

Администрация Слободо-Туринского сельского поселения

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

от 04.04.2024 г. № 94

с. Туринская Слобода

 ***Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры***

***Слободо-Туринского сельского поселения***

***Слободо-Туринского муниципального района Свердловской области***

***на 2022-2030 годы***

 В соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса Российкой Федерации, Федеральным закона от 6 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления», Уставом Слободо - Туринского сельского поселения, Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Приказом Министерства строительства и развития инфраструктуры Свердловской области «Об утверждении перечня индикаторов, применяемых для мониторинга программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов на территории Свердловской области» №251-П от 21.04.2021 года,

**ПОСТАНОВЛЯЕТ**:

1.Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Слободо-Туринского сельского поселения Слободо-Туринского муниципального района Свердловской области на 2022-2030 годы (прилагается).

2.Опубликовать настоящее Постановление в информационном вестнике Думы Слободо-Туринского сельского поселения и администрации Слободо-Туринского сельского поселения.

 3.Постановление администрации Слободо-Туринского сельского поселения

 «Об утверждении Программы комплексного развития транспортной

 инфраструктуры Слободо-Туринского сельского поселения Слободо-

 Туринского муниципального района Свердловской области на 2018-2022 годы

с перспективой до 2030 года» от 10.08.2018 г. № 233 считать утратившим силу.

 4.Контроль над исполнением настоящего Постановления возложить на заместителя Главы Слободо-Туринского сельского поселения Назарукова В.А.

 Глава Слободо-Туринского

 сельского поселения Ю.В.Сабуров

Утверждена Постановлением администрации

Слободо-Туринского сельского поселения

от 04.04.2024 года №94

**ПРОГРАММА**

**КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ**

**ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**СЛОБОДО-ТУРИНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ СЛОБОДО-ТУРИНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА**

**СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

**НА 2022 – 2030 ГОДЫ**

**с.Туринская Слобода**

**2022**

|  |
| --- |
| **РАЗДЕЛ 1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ** **на период 2022-2030 годы** |

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Слободо-Туринского сельского поселения  |
| Наименование Заказчика и разработчика Программы,их местонахождение | Администрация Слободо-Туринского сельского поселения Слободо-Туринского муниципального района Свердловской области, Свердловская область, Слободо-Туринский район, с.Туринская Слобода, ул.Ленина, зд.1 |
| Срок и этапы реализации Программы | I этап- 2022-2026 г.г.II этап- 2027-2030 г.г. |
| Основания для разработки Программы | - Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ;- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;- Приказ Министерства строительства и развития инфраструктуры Свердловской области «Об утверждении перечня индикаторов, применяемых для мониторинга программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов на территории Свердловской области» № 251-П от 21.04.2021 года;- Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»; - Генеральный план Слободо-Туринского сельского поселения, утверждённый Решением Думы Слободо-Туринского сельского поселения от 30.06.2014 года №70. |
| Цели и задачи Программы |  Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры сельского поселения, повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения. Для достижения указанных целей необходимо решение основных задач:- Организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;- Организация мероприятий по развитию и совершенствованию автомобильных дорог общего пользования местного значения сельского поселения; - Организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории сельского поселения, а также формированию безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортного травматизма. |
| Важнейшие целевые показатели программы | * Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;
* Доля протяженности автомобильных дорог

общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;* Протяженность пешеходных дорожек;
* Протяженность велосипедных дорожек;
* Обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;
* Количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения;

Обеспеченность транспортного обслуживания населения. |
| Объемы и источникифинансирования программы | Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет 1 082 600 тыс. рублей. |
| Ожидаемые результаты реализации программы | Создание условий для развития транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования;Повышение уровня защищенности участников дорожного движения на территории муниципального образования. |

ВВЕДЕНИЕ

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

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

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

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

Основными целями программы являются:

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

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

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Слободо-Туринского сельского поселения разработана на перспективу до 2030 года.

