении которых проводились мероприятия по зимнему и летнему содержанию дорог, %	100	100

Перечень запланированных мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры Каменского городского округа на период 2019-2029 годы с разбивкой по годам представлен далее в Программе.

6.6. КОМПЛЕКСНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, В ТОМ ЧИСЛЕ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОГО ДВИЖЕНИЯ, СНИЖЕНИЯ ПЕРЕГРУЖЕННОСТИ ДОРОГ ИЛИ ИХ УЧАСТКОВ

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

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения посредством приобретения и установки/замены знаков дорожного движения;
- обеспечение образовательных учреждений муниципального образования учебно-методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- замена и установка технических средств организации дорожного движения, в т.ч. проектные работы;
- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры Каменского городского округа должны стать:

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме;
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению муниципального образования;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

На сегодняшний момент светофорное регулирование на территории Каменского городского округа осуществляется путем установки предупреждающих светофоров желтые мигающие типа Т.7.

Существующий уровень интенсивности движения транспорта в данных транспортных узлах обеспечивает нормативные условия движения транспорта.

Однако с учетом роста уровня интенсивности на перспективу 10 лет (2032 год) в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2004 по условию 1 (значения интенсивности движения транспортных потоков пересекающихся направлений) будет требоваться введение светофорного регулирования с устройством уширений.

Сводный перечень транспортных узлов, на которых предлагается организовать светофорное регулирование на улично-дорожной сети Каменского городского округа представлен в табл. 79.

**Перечень транспортных узлов,
на которых предлагается организовать светофорное регулирование**

Среднее время в пути и среднее время опоздания одного транспортного средства Время в пути {опоздание} (сек.)	Существующая интенсивность без светофора	Перспективная интенсивность без светофора	Перспективная интенсивность со светофором
пгт. Мартюш, ул. Школьная-ул. Гагарина	8,72 {0,20}	10,45 {0,35}	18,93 {7,37}
с. Покровское (ул. Рабочая и ул. Ленина)	8,76 {0,30}	8,77 {0,06}	14,39 {6,27}
с. Колчедан (ул. Беяева и ул. Ленина)	9,09 {0,17}	9,23 {0,12}	21,72 {6,23}
с. Колчедан (южный обход г. Каменск-Уральского)	8,60 {0,00}	9,4 {0,16}	19,28 {8,87}

Из табл.79 видно, что в пгт. Мартюш, перекресток ул. Школьная установка светофорного объекта существенно увеличит среднее время в пути прохождения для одного транспортного средства с 8,72 сек. на 18,93 сек. Кроме того, время опоздания/задержки при прохождении перекрестка так же значительно увеличится. Тем не менее, эти показатели не критичны и не влияют на общую картину пропускной способности перекрестка. Та же тенденция наблюдается на остальных моделируемых перекрестках. Не смотря на увеличение среднего времени прохождения перекрестка, установка светофорных объектов необходима для обеспечения безопасности дорожного движения в связи с высокой перспективной интенсивностью движения.

Сведения о длине затора и количестве остановок представлены в табл.80.

Сведения о длине затора и количестве остановок

Длина очереди, м (количество остановок одного транспортного средства)	Существующая интенсивность без светофора	Перспективная интенсивность без светофора	Перспективная интенсивность со светофором
пгт. Мартюш, ул. Школьная	0,00 {0,00}	0,03 {0,02}	5,13 {0,35}
с. Покровское, ул. Рабочая	0,00 {0,00}	0,00 {0,00}	3,42 {0,22}
с. Колчедан, ул. Беяева	0,00 {0,00}	0,00 {0,00}	0,66 {0,26}
с. Колчедан (южный обход г. Каменск-Уральского)	0,00 {0,00}	0,00 {0,00}	1,92 {0,44}

Результаты анализа показали, что среднее количество торможений одного транспортного средства не существенно и составляет не более 0,5 на перспективу увеличения транспортного потока и установки светофора. Так же, длина очереди на перекрестке не существенна – не более 5,13 м. на перекрестке ул. Школьная в пгт. Мартюш. Следовательно, установка светофорных объектов положительно повлияет на организацию и безопасность дорожного движения. Разработанные схемы пофазного разъезда приведены на рис.43-46.

ПРОЕКТИРУЕМАЯ СХЕМА ПОФАЗНОГО РАЗЪЕЗДА В С. ПОКРОВСКОЕ

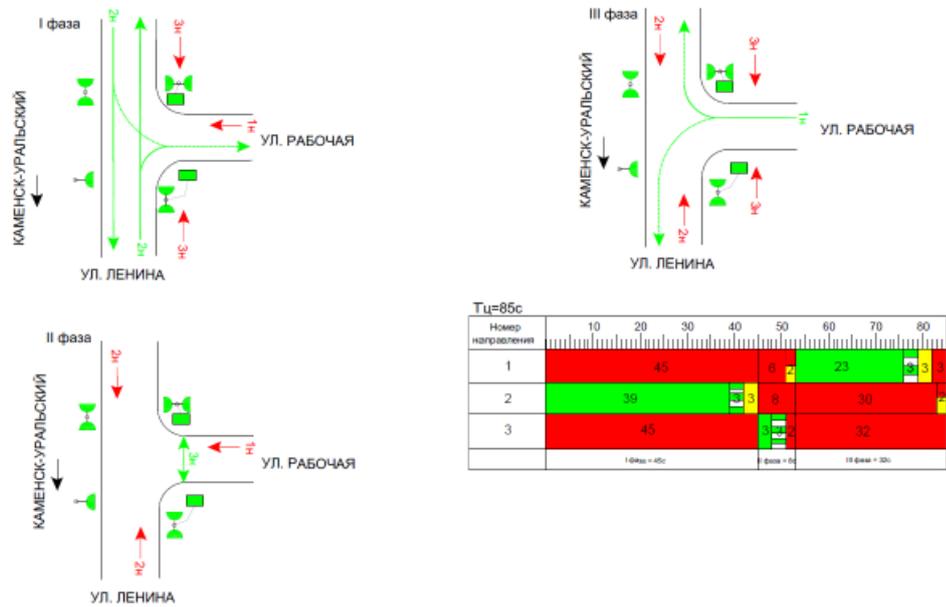


Рис.43 – Проектируемая схема установки светофорных объектов и организации пофазного развязки в с.Покровское

ПРОЕКТИРУЕМАЯ СХЕМА ПОФАЗНОГО РАЗЪЕЗДА В ПГТ. МАРТЮШ

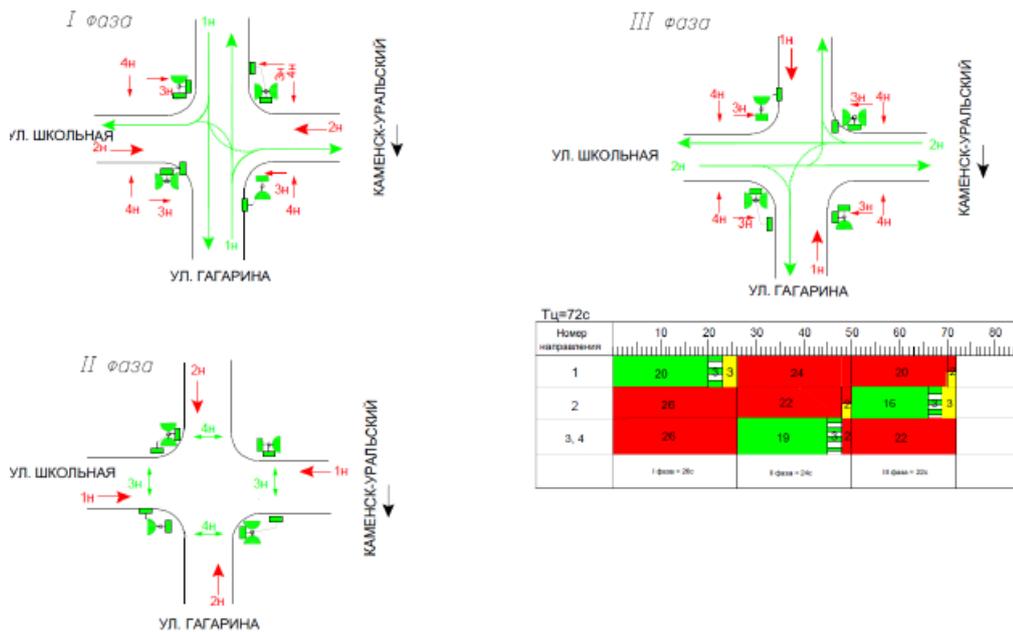


Рис.44 – Проектируемая схема установки светофорных объектов и организации пофазного развязки в пгт. Мартюш