**РАЗДЕЛ 2. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

1. Анализ положения сельского поселения в структуре пространственной организации Муниципального района.



Территория.

В состав сельского поселения входят четырнадцать населенных пунктов – село Туринская Слобода, село Тимофеево, село Храмцово, деревня Маркова, деревня Фалина, деревня Коржавина, деревня Давыдкова, деревня Красный Яр, деревня Городище, деревня Овчинникова, деревня Шадринка, деревня Решетникова, деревня Сагай и деревня Малиновка.

В настоящий момент село Туринская Слобода является административным центром Слободо-Туринского сельского поселения.

Наибольшее количество населенных пунктов на территории сельского поселения сосредоточено в западной и южной частях, преимущественно вдоль автомобильных дорог.

Расстояние до областного центра г. Екатеринбург - 335 км.

Территория Слободо-Туринского сельского поселения определена границами, установленными Законом Свердловской области от 12.07.2007 г. № 85–ОЗ «О границах муниципальных образований, расположенных на территории Свердловской области».

Площадь сельского поселения согласно данным Генерального плана составляет 113126,64 га.

Основой экономики сельского поселения является животноводство и сельское хозяйство.

Слободо-Туринского сельское поселение расположено в юго-восточной части Свердловской области и граничит:

- на севере - с Тавдинским городским округом;

- на юге - с Усть-Ницинским сельским поселением;

- на западе - с Ницинским и Сладковским сельскими поселениями;

- на востоке - с Тюменской областью.

Рельеф.

Описываемая территория представляет собой холмистую равнину, повышенные места - водоразделы рек, а пониженные - их долины. По абсолютным высотам преобладают низменные равнины: на междуречьях их высота составляет 50-150 м, а в долинах крупных рек - около 50 м. Встречается и такая форма микрорельефа как овраги и балки.

Климат.

Климат Слободо-Туринского сельского поселения континентальный с продолжительной и холодной зимой и коротким сравнительно теплым летом. Местоположение Слободо-Туринского муниципального района в пределах Зауральской наклонной равнины обуславливает меньшее увлажнение воздуха по сравнению с горными районами области.

По многолетним данным среднегодовая температура колеблется от плюс 0.1 до плюс 1.5°C.

Температура самого холодного месяца января составляет минус 17.9°С, а самого теплого, июля, плюс 17.6°С. Продолжительность периода с температурой выше 0°С – 193 дня.

Среднегодовое количество осадков 415 миллиметров, в том числе за теплый период 322 миллиметра.

Продолжительность периода с устойчивым снежным покровом составляет 165 дней, высота снежного покрова на открытой местности достигает 38 и 60 сантиметров на защищенных местах.

По среднегодовой розе ветров (метеостанция Туринская Слобода) преобладают ветры западных направлений. В теплый период преобладающими являются ветры северо-западного румба, в зимнее время ветры юго-западного и юго-восточного румбов (Таблица 1).

Таблица 1

Направление ветра

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Период Направление  | С  | СВ  | В  | ЮВ  | Ю  | ЮЗ  | З  | СЗ  |
| Зима  |  | 6  | 5  | 9  | 19  | 12  | 21  | 16  | 12  |
| Лето  |  | 16  | 8  | 7  | 8  | 7  | 14  | 18  | 22  |
| Осень  |  | 7  | 3  | 5  | 11  | 11  | 24  | 23  | 17  |
| Весна  |  | 7  | 6  | 7  | 15  | 13  | 22  | 18  | 14  |
| Год  |  | 10  | 6  | 7  | 12  | 10  | 19  | 18  | 18  |

Скорость ветра в январе – 3.0 м/с, в июле – 2.8 м/с.

Продолжительность солнечного сияния в январе 65 часов, в июле 280 часов. Количество дней с туманом и грозой соответственно 16 и 25 дней в год.

Количество дней с метелью и гололедом 37 дней в год.