ПРОЕКТИРУЕМАЯ СХЕМА ПОФАЗНОГО РАЗЪЕЗДА В С. КОЛЧЕДАН

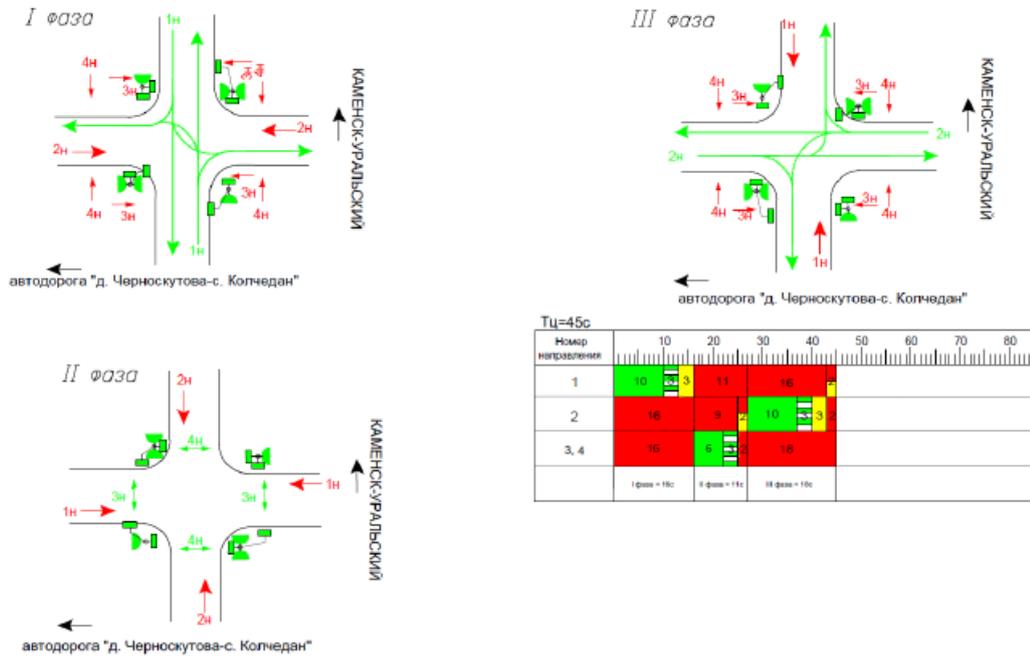


Рис.45 – Проектируемая схема установки светофорных объектов и организации пофазного разъезда в с.Колчедан. Автодорога «д.Черноскутова – с.Колчедан»

ПРОЕКТИРУЕМАЯ СХЕМА ПОФАЗНОГО РАЗЪЕЗДА В С. КОЛЧЕДАН

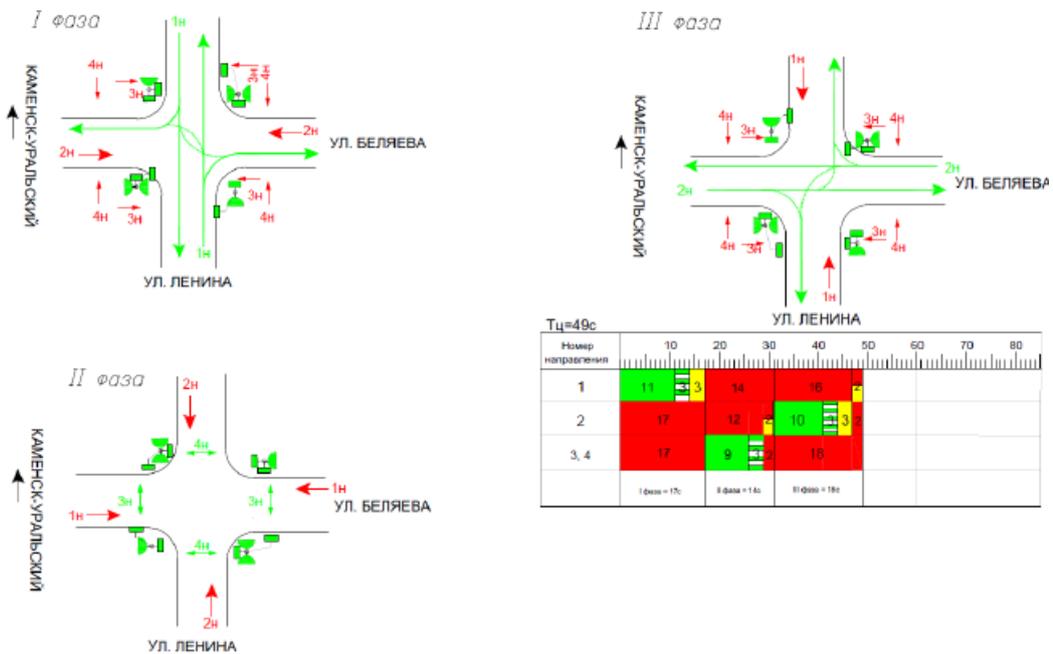


Рис.46 – Проектируемая схема установки светофорных объектов и организации пофазного разъезда в с.Колчедан. Улица Ленина

Согласно новой версии ГОСТ Р52289-2004, нерегулируемые пешеходные переходы должны стать более заметными для водителей транспортных средств.

Для повышения информативности водителей, о наличии нерегулируемого пешеходного перехода, рекомендуется использовать светофоры типа Т.7.

Типовая схема пофазного разезда на новых светофорных объектах с расчетными данными по длительности разрешающих тактов и циклов представлена на рис.47.

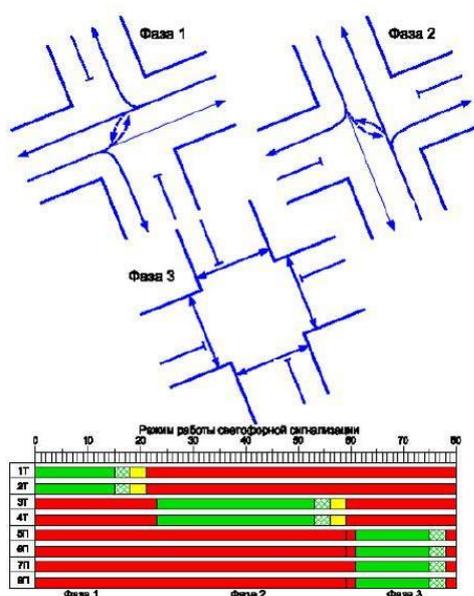


Рис.47 - Типовая схема пофазного разезда на новых светофорных объектах с расчетными данными по длительности разрешающих тактов и циклов

Ограничение скоростного режима для движения транспортных средств - одно из мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и снижению уровня аварийности на улично-дорожной сети населенных пунктов, см. табл.81.

Таблица 81.

Ограничение скоростного режима для движения транспортных средств

№ п/п	Место ограничения скоростного движения транспортных средств	Значение скоростного режима, км/ч
1.	На автомобильных дорогах общего пользования вне населенных пунктов.	90
2.	На территории населенных пунктов.	60
3.	На улично-дорожной сети в населенных пунктах на улицах, где движение транспорта и пешеходов разделено, путем устройства тротуаров.	60
4.	На улично-дорожной сети в населенных пунктах на улицах и дорогах, где расположено большое количество нерегулируемых пешеходных переходов и где проезжая часть ограничена частным сектором.	40

В целях контроля фактического скоростного режима предлагается установка систем фото-видеофиксации нарушений скоростного режима на ключевых транспортных узлах улично-дорожной сети Каменского городского округа.

В соответствии с действующим законодательством каждое образовательное учреждение должно разработать «Паспорт дорожной безопасности образовательного учреждения». Данный паспорт предназначен для отображения информации об образовательном учреждении с точки зрения безопасности детей на этапах их перемещений «дом - образовательное учреждение - дом». Паспорт используется преподавательским составом и сотрудниками Госавтоинспекции в работе по разъяснению безопасного передвижения и поведения детей на улично-дорожной сети вблизи

образовательного учреждения и на маршруте: школа - дом. Кроме того, паспорт необходим для предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

В соответствии с нормативными требованиями паспорт ведется ответственным сотрудником образовательного учреждения совместно с сотрудниками Госавтоинспекции, который оказывает помощь в разработке Паспорта.

Предлагается проводить анализ каждого случая детского дорожно-транспортного травматизма. Полученные в результате анализа причины травматизма, а также предложения по их предотвращению, должны вноситься в паспорта всех общеобразовательных учреждений Каменского городского округа. Это позволит исключить повторений типовых нарушений правил дорожного движения и снизить общий уровень детского травматизма.

Также для обеспечения безопасного движения детей к образовательным учреждениям необходима организация движения на пешеходных переходах, предусмотренная нормативными требованиями.

Рекомендуется у подходов к школам оборудовать пешеходные переходы с установкой светофорных объектов типа Т.7 желтых мигающих.

Установка камер автоматической фиксации нарушений приобретает все большую популярность в населенных пунктах России. В первую очередь камеры фиксации нарушений устанавливаются для регистрации следующих видов нарушений правил дорожного движения: превышение скорости, проезд на запрещающий сигнал светофора, выезд за стоп-линию, выезд на встречную полосу движения.

В настоящее время в населенных пунктах Каменского городского округа нет действующих систем видеofиксации и видеонаблюдения за транспортной обстановкой.

Предлагается установить систему видеofиксации и видеонаблюдения на ключевых транспортных узлах улично-дорожной сети населенных пунктов Каменского городского округа.

В существующих условиях роста автомобилизации, увеличения количества автомобилей и их технических возможностей организация дорожного движения требует особого внимания со стороны Администрации Каменского городского округа. Задачи организации дорожного движения предполагают комплексный учет градостроительной политики и условий движения транспорта. В этой связи целесообразно развитие функциональных возможностей МКП «Знак в области организации дорожного движения на территории Каменского городского округа. Деятельность МПК «Знак» в области организации дорожного движения предлагает следующие направления:

Внедрение и эксплуатация систем управления дорожным движением.

Развитие и эксплуатация технических средств регулирования дорожного движения (далее - ТСРДД) (светофорных объектов, дорожных знаков и указателей, дорожной разметки, искусственных дорожных неровностей, пешеходных ограждений и другое).

Проектирование мест установки ТСРДД.

Разработка проектов организации движения, схем организации движения и светофорного регулирования.

Моделирование улично-дорожной сети и транспортных средств.

Проведения обследований транспортных и пешеходных потоков.

6.7. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ВНЕДРЕНИЮ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

Интеллектуальная транспортная система предназначена для эффективного управления транспортными потоками, увеличения пропускной способности улично-

дорожной сети, предотвращения автомобильных заторов, уменьшения задержек в движении транспорта, повышения безопасности дорожного движения, информирования участников движения о складывающейся дорожно-транспортной ситуации и вариантах оптимального маршрута движения.

В состав интеллектуальной транспортной системы входят:

- система мониторинга параметров транспортных потоков;
- система информирования участников дорожного движения о заторах;
- система управления техническими средствами регулирования и организации дорожного движения;
- система телеобзора;
- система управления парковочным пространством;
- система фотовидеофиксации нарушений Правил дорожного движения;
- система навигационно-информационного обеспечения на основе системы ГЛОНАСС.

Автоматизированной системой управления дорожным движением (АСУДД) называют комплекс технических, программных и организационных мер, обеспечивающих сбор и обработку информации о параметрах транспортных потоков и на основе этого оптимизирующей управление движением.

Для установления автоматизированной системы управления дорожным движением на узлах, где осуществляется и планируется реализовать светофорное регулирование, необходима разработка планов координации для различных условий движения.

Рекомендуется использование четырех программ управления:

Программа координации для утра буднего дня (ПК 1) используется для периода с 7.00 до 10.00 в рабочие дни.

Программа координации для межпикового периода (ПК 2) используется в период с 6.00 до 7.00, с 10.00 до 16.00, с 19.00 до 23.00 в будние дни, а также с 7.00 до 23.00 в выходные дни.

Программа координации для вечера буднего дня (ПК 3) используется в период с 16.00 до 19.00 в рабочие дни.

Программа координации для ночных часов (ПК 4) - программа с коротким циклом регулирования - используется в период с 23.00 до 6.00 в рабочие и выходные дни.

Предлагаемая схема работы автоматизированной системы управления представлена в табл. 82.

Таблица 82.

Схема работы АСУДД

Время	Номер программы управления	Примечание
Рабочие дни		
23.00 - 6.00	ПК 4 Короткая программа управления	Короткая программа управления для минимизации времени ожидания разрешающего сигнала светофора
6.00 - 7.00	ПК 2 Программа межпикового периода	Программа, настроенная на интенсивность движения межпикового периода, которая составляет 60-70 % от пиковой интенсивности движения
7.00 - 10.00	ПК 1 Программа для утреннего часа пик	Программа, настроенная под интенсивность движения утреннего часа пик и минимизирующая количество перегруженных перекрестков на улично-дорожной сети города
10.00 - 6.00	ПК 2 Программа межпикового периода	Программа, настроенная на интенсивность движения межпикового периода, которая составляет 60-70 % от пиковой интенсивности движения
16.00 -19.00	ПК 3 Программа для вечернего	Программа, настроенная под интенсивность движения вечернего часа пик и минимизирующая количество

Время	Номер программы управления	Примечание
	часа пик	перегруженных перекрестков на улично-дорожной сети города
19.00 -23.00	ПК 2 Программа межпикового периода	Программа, настроенная на интенсивность движения межпикового периода, которая составляет 60-70 % от пиковой интенсивности движения
Выходные дни и праздники		
23.00 - 6.00	ПК 4 Короткая программа управления	Короткая программа управления для минимизации времени ожидания разрешающего сигнала светофора
6.00 - 23.00	ПК 2 Программа межпикового периода	Программа, настроенная на интенсивность движения межпикового периода, которая составляет 60-70 % от пиковой интенсивности движения

Оперативная работа с системой АСУДД позволит использовать следующие алгоритмы управления: Жесткая сетевая координация и Жесткая магистральная координация.

Следующая ступень развития АСУДД потребует внедрения в систему детекторов транспорта, которые будут учитывать интенсивности движения транспорта в автоматическом режиме. На этой стадии автоматизированная система может использовать следующие методы управления движением: локальные адаптивные алгоритмы регулирования, метод поиска разрывов, метод разъезда очереди, метод расчетного определения длительностей цикла и фаз, метод прогноза прибытий, сетевые адаптивные методы управления.