По агроклиматическому районированию области юго-восточная половина Слободо-Туринского муниципального района относится к IV B климатическому району, а западная – к IV Б району, что характеризует район как теплый с суммой положительных температур выше плюс 10°С.

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

Динамика численности населения.

В Слободо-Туринском сельском поселение наблюдается снижение численности населения, это связано с оттоком трудоспособного населения в город. Динамика численности Слободо-Туринского сельского поселения представлена в Таблице 2.

Таблица 2

Динамика численности населения Слободо-Туринского
сельского поселения

|  |  |
| --- | --- |
| Характеристика существующей численности населения Слободо-Туринского сельского поселения, согласно данным Администрации поселения | Численность населения на начало года, чел. |
| 01.01.1989 г. | 01.01.2009 г. | 01.01.2010 г.\* | 01.012021 г. | 01.012030 г. |
| Слободо-Туринское сельское поселение | **8792** | **8732** | **7012** | **8073** | **8180** |

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

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

Внешний транспорт Слободо-Туринского сельского поселения представлен автомобильным транспортом.

В соответствии с постановлением Правительства Свердловской области от 14.06.2011 г. № 737-ПП «Об утверждении Перечня автомобильных дорог общего пользования регионального значения Свердловской области» по территории сельского поселения проходят:

|  |
| --- |
| Автомобильная дорога общего пользования регионального значения 65 ОП РЗ 65К-0506000 «с. Байкалово - с. Туринская Слобода - г. Туринск» |
| Автомобильная дорога общего пользования регионального значения 65 ОП РЗ 65К-0506010 «Обход с. Туринская Слобода от км 45+450 а/д «с. Байкалово - с. Туринская Слобода - г. Туринск»» |
| Автомобильная дорога общего пользования регионального значения 65 ОП РЗ 65К-0506120 «Подъезд к аэропорту от км 47+336 а/д «с. Байкалово – с. Туринская Слобода – г. Туринск»» |
| Автомобильная дорога общего пользования регионального значения 65 ОП РЗ 65К-0506130 «Подъезд к базе ДРСУ от км 51+115 от а/д «с. Байкалово – с. Туринская Слобода – г. Туринск»» |
| Автомобильная дорога общего пользования регионального значения 65 ОП РЗ 65К-2406000 «с. Туринская Слобода – д. Решетникова – д. Сагай» |
| Автомобильная дорога общего пользования регионального значения 65 ОП РЗ 65К-2407000 «с. Туринская Слобода – с. Ницинское – д. Юрты» |
| Автомобильная дорога общего пользования регионального значения 65 ОП РЗ 65К-2408000 «с. Туринская Слобода – с. Тимофеево» |
| Автомобильная дорога общего пользования регионального значения 65 ОП РЗ 65К-2408110 «Подъезд к д. Фалина от км 0+743 а/д «с. Туринская Слобода – с. Тимофеево»» |
| Автомобильная дорога общего пользования регионального значения 65 ОП РЗ 65К-0506140 «Подъезд к д. Давыдкова от км 57+380 а/д «с. Байкалово – с. Туринская Слобода – г. Туринск»» |
| Автомобильная дорога общего пользования регионального значения 65 ОП РЗ 65К-2406110 «Подход № 1 к паромной переправе через р. Тура от км 0+300 а/д «с. Туринская Слобода – д. Решетникова – д. Сагай»» |
| Автомобильная дорога общего пользования регионального значения 65 ОП РЗ 65К-2406120 «Подход № 2 к паромной переправе через р. Тура от км 0+810 а/д «с. Туринская Слобода – д. Решетникова – д. Сагай»» |
| Автомобильная дорога общего пользования регионального значения 65 ОП РЗ 65К-2406130 «Подъезд к д. Малиновка от км 3+371 а/д «с. Туринская Слобода – д. Решетникова – д. Сагай»» |
| Автомобильная дорога общего пользования регионального значения 65 ОП РЗ 65К-2406140 «Подъезд к д. Красный Яр от км 9+316 а/д «с. Туринская Слобода – д. Решетникова – д. Сагай»» |
| Автомобильная дорога общего пользования регионального значения 65 ОП РЗ 65К-2406180 «Подъезд к д. Городище от км 33+069 а/д «с. Туринская Слобода – д. Решетникова – д. Сагай»» |
| Автомобильная дорога общего пользования регионального значения 65 ОП РЗ 65К-2406190 «Подъезд к д. Овчинникова от км 35+440 а/д «с. Туринская Слобода – д. Решетникова – д. Сагай»» |
| Автомобильная дорога общего пользования регионального значения 65 ОП РЗ 65К-2400110 «Подъезд к а/д «с.Туринская Слобода - с.Тимофеево»» от улицы Ленина» |