В табл.83 показана пошаговая схема модернизации работы автоматизированной системы управления дорожным движением.

Таблица 83.

Схема модернизации системы АСУДД

Этап	Характеристика АСУДД
1 этап. Запуск работы светофорного регулирования	Однопрограммное управление светофорными объектами.
2 этап. Введение в систему АСУДД данных по 4 программам управления движения	Четыре программы управления дорожным движением, координация работы светофоров. Организация движения по алгоритму Зеленой волны.
3 этап. Модернизация АСУДД путем подключения детекторов транспорта	Управление движением в режиме адаптивного управления, с функциями изменения работы объектов под реальную дорожную ситуацию.

Предлагается использовать электронную базу данных, размещаемую на сервере администрации Каменского городского округа с организацией к ней доступа структур и сотрудников, участвующих в процессе организации дорожного движения. Данная электронная база предназначена для проведения работ по инвентаризации технических средств организации дорожного движения, разработки проектов организации дорожного движения, технических паспортов на автомобильные дороги, схем размещения рекламных и других конструкций, а также для других видов документации.

Автоматизированная информационная система позволит заносить объекты в базу данных, визуализировать их на карте и фотопанорамах, проводить основные статистические операции с ними, генерировать табличные отчеты и план-схемы.

В соответствии с Федеральным законом №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», а также с проектом Федерального закона «Об организации дорожного движения», в утвержденный проект организации дорожного движения на период эксплуатации дорог или их участков, его повторное утверждение должны осуществляться не реже чем один раз в три года, в связи с чем, рекомендуется 1 раз в 3 года проводить

повторную полную инвентаризацию технических средств организации дорожного движения. Предложения по периодичности актуализации базы данных представлены в табл. 84.

Таблица 84.

**Предлагаемая периодичность актуализации базы данных
организации дорожного движения Каменского городского округа**

№ п/п	Виды актуализации данных	Периодичность актуализации	Примечание
1.	Полная инвентаризация технических средств организации дорожного движения (ОДД).	1 раз в 5 лет.	Выполняется проектной организацией.
2.	Внесение изменений в базу данных по отдельным перекресткам и узлам. Мероприятий по изменению технических средств организации дорожного движения (ТСОДД) без изменения планировочной структуры сети.	Постоянно, после выполнения комплекса работ по изменению схемы организации дорожного движения.	Выполняется заказчиком или проектной организацией по отдельному договору подряда.
3.	Внесение изменений в базу данных по улицам и дорогам, после проведения их реконструкции или строительства. Планировочное изменение структуры сети.	Постоянно, после выполнения комплекса работ по строительству или реконструкции объекта.	Выполняется заказчиком или проектной организацией по отдельному договору подряда.

В процессе дорожного движения его участники нуждаются в информации, позволяющей свободно ориентироваться на улично-дорожной сети при следовании по выбранному маршруту. Данная информация снижает напряженность труда водителей и уменьшает вероятность дорожно-транспортных происшествий, а также увеличивает пропускную способность дорог.

Системы информационного обеспечения участников дорожного движения в Каменском городском округе должны включать в себя несколько подсистем.

Предлагается подразделять информацию по дорожному движению на три подсистемы: дорожную, внедорожную и обеспечиваемую на рабочем месте водителя, см. табл. 85.

Таблица 85.

Подсистемы информации дорожного движения

№ п/п	Наименование подсистемы информирования	Краткая характеристика подсистемы информирования	Возможность влияния администрации муниципального образования на подсистему информирования	Направления совершенствования подсистемы информирования
1.	Дорожная информация	К дорожной информации относится все, что доводится до сведения водителей (а также пешеходов) с помощью технических средств организации дорожного движения.	имеется	В качестве дорожной информации для водителей, особенно осуществляющих транзитное движение через Каменский городской округ используются знаки индивидуального проектирования. Данная информация позволит минимизировать общие потери,

№ п/п	Наименование подсистемы информирования	Краткая характеристика подсистемы информирования	Возможность влияния администрации муниципального образования на подсистему информирования	Направления совершенствования подсистемы информирования
				возникающие при движении транспортных средств по улично-дорожной сети населенных пунктов. На улично-дорожной сети Каменского городского округа установлено необходимое количество информационных знаков, исходя из целесообразности их установки.
2.	Внедорожная информация	Во внедорожную информацию входят периодические печатные издания (газеты, журналы), специальные карты-схемы и путеводители, информация по радио и телевидению, обращенная к участникам дорожного движения о типичных маршрутах следования, метеоусловиях, состоянии дорог, оперативных изменениях в схемах организации движения и т.д.	имеется	Внедорожная информация может указывать на текущее состояние автомобильных дорог, а также существующие и прогнозируемые метеоусловия. Вместе с этим предлагается использовать средства массовой информации и печатные издания, для информирования участников движения о введении временного ограничения или прекращения движения по участкам улично-дорожной сети Каменского городского округа. Информацию о введении временного ограничения, прекращении движения, а также изменения схемы движения на улично-дорожной сети Каменского городского округа, предлагается доводить до всех участников движения не позднее чем за 30 дней до их введения.
3.	Информация на рабочем месте	Информация на рабочем месте водителя может складываться из визуальной и звуковой, которые обеспечиваются автоматически различными датчиками, контролирующими показатели режима движения: например, скорость движения, соответствие дистанции до впереди	отсутствует	Администрация Каменского городского округа в процессе своей работы не имеет возможности влиять на совершенствование подсистемы «Информация на рабочем месте».

№ п/п	Наименование подсистемы информирования	Краткая характеристика подсистемы информирования	Возможность влияния администрации муниципального образования на подсистему информирования	Направления совершенствования подсистемы информирования
		движущегося в потоке транспортного средства. Особое место занимают получившие развитие навигационные системы, использующие бортовые ЭВМ и спутниковую связь.		

6.8. МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТА НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ КАМЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА

Для уменьшения количества выхлопных газов в городах, многие муниципалитеты ограничивают въезд для транспортных средств, не соответствующих определённым экостандартам. Также вводятся ограничения для движения автомобилей в центральных районах. Ведётся политика по ограничению парковочного пространства. Повышаются налоги на владение транспортным средством. Вводятся дополнительные маршруты общественного транспорта, продумываются варианты объезда, вводится одностороннее движение и просчитывается трафик.

Для снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения Программой предусмотрена реализация следующих мероприятий:

- установка информационных знаков, запрещающих мойку автотранспортных средств вблизи водоемов, расположенных в черте населенных пунктов;
- использование в качестве противогололедных материалов песка и гранитной крошки при содержании муниципальных автодорог общего пользования местного значения в целях предотвращения загрязнения придорожных полос и прилегающих водных объектов;
- ведение разъяснительной информационной работы по расширению использования альтернативного вида топлива – сжатого и сжиженного газа;
- содержание автомобильных дорог в соответствии с требованиями действующего законодательства;
- осуществление проверки нормативов содержания загрязняющих веществ в выхлопных газах при работе двигателей автотранспорта в порядке, установленном законодательством;
- при строительстве автомобильных дорог предусматривать средства защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автодорог для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

6.9. МЕРОПРИЯТИЯ ПО МОНИТОРИНГУ И КОНТРОЛЮ ЗА РАБОТОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И КАЧЕСТВОМ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И СУБЪЕКТОВ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Мониторинг и контроль за работой транспортной инфраструктуры, качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности, движением большегрузного и автомобильного транспорта, определение ущерба автомобильным дорогам общего пользования местного значения, нанесенного тяжеловесными автотранспортными средствами, осуществляет Администрация Каменского городского округа.