Согласно Генерального плана протяженность дорог регионального значения в границах сельского поселения составляет 69,1 км. На I и II этапы реализации протяженность дорог регионального значения составит 112,7 км.

Автодорожная сеть территории Слободо-Туринского сельского поселения представлена также дорогами местного значения, их протяженность составляет
91,5 км. Дороги местного значения обеспечивают связь внутри населенных пунктов сельского поселения и дают выход на дороги регионального значения.

В связи с сельскохозяйственной специализацией на территории
Слободо-Туринского сельского поселения имеются и полевые грунтовые дороги. Стоит отметить, что в неблагоприятные периоды года они труднопроезжаемы и не обеспечивают нормальную организацию сельскохозяйственного производства и своевременную вывозку урожая.

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

Пересечения автомобильных и железных дорог на территории поселения отсутствуют.

Основными видами транспорта для передвижения между населенными пунктами является автобусное сообщение. Слободо-Туринское сельское поселение обслуживают 3 междугородних автобусных маршрута, которые курсируют до городов: Екатеринбург, Тюмень, Ирбит, 6 пригородных автобусных маршрутов, которые курсируют до населенных пунктов: д. Сагай, с. Тимофеево, с. Храмцово.

Отправление автобусов происходит от автостанции, расположенной в с. Туринская Слобода, вместимостью - 15 пассажиров, на конечных остановках поселения расположены остановочные пункты.

Территорию населенного пункта с. Туринская Слобода обслуживает 1 городской маршрут № 10 «с. Туринская Слобода ост. Поликлиника – ост. Поликлиника».

Характеристика междугородних, пригородных и городских маршрутов приведена в таблице 3.

Таблица 3

Характеристика междугородних, пригородных и городских маршрутов Слободо-Туринского сельского поселения

| №п/п | Маршрут | Общая протяженность (по паспорту маршрута), км | Общее количество рейсов в сутки (по паспорту маршрута) |
| --- | --- | --- | --- |
| **Междугородние маршруты** |
| 1 | № 765 с. Туринская Слобода –г. Екатеринбург | 632.0  | 2 |
| 2 | № 793 с. Туринская Слобода – г. Тюмень | 243.00  | 1 |
| 3 | № 727 с. Туринская Слобода – г. Ирбит | 107.00  | 1 |
| **Пригородные маршруты** |
| 4 | № 111 с. Туринская Слобода –с. Липчинское | 99.40  | 2 |
| 5 | № 112 с. Туринская Слобода –с. Барбашина | 40,80  | 2 |
| 6 | № 113 с. Туринская Слобода – д. Ермакова | 74,20  | 2 |
| 7 | № 114 с. Туринская Слобода – д. Юрты | 61.00  | 2 |
| 8 | № 118 с. Туринская Слобода – с. Тимофеево | 13,90  | 2 |
| 9 | № 119 с. Туринская Слобода – д. Сагай | 42,00  | 2 |
| **Городские маршруты** |
| 10 | № 10 Городской маршрут | 7,80 | 12 |

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

Дорожно-транспортная сеть состоит из дорог IV категории, предназначенных для не скоростного движения с двумя полосами движения шириной полосы 3 метра. В настоящее время в собственности Слободо-Туринского сельского поселения находится 91,5 км автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе 45,3 км с твердым покрытием и 46,2 км грунтовых дорог, не отвечающих нормативным требованиям.

В таблице 4 приведен перечень муниципальных дорог. Дороги расположены в границах населенного пункта, в связи с этим скоростной режим движения, в соответствии с п. 10.2 ПДД, составляет 60 км/ч с ограничением на отдельных участках до 20 км/ч. Основной состав транспортных средств представлен легковыми автомобилями, находящимися в собственности у населения.

Таблица 4

Реестр дорог общего пользования местного значения

Слободо-Туринского сельского поселения

| № п/п | Наименование дороги | Протяженность(км) | В том числе по видам покрытия | Состояние |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Асфальт | Щебень,гравий | Грунт |
| 1 | с. Туринская Слобода, ул. Ленина | 2,100 | 2,100 | - | - | хор. |
| 2 | с. Туринская Слобода, ул. Фабричная | 0,418 | - | - | 0,418 | неудовл. |
| 3 | с. Туринская Слобода, ул. Октябрьская | 2,230 | 2,230 | - | - | хор. |
| 4 | с. Туринская Слобода, пер. 2-й Первомайский | 0,790 | 0,790 | - | - | хор. |
| 5 | с. Туринская Слобода, ул. Гагарина | 1,447 | 1,447 | - | - | удовл. |
| 6 | с. Туринская Слобода, ул. Берёзовая | 0,451 | - | 0,451 | - | неудовл. |
| 7 | с. Туринская Слобода, ул. Колхозная | 1,336 | 1,336 | - | - | удовл. |
| 8 | с. Туринская Слобода, ул. Советская | 2,280 | 1,160 | 1,12 | - | неудовл. |
| 9 | д. Шадринка | 0,749 | - | 0,749 | - | неудовл. |
| 10 | с. Туринская Слобода, ул. 70 лет Октября | 0,18 | - | 0,18 | - | неудовл. |
| 11 | с. Туринская Слобода, ул. Береговая | 0,11 | - | 0,11 | - | неудовл. |
| 12 | с. Туринская Слобода, ул. Восточная | 0,56 | 0,56 | - | - | удовл. |
| 13 | с. Туринская Слобода, пер. Гагарина | 0,18 | 0,18 | - | - | удовл. |
| 14 | с. Туринская Слобода, ул. Дегтева | 1,18 | - | 1,18 | - | неудовл. |
| 15 | с. Туринская Слобода, пер. 1-ый Заводской | 0,28 | 0,28 | - | - | удовл. |
| 16 | с. Туринская Слобода, пер. 2-ой Заводской | 0,26 | 0,26 | - | - | удовл. |
| 17 | с. Туринская Слобода, пер. Заречный | 0,16 | 0,16 | - | - | удовл. |
| 18 | с. Туринская Слобода, ул. Заречная | 0,32 | 0,32 | - | - | удовл. |
| 19 | с. Туринская Слобода, ул. Красноармейская | 0,49 | 0,49 | - | - | удовл. |
| 20 | с. Туринская Слобода, ул. Кузнецкая | 0,73 | 0,73 | - | - | неудовл. |
| 21 | с. Туринская Слобода, ул. Лесная | 0,68 | - | 0,68 | - | неудовл. |
| 22 | с. Туринская Слобода, ул. Луговая | 0,58 | 0,58 | - | - | удовл. |
| 23 | с. Туринская Слобода, ул. Мира | 0,2 | - | 0,2 | - | неудовл. |
| 24 | с. Туринская Слобода, ул. Набережная | 0,73 | - | 0,73 | - | неудовл. |
| 25 | с. Туринская Слобода, ул. Павлика Морозова | 0,23 | 0,23 | - | - | удовл. |