При возникающих проблемах, авариях, дорожно-транспортных происшествиях или чрезвычайных ситуациях на улично-дорожной сети, иных объектах транспортной инфраструктуры мониторинг ситуации и оповещение участников дорожного движения, надзорных органов, оперативных служб (скорая помощь, полиция и др.) и ответственных лиц осуществляется Единой дежурно-диспетчерской службой Каменского городского округа.

Предлагается организовать систему мониторинга дорожного движения на территории Каменского городского округа, см. табл. 86.

Таблица 86.

Предлагаемая периодичность и виды мониторинга дорожного движения в Каменском городском округе

№ п/п	Виды мониторинга	Периодичность мониторинга
1.	Обследование интенсивности движения транспорта на отдельных узлах	Мониторинг на улицах и перекрестках, в отношении которых разрабатывается проектная документация. Обследование проводится в период проектирования объекта.
2.	Обследование интенсивности движения пешеходов на отдельных узлах	Мониторинг на улицах и перекрестках, в отношении которых разрабатывается проектная документация. Обследование проводится в период проектирования объекта.
3.	Сплошные обследования транспортных потоков на основных узлах города	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки.
4.	Сплошные обследования пешеходов потоков на основных узлах города	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки.
5.	Суточные обследования интенсивности движения на основных узлах	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки.
6.	Опросные обследования участников движения	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки.
7.	Обследование скорости движения транспортных потоков	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки.
8.	Обследование пассажиропотоков на сети массового транспорта	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки. Мониторинг может проводиться в рамках разработки новой схемы маршрутной

№ п/п	Виды мониторинга	Периодичность мониторинга
		сети города
9.	Обследование транзитного движения транспортного средства через город	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки.
Примечание: Мониторинги выполняются проектной организацией. Срок актуальности обследований 5 лет.		

Подобная система позволит своевременно выявлять проблемы на улично-дорожной сети Каменского городского округа, а также качественно и эффективно разрабатывать проектную документацию в отношении проблемных объектов. Сбор исходных данных может производиться как в ручном виде, так и в автоматическом режиме. Ручной режим требует участия учетчика в процессе мониторинга. Автоматический режим обследований требует установки датчиков, учитывающих интенсивность движения транспорта и пешеходов, а также пассажиропотоков. Подобные датчики требуют установки на основные перекрестки в городе, а также на все двери автобусов работающих в режиме маршрутных транспортных средств.

VII. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Финансирование Программы осуществляется за счет средств бюджета Каменского городского округа. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом Каменского городского округа на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Потребность в бюджетных ассигнованиях на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог местного значения определяется администрацией Каменского городского округа на основе Постановления Правительства Свердловской области от 14 ноября 2007 года №1102-ПП «О нормативах денежных затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог регионального значения и правилах их расчета» (в ред. Постановления Правительства Свердловской области от 17.06.2008 №590-ПП, от 19.11.2008-ПП, от 22.12.2010 №1880-ПП) с применением индекса-дефлятора.

Муниципальный заказчик разрабатывает сметные расчеты, в которых определяет виды работ, обязательные к выполнению при содержании муниципальных автомобильных дорог и периодичность их выполнения, применительно к фактическим объемам финансирования.

При разработке сметных расчетов на содержание автомобильных дорог должны учитываться следующие приоритеты:

- проведение работ, влияющих на безопасность дорожного движения, в том числе по восстановлению и замене удерживающих ограждений, дорожных знаков, уборке посторонних предметов с проезжей части, уборке снега и борьбе с зимней скользкостью, ямочному ремонту покрытий;
- проведение работ, влияющих на срок службы элементов автомобильной дороги и входящих в ее состав дорожных сооружений, в том числе по восстановлению обочин, откосов земляного полотна, элементов водоотвода, приведению полосы отвода автомобильной дороги в нормативное состояние.

Планирование финансовых затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения осуществляется администрацией Каменского городского округа в пределах бюджетных ассигнований, определенных в установленном порядке на реализацию мероприятий по проведению капитального ремонта, ремонта и содержанию автомобильных дорог местного значения на территории Каменского городского округа и правил расчета размера ассигнований бюджета Каменского городского округа за счет средств дорожного фонда Каменского городского округа.

1. Нормативы денежных затрат применяются для определения размера ассигнований из бюджета Каменского городского округа, предусматриваемых на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения.

2. В зависимости от категории автомобильной дороги местного значения и индекса-дефлятора на соответствующий год применительно к каждой автомобильной дороге местного значения определяются приведенные нормативы (Нприв. кап. рем., Нприв. рем., Нприв.сод.), рассчитываемые по формуле 1:

$$\text{Нприв.} = \text{Н} \times \text{Кдеф.} \times \text{Ккат.}, \text{ где: (1)}$$

Н - установленный норматив финансовых затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог местного значения V категории;

Кдеф. - индекс-дефлятор инвестиций в основной капитал за счет всех источников финансирования в части капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог местного значения или индекс-дефлятор потребительских цен в части содержания автомобильных дорог местного значения на год планирования (при расчете на период более одного года – произведение индексов-дефляторов на соответствующие годы), установленные Министерством экономики и труда Свердловской области для прогноза социально-экономического развития и учитываемые при формировании бюджета Каменского городского округа на соответствующий финансовый год;

Ккат. - коэффициент, учитывающий дифференциацию стоимости работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог местного значения по соответствующим категориям, согласно табл. 87.

Таблица 87.

Коэффициенты, учитывающие дифференциацию стоимости работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог местного значения по соответствующим категориям

Наименование	Категория автомобильных дорог местного значения				
	I	II	III	IV	V
Содержание	2,03	1,28	1,14	1,05	1,0
Ремонт	2,91	1,52	1,46	1,37	1,0
Капитальный ремонт	3,67	1,82	1,66	1,46	1,0

3. Определение размера ассигнований из бюджета Каменского городского округа на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения осуществляется по формулам 2-3:

$$\text{Акап. рем.} = \text{Нприв. кап. рем.} \times \text{Лкап. рем.}, \text{ где: (2)}$$

Акап.рем. - размер ассигнований из бюджета Каменского городского округа на выполнение работ по капитальному ремонту автомобильных дорог каждой категории;

Нприв.кап.рем. - приведенный норматив денежных затрат на работы по капитальному ремонту автомобильных дорог каждой категории;

Лкап.рем. – расчетная протяженность автомобильных дорог местного значения каждой категории, подлежащих капитальному ремонту на год планирования.

$$\text{Арем.} = \text{Нприв. рем.} \times \text{Лрем.}, \text{ где: (3)}$$

Арем. - размер ассигнований из бюджета Каменского городского округа на выполнение работ по ремонту автомобильных дорог каждой категории;

Нприв.рем. - приведенный норматив денежных затрат на работы по ремонту автомобильных дорог каждой категории;

Лрем. - расчетная протяженность автомобильных дорог местного значения каждой категории, подлежащих ремонту на год планирования.

Общая потребность в ассигнованиях из бюджета Каменского городского округа на выполнение работ по капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог определяется как сумма ассигнований на выполнение работ по всем категориям автомобильных дорог.

4. Расчет размера ассигнований из бюджета Каменского городского округа на выполнение работ по содержанию автомобильных дорог местного значения осуществляется по формуле 4:

$$\text{Асод.} = \text{Нприв. сод.} \times \text{Лсод.}, \text{ где: (4)}$$

Асод. - размер ассигнований из бюджета Каменского городского округа на выполнение работ по содержанию автомобильных дорог каждой категории;

Нприв.сод. - приведенный норматив денежных затрат на работы по содержанию автомобильных дорог каждой категории;

Лсод. - протяженность автомобильных дорог местного значения каждой категории на 1 января года, предшествующего планируемому периоду, с учетом ввода объектов строительства и реконструкции, предусмотренного в течение года, предшествующего планируемому.

Общая потребность в ассигнованиях из бюджета Каменского городского округа на выполнение работ по содержанию автомобильных дорог местного значения определяется как сумма ассигнований из бюджета Каменского городского округа на выполнение работ по содержанию автомобильных дорог по всем категориям автомобильных дорог.

5. Суммарная годовая потребность в ассигнованиях из бюджета Каменского городского округа для выполнения комплекса дорожных работ на автомобильных дорогах местного значения определяется как сумма годовой потребности в финансировании всех видов работ по всем категориям дорог.

6. Протяженность автомобильных дорог местного значения каждой категории принимается по данным государственного статистического наблюдения по состоянию на 1 января года, предшествующего планируемому периоду, с учетом планируемого ввода в эксплуатацию автомобильных дорог по результатам их реконструкции и строительства в течение года, предшествующего планируемому периоду (расчетные протяженности округляются до километров).

7. Расчетная протяженность автомобильных дорог местного значения каждой категории, подлежащих капитальному ремонту, на год планирования (Лкап.рем.) определяется по формуле 5:

$$\text{Лкап.рем.} = \text{L} / \text{Ткап.рем.} - \text{Лрек.}, \text{ где: (5)}$$

Ткап.рем. - нормативный межремонтный срок работ по капитальному ремонту для дорог каждой категории согласно таблице 2;

Лрек., - протяженность автомобильных дорог местного значения соответствующей категории, намеченных к реконструкции на год планирования.

L - протяженность автомобильных дорог местного значения каждой категории на 01 января года, предшествующего планируемому периоду, с учетом передачи автодорог в муниципальную собственность и планируемого ввода в эксплуатацию автомобильных дорог по результатам их реконструкции и строительства в течение года, предшествующего планируемому периоду

8. Расчетная протяженность автомобильных дорог местного значения соответствующей категории, подлежащих ремонту на год планирования (Lрем.), определяется по формуле 6:

$$L_{рем.} = L / T_{рем.} - (L_{рек.} + L_{кап.рем.}), \text{ где: (6)}$$

Tрем. – нормативный межремонтный срок работ по ремонту для дорог каждой категории согласно табл.88:

Таблица 88.

Нормативные межремонтные сроки (лет)

Наименование	Категория автомобильных дорог местного значения				
	I	II	III	IV	V
Капитальный ремонт	12	12	12	12	10
Ремонт	4	4	6	6	5

Нормативы денежных затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог местного значения на территории Каменского городского округа V категории в ценах 2007 года приведены в табл. 89.

Таблица 89.

Нормативы денежных затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог местного значения на территории Каменского городского округа V категории в ценах 2007 года

Норматив по виду работ	Ед. изм.	V категория
на содержание автомобильных дорог	тыс.руб/км	325,26
на ремонт автомобильных дорог	тыс.руб/км	1817,69
на капитальный ремонт автомобильных дорог	тыс.руб/км	5744,31

Результаты объемов необходимого финансирования для описанных выше вариантов сценарного развития транспортной инфраструктуры Каменского городского округа в текущих ценах 2017 года с учетом индекса-дефлятора отражены в табл. 90.

Таблица 90.

Объемы необходимого финансирования для всех сценариев развития транспортной инфраструктуры муниципального образования с учетом индекса-дефлятора

Год реализации Программы	Сценарии развития транспортной инфраструктуры		
	Вариант 1	Вариант 2	Вариант 3
	базовый	экономически обоснованный	умеренно-оптимистический
2019	308 892,00	334 517,00	361 213,00
2020	322 273,10	349 291,60	377 558,40
2021	335 690,20	364 152,20	393 914,20
2022	349 109,30	378 740,80	409 998,00
2023	361 845,60	392 649,60	425 221,20
2024 — 2029	2 421 034,10	2 627 397,60	2 845 930,00
ИТОГО за 2019-2029 годы	4 098 844,30	4 446 748,80	4 813 834,80

Значения индекса-дефлятора инвестиций в основной капитал за счет всех источников финансирования в части капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог или индекс потребительских цен в части содержания автомобильных дорог на год планирования (при расчете на период более одного года – произведение индексов-дефляторов на соответствующие годы), разработанные Министерством экономического развития Российской Федерации для прогноза социально-экономического развития представлены в табл. 91.

Согласно данным сравнительного анализа, с учетом имеющихся финансовых возможностей бюджета муниципального образования, предлагается к реализации вариант 2 – экономически-обоснованный.

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы по экономически-обоснованному варианту представлен в табл. 92.

Таблица 92.

**Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий
Программы по экономически-обоснованному варианту**

Срок реализации	Объем финансирования, руб.
2019 г.	334 517,00
2020 г.	349 291,60
2021 г.	364 152,20
2022 г.	378 740,80
2023 г.	392 649,60
2024 – 2029 гг.	2 627 397,60
ИТОГО за 2019-2029 годы	4 446 748,80

Структура ресурсного обеспечения мероприятий Программы с указанием источников финансирования представлена в табл. 93.

Расчеты по всем вариантам развития выполнены по нормативам денежных затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог местного значения на территории Каменского городского округа с учетом Постановления Правительства Свердловской области от 14 ноября 2007 года №1102-ПП «О нормативах денежных затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог регионального значения и правилах их расчета» (в ред. Постановления Правительства Свердловской области от 17.06.2008 №590-ПП, от 19.11.2008-ПП, от 22.12.2010 №1880-ПП) с учетом значений индексов-дефляторов на год планирования. Нормативы денежных затрат включают в себя стоимость выполнения необходимых видов работ по нормативному содержанию и ремонту дорог, а также учитывают периодичность их выполнения. Необходимо отметить, что в расчетах по нормативам отдельно не выделены работы по нанесению дорожной разметки и установке дорожных знаков, так как эти работы входят в расчет затрат по нормативному содержанию дорог.

Для достижения целей и задач настоящей программы администрации Каменского городского округа рекомендуется принять расчет финансирования, рассчитанный по нормативам денежных затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог местного значения на территории Каменского городского округа экономически –обоснованному варианту расчета.

Перечень индикаторов, применяемых для мониторинга программ комплексного развития транспортной инфраструктуры (далее – ПКРТИ) на территории Свердловской области представлен в таблице 94.

**Значения индекса-дефлятора инвестиций в основной капитал
(по данным Министерства экономического развития Российской Федерации)**

Прогноз показателей инфляции и системы цен до 2017 г.															
вариант 1	2011/ 2010	2012/ 2011	2013/ 2012	2014/ 2013	2015 / 2014	2016/ 2015	2017/ 2016	Дек.11/ дек.10	Дек.12/ дек.11	Дек.13/ дек.12	Дек.14/ дек.13	Дек.15/ дек.14	Дек.16/ дек.15	Дек.17/ дек.16	
					оценка	прогноз							оценка	прогноз	
Инвестиции в основной капитал (капитальные вложения)	108,8	106,8	105,5	104,3	105,1	105,3	104,8								
строительство	114,3	108,6	105,6	102,7	103,9	103,9	103,7	109,9	108,6	105,6	103,1	104,5	105,0	104,7	
Оборот розничной торговли	108,0	105,4	106,5	106,3	104,8	104,3	104,0								
Платные услуги населению	108,5	105,3	107,6	107,3	105,7	105,6	105,4								
ИНДЕКСЫ ПОТРЕБИТЕЛЬСКИХ ЦЕН															
в т.ч. : на товары								108,4	105,0	106,3	106,5	104,9	104,3	104,0	
на платные услуги населению								108,4	105,4	108,1	107,5	105,8	106,0	105,0	