| 26 | с. Туринская Слобода, ул. Парковая | 1,38 | - | 1,38 | - | неудовл. |
| 27 | с. Туринская Слобода, ул. Первомайская | 1,03 | 0,7 | 0,33 | - | удовл. |
| 28 | с. Туринская Слобода, пер. 1-й Первомайский | 0,1 | 0,1 | - | - | удовл. |
| 29 | с. Туринская Слобода, ул. Победы | 0,53 | 0,53 | - | - | удовл. |
| 30 | с. Туринская Слобода, ул. Подгорная | 1,28 | 1,28 | - | - | удовл. |
| 31 | с. Туринская Слобода, ул. Пролетарская | 0,87 | 0,87 | - | - | удовл. |
| 32 | с. Туринская Слобода, ул. Сабурова | 1,31 | - | 1,31 | - | неудовл. |
| 33 | с. Туринская Слобода, ул. Садовая | 0,7 | 0,7 | - | - | удовл. |
| 34 | с. Туринская Слобода, ул. Свободы | 0,47 | - | 0,47 | - | неудовл. |
| 35 | с. Туринская Слобода, ул. Северная | 1,22 | 1,22 | - | - | удовл. |
| 36 | с. Туринская Слобода, пер. 1-й Северный | 0,36 | - | 0,36 | - | неудовл. |
| 37 | с. Туринская Слобода, пер. 2-й Северный | 0,19 | - | 0,19 | - | неудовл. |
| 38 | с. Туринская Слобода, ул. Уральская | 0,74 | 0,74 | - | - | удовл. |
| 39 | с. Туринская Слобода, ул. Школьная | 1,6 | - | 1,6 | - | неудовл. |
| 40 | с. Туринская Слобода, пер. Школьный | 0,28 | - | - | 0,28 | неудовл. |
| 41 | с. Туринская Слобода, ул. Юбилейная | 0,48 | 0,48 | - | - | удовл. |
| 42 | с. Туринская Слобода, ул. Южная | 3,06 | 3,06 | - | - | удовл. |
| 43 | с. Туринская Слобода, ул. 1-я Молодёжная | 0,5 | - | - | 0,5 | неудовл. |
| 44 | с. Туринская Слобода, ул. 2-я Молодёжная | 0,5 | - | - | 0,5 | неудовл. |
| 45 | с. Туринская Слобода, ул. 3-я Молодёжная | 0,5 | - | - | 0,5 | неудовл. |
| 46 | с. Туринская Слобода, ул. Цветочная | 0,407 | - | - | 0,407 | неудовл. |
| 47 | с. Туринская Слобода, ул. Паникаровской | 0,452 | - | - | 0,452 | неудовл. |
| 48 | с. Туринская Слобода, ул. Ницинская | 0,217 | - | - | 0,217 | неудовл. |
| 49 | с. Туринская Слобода, ул. Дружбы | 0,317 | - | - | 0,317 | неудовл. |
| 50 | с. Туринская Слобода, ул. Бабурина | 0,523 | - | - | 0,523 | неудовл. |
| 51 | с. Туринская Слобода, ул. Солнечная | 0,444 | - | - | 0,444 | неудовл. |
| 52 | с. Туринская Слобода, ул. Радужная  | 0,558 | - | - | 0,558 | неудовл. |
| 53 | с. Туринская Слобода, ул. Бажова | 0,459 | - | - | 0,459 | неудовл. |
| 54 | с. Туринская Слобода, ул. Светлая | 0,357 | - | - | 0,357 | неудовл. |
| 55 | с. Туринская Слобода, ул. Зелёная | 0,237 | - | - | 0,237 | неудовл. |
| 56 | с. Туринская Слобода, ул. Рябиновая | 0,221 | - | - | 0,221 | неудовл. |
| 57 | с. Туринская Слобода, пер. Солнечный | 0,158 | - | - | 0,158 | неудовл. |
| 58 | с. Туринская Слобода, пер. Станичный | 0,198 | - | - | 0,198 | неудовл. |