Прогноз индексов-дефляторов и инфляции до 2030 г. по варианту Inn (в %, за год к предыдущему году)															
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Грузовой транспорт	107,4	107,2	107,0	106,0	105,7	105,6	105,3	104,4	104,0	103,3	103,0	103,0	102,9	102,8	102,7
Инвестиции в основной капитал (капитальные вложения)	106,5	106,7	106,9	105,5	105,1	104,8	105,2	104,9	104,2	103,6	103,3	103,8	103,4	103,2	103,2
Оборот розничной торговли	104,7	104,7	104,9	103,9	103,5	103,7	103,6	103,3	103,2	102,7	102,4	102,4	102,3	102,2	101,7
Платные услуги населению	106,7	106,7	106,9	106,2	105,6	105,7	105,5	105,2	104,7	104,2	103,9	103,7	103,4	103,4	102,9
Инфляция (ИПЦ) среднегодовая	104,9	104,8	104,7	104,4	104,2	104,1	104,0	103,6	103,3	103,0	103,1	103,2	103,2	103,1	103,0

Объемы и источники финансирования мероприятий Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Каменского городского округа на 2019 - 2029 гг. (экономически обоснованный)

№ п/п	Цели, задачи мероприятия	Ед. изм.	Объем	Объемы и источники финансирования (тыс.руб.)						Ожидаемые конечные результаты, целевые показатели (индикаторы)
				Годы реализации	Всего	МБ	ОБ	ФБ	ВБС	
Цель Программы: Обеспечение развития транспортной инфраструктуры Каменского городского округа, повышение уровня безопасности движения, повышение доступности и качества пассажирских перевозок										
1	Задача 1. Повышение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования.									
1.1.	Зимнее и летнее содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них (в т.ч. нанесение дорожной разметки, замена и установка дорожных знаков)	км	565,2	Всего	3 832 037,80	3 832 037,80	0,00	0,00	0,00	Обеспечение содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативными требованиями до 90 %
				2019	289 327,00	289 327,00	0	0	0	
				2020	301 686,60	301 686,60	0	0	0	
				2021	314 046,20	314 046,20	0	0	0	
				2022	326 405,80	326 405,80	0	0	0	
				2023	338 203,60	338 203,60	0	0	0	
				2024-2029	2 262 368,60	2 262 368,60	0	0	0	
ИТОГО по задаче1:				Всего	3 832 037,80	3 832 037,80	0,00	0,00	0,00	
				2019	289 327,00	289 327,00	0	0	0	
				2020	301 686,60	301 686,60	0	0	0	
				2021	314 046,20	314 046,20	0	0	0	
				2022	326 405,80	326 405,80	0	0	0	
				2023	338 203,60	338 203,60	0	0	0	
				2024-2029	2 262 368,60	2 262 368,60	0	0	0	
2	Задача 2. Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированной с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании									
2.1.	Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	км	55	Всего	190 545,00	19 054,50	171 490,50	0	0	Увеличение количества автомобильных дорог общего пользования местного значения, в
				2019	14 400,00	1 440,00	12 960,00	0	0	
				2020	15 005,00	1 500,50	13 504,50	0	0	
				2021	15 620,00	1 562,00	14 058,00	0	0	

				2022	16 245,00	1 624,50	14 620,50	0	0	отношении которых выполнен ремонт
				2023	16 830,00	1 683,00	15 147,00	0	0	
				2024-2029	112 445,00	11 244,50	101 200,50	0	0	
2.2.	Капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	км	22	Всего	408 286,00	20 414,30	387 871,70	0	0	Увеличение количества автомобильных дорог общего пользования местного значения, в отношении которых выполнен капитальный ремонт
				2019	29 490,00	1 474,50	28 015,50	0	0	
				2020	31 170,00	1 558,50	29 611,50	0	0	
				2021	32 916,00	1 645,80	31 270,20	0	0	
				2022	34 660,00	1 733,00	32 927,00	0	0	
				2023	36 186,00	1 809,30	34 376,70	0	0	
				2024-2029	243 864,00	12 193,20	231 670,80	0	0	
2.3.	Разработка ПСД, получение положительного заключения госэкспертизы ПСД автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	проект	55	Всего	13 750,00	13 750,00	0	0	0	Обеспечение ремонта и капитального ремонта автодорог
				2019	1 250,00	1 250,00	0	0	0	
				2020	1 250,00	1 250,00	0	0	0	
				2021	1 250,00	1 250,00	0	0	0	
				2022	1 250,00	1 250,00	0	0	0	
				2023	1 250,00	1 250,00	0	0	0	
				2024-2029	7 500,00	7 500,00	0	0	0	
	ИТОГО по задаче 2:			Всего	612 581,00	53 218,80	559 362,20	0,00	0	
				2019	45 140,00	4 164,50	40 975,50	0,00	0	
				2020	47 425,00	4 309,00	43 116,00	0,00	0	
				2021	49 786,00	4 457,80	45 328,20	0,00	0	
				2022	52 155,00	4 607,50	47 547,50	0,00	0	
				2023	54 266,00	4 742,30	49 523,70	0,00	0	
				2024-2029	363 809,00	30 937,70	332 871,30	0,00	0	
3	Задача 3. Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к результатам хозяйственной деятельности.									
3.1.	Установка ограждений перильного типа у образовательных и социальных учреждений по	м	1000	Всего	1 300,00	1 300,00	0	0	0	Сокращение числа зарегистрированных дорожно-транспортных
				2019	0,00	0,00	0	0	0	
				2020	130,00	130,00	0	0	0	

	новым стандартам			2021	130,00	130,00	0	0	0	происшествий с детьми у образовательных учреждений
				2022	130,00	130,00	0	0	0	
				2023	130,00	130,00	0	0	0	
				2024-2029	780,00	780,00	0	0	0	
	Итого по задаче 3:			Всего	1 300,00	1 300,00	0	0	0	
				2019	0,00	0,00	0	0	0	
				2020	130,00	130,00	0	0	0	
				2021	130,00	130,00	0	0	0	
				2022	130,00	130,00	0	0	0	
				2023	130,00	130,00	0	0	0	
				2024-2029	780,00	780,00	0	0	0	
4	Задача 4. Повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.									
4.1.	Установка и содержание технических средств регулирования дорожного движения, мероприятия по повышению безопасности дорожного движения (дорожные неровности)	шт.	11	Всего	550,00	550,00	0	0	0	Увеличение количества установленных технических средств регулирования дорожного движения (ИДН)
				2019	50,00	50,00	0	0	0	
				2020	50,00	50,00	0	0	0	
				2021	50,00	50,00	0	0	0	
				2022	50,00	50,00	0	0	0	
				2023	50,00	50,00	0	0	0	
				2024-2029	300,00	300,00	0	0	0	
4.2.	Установка светофорных объектов	объект	14	Всего	280,00	280,00	0	0	0	
				2019	0,00	0,00	0	0	0	
				2020	0,00	0,00	0	0	0	
				2021	140,00	140,00	0	0	0	
				2022	0,00	0,00	0	0	0	
				2023	0,00	0,00	0	0	0	
				2024-2029	140,00	140,00	0	0	0	
	Итого по задаче 4:			Всего	830,00	830,00	0	0	0	
				2019	50,00	50,00	0	0	0	
				2020	50,00	50,00	0	0	0	

				2021	190,00	190,00	0	0	0
				2022	50,00	50,00	0	0	0
				2023	50,00	50,00	0	0	0
				2024-2029	440,00	440,00	0	0	0
	ВСЕГО по Программе:			Всего	4 446 748,80	3887 386,60	559362,20	0,00	0,00
				2019	334 517,00	293 541,50	40 975,50	0,00	0,00
				2020	349 291,60	306 175,60	43 116,00	0,00	0,00
				2021	364 152,20	318 824,00	45 328,20	0,00	0,00
				2022	378 740,80	331 193,30	47 547,50	0,00	0,00
				2023	392 649,60	343 125,90	49 523,70	0,00	0,00
				2024-2029	2 627 397,60	2294 526,30	332871,30	0,00	0,00

**Перечень индикаторов, применяемых для мониторинга программ комплексного развития
транспортной инфраструктуры (далее – ПКР ТИ) на территории Свердловской области**

№ п/п	Индикатор (целевой показатель)	Данные для установки целевого показателя	Единица измерения	Показатели в соответствии с ПКРТИ	Фактические показатели
1	2	3	4	5	6
1	Качество транспортной инфраструктуры	Общая протяженность дорог - всего	км	166,2	166,2
		Протяженность дорог с твердым покрытием и грунтовых дорог, не отвечающих нормативным требованиям	км	108,8	157,4
2	Доступность транспортной инфраструктуры	Доля обеспеченности населения МО маршрутами общественного транспорта	%	100	100
		Доля общественного транспорта, доступного для маломобильных групп населения	%	100	
3	Затраты на мероприятия по ремонту объектов транспортной инфраструктуры	Бюджетное финансирование	млн. руб.	667,041	
		Привлечение частных инвестиций	млн. руб.	-	
4	Затраты на мероприятия по строительству объектов транспортной инфраструктуры	Бюджетное финансирование	млн. руб.	-	
		Привлечение частных инвестиций	млн. руб.	-	

VIII. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий и оценку эффективности реализации мероприятий Программы.

Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных Методикой.

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

8.2. Оценка эффективности осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию мероприятий Программы; степень достижения планируемых значений показателей (индикаторов).

8.3. Расчет итоговой оценки эффективности Программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, по каждому из критериев:

1 этап – расчет P_1 – оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию Программы»;

2 этап – расчет P_2 – оценки эффективности Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей Программы»;

3 этап – расчет $P_{\text{итог}}$ – итоговой оценки эффективности Программы.

8.4. Итоговая оценка эффективности Программы ($P_{\text{итог}}$) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности. Каждый критерий при оценке эффективности подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения).

8.5. Расчет P_1 – оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию Программы» осуществляется по следующей формуле 5:

$$P_1 = (V_{\text{факт}} + u) / V_{\text{пл}} * 100\% \quad (5)$$

где:

$V_{\text{факт}}$ - фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию Программы за отчетный год;

$V_{\text{пл}}$ – плановый объем бюджетных средств на реализацию Программы в отчетном году;

u - сумма «положительной экономии».

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

8.6. Интерпретация оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию Программы» осуществляется по следующим критериям:

- Программа выполнена в полном объеме, если $P_1 = 100\%$;
- Программа в целом выполнена, если $80\% < P_1 < 100\%$;
- Программа не выполнена, если $P_1 < 80\%$.

8.7. Расчет P_2 – оценки эффективности Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей Программы» осуществляется по формуле 6:

$$P_2 = \text{SUM } K_i / N, i=1 \quad (6), \text{ где:}$$

K_i - исполнение i планируемого значения показателя Программы за отчетный год в процентах;

N – число планируемых значений показателей Программы.

Исполнение по каждому показателю Программы за отчетный год осуществляется по формуле 7:

$$K_i = \Pi_{i \text{ факт}} / \Pi_{i \text{ пл}} * 100 \% \quad (7), \text{ где:}$$

$\Pi_{i \text{ факт}}$ - фактическое значение i показателя за отчетный год;

$\Pi_{i \text{ пл}}$ - плановое значение i показателя за отчетный год.

В случае, если фактическое значение показателя превышает плановое больше чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю Программы на отчетный год осуществляется по формуле 8:

$$K_i = 100\% \quad (8)$$

В случае, если планом установлено значение показателя равно нулю, то при превышении фактического значения показателя плана расчет выполнения по каждому показателю осуществляется по формуле 9:

$$K_i = 0\% \quad (9)$$

8.8. Интерпретация оценки эффективности Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей Программы» осуществляется по следующим критериям: программа перевыполнена, если $P_2 > 100\%$; программа выполнена в полном объеме, если $90\% < P_2 < 100\%$; программа в целом выполнена, если $75\% < P_2 < 95\%$; программа не выполнена, если $P_2 < 75\%$.

8.9. Итоговая оценка эффективности Программы осуществляется по формуле 10:

$$P_{\text{итог}} = (P_1 + P_2) / 2 \quad (10), \text{ где:}$$

$P_{\text{итог}}$ - итоговая оценка эффективности Программы за отчетный год.

8.10. Интерпретация итоговой оценки эффективности Программы осуществляется по следующим критериям:

$P_{\text{итог}} > 100\%$ - высокоэффективная; $90\% < P_{\text{итог}} < 100\%$ - эффективная;

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

8.11. Результаты итоговой оценки эффективности Программы и вывод о ее эффективности (интерпретация оценки) представляются в виде отчета в администрацию Каменского городского округа в срок до 25 февраля года, следующего за отчетным.

IX. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ КАМЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА

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

Ограниченность финансовых ресурсов местного бюджета создает препятствия для эффективной реализации градостроительной политики при содержании и строительстве объектов местного значения.

Для более успешной реализации документов территориального планирования в ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства», утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.07.2013 №1336-р, было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программу развития транспортной инфраструктуры.

В соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

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

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», требованиями к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 №1440.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования планом и программой

комплексного социально-экономического развития городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

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

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

Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программ связаны со сроками утверждения генерального плана.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов подлежат утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры в составе единого комплексного проекта управления развитием территории городского округа, в который также входит и разработка генерального плана.

Функциональный механизм реализации Программы включает следующие элементы:

- стратегическое планирование и прогнозирование (определение стратегических направлений, темпов, пропорций структурной политики развития хозяйственного комплекса городского округа в целом, его важнейших отраслевых и межотраслевых комплексов), трансформированное в систему программных мероприятий (проектов) и плановых показателей их результативности;

- переход к программно-целевому бюджетированию с выстраиванием процессов планирования бюджета Программы от стратегических целей через долгосрочные региональные и муниципальные программы (далее — функциональные программы) до конкретных мероприятий, исполнения бюджета Программы в разрезе муниципальных функциональных программ, а также региональных функциональных программ, содержащих мероприятия, реализуемые на территории муниципального образования «Каменский городской округ»; мониторинга достижения поставленных в рамках каждой функциональной программы целей и реального влияния их на поставленные стратегические цели развития;

- экономические рычаги воздействия, включающие финансово-кредитный механизм Программы, её материально-техническое обеспечение и стимулирование выполнения программных мероприятий;

- правовые рычаги влияния на экономическое развитие (совершенствование нормативной правовой базы и механизмов правоприменения на федеральном, региональном и муниципальном уровне, включая в том числе предложения по мерам совершенствования налогового и технического регулирования, совокупность нормативных правовых документов федерального, областного и муниципального уровня, способствующих деловой и инвестиционной активности, а также регулирующих отношения федеральных, областных и муниципальных органов, заказчиков и исполнителей в процессе реализации мероприятий и проектов Программы);

- организационная структура управления Программой (определение состава, функций и согласованности звеньев административно-хозяйственного управления), в том

числе распределение полномочий и ответственности между участниками реализации Программы, необходимых и достаточных для достижения целей Программы;

- регулярная оценка результативности и эффективности реализации Программы с возможностью корректировки действий участников реализации.

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

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

- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;

- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Свердловской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;

- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

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

Транспортная система Каменского городского округа является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования.

Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры целесообразно 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.