| 59 | с. Туринская Слобода, ул. Калиновая | 0,299 | - | - | 0,299 | неудовл. |
| 60 | с. Туринская Слобода, ул. Западная | 0,31 | - | - | 0,31 | неудовл. |
| 61 | с. Туринская Слобода, пер. 1-й Западный | 0,251 | - | - | 0,251 | неудовл. |
| 62 | с. Туринская Слобода, пер. 2-й Западный | 0,188 | - | - | 0,188 | неудовл. |
| 63 | с. Туринская Слобода участок дороги на водозабор | 0,583 | 0,583 | - | - | неудовл. |
| 64 | с. Туринская Слобода участок дороги проезд между ул. Гагарина и ул. Колхозная | 0,17 | 0,17 | - | - | хор. |
| 65 | с. Туринская Слобода участок дороги проезд между ул. Пролетарская и ул. Ленина | 0,087 | 0,087 | - | - | удовл. |
| 66 | с. Туринская Слобода участок дороги проезд между ул. Первомайская и ул. Октябрьская | 0,111 | 0,111 | - | - | удовл. |
| 67 | с. Туринская Слобода участок дороги проезд между ул. Свободы и ул. Красноармейская | 0,116 | - | 0,116 | - | неудовл. |
| 68 | с. Туринская Слобода участок дороги проезд между ул. Свободы, ул. Первомайская и ул. Октябрьская | 0,231 | - | - | 0,231 | неудовл. |
| 69 | с. Туринская Слобода участок дороги проезд между ул. Сабурова, ул. Дегтева и «Объездной» | 0,33 | - | 0,33 | - | неудовл. |
| 70 | с. Туринская Слобода, ул. Чехова | 1,5 | - | - | 1,5 | неудовл. |
| 71 | с. Туринская Слобода, ул. Пушкина | 0,62 | - | - | 0,62 | неудовл. |
| 72 | с. Туринская Слобода, ул. Горького | 0,85 | - | - | 0,85 | неудовл. |
| 73 | с. Туринская Слобода, бул. Вяземского | 0,83 | - | - | 0,83 | неудовл. |
| 74 | с. Туринская Слобода, ул. Достоевского | 0,63 | - | - | 0,63 | неудовл. |
| 75 | с. Туринская Слобода, ул. Толстого | 0,86 | - | - | 0,86 | неудовл. |
| 76 | с. Туринская Слобода, ул. Лермонтова | 0,96 | - | - | 0,96 | неудовл. |
| 77 | с. Туринская Слобода, ул. Есенина | 0,64 | - | - | 0,64 | неудовл. |
| 78 | с. Туринская Слобода, ул. Маяковского | 0,88 | - | - | 0,88 | неудовл. |
| 79 | с. Туринская Слобода, ул. Бунина | 0,36 | - | - | 0,36 | неудовл. |
| 80 | с. Туринская Слобода, пер. Гумилева | 0,12 | - | - | 0,12 | неудовл. |
| 81 | с. Туринская Слобода, ул. Гоголя | 0,25 | - | - | 0,25 | неудовл. |
| 82 | с. Туринская Слобода, ул. Блока | 0,25 | - | - | 0,25 | неудовл. |
| 83 | с. Тимофеево, ул. Советская | 0,63 | 0,63 | - | - | удовл. |
| 84 | с. Тимофеево, пер. Советский | 0,12 | 0,12 | - | - | удовл. |
| 85 | с. Тимофеево, ул. Гагарнина | 0,67 | 0,67 | - | - | удовл. |
| 86 | с. Тимофеево, пер. Гагарина | 0,13 | 0,13 | - | - | удовл. |
| 87 | с. Тимофеево, ул. Ленина | 0,77 | 0,77 | - | - | удовл. |
| 88 | с. Тимофеево, ул. Черёмушки | 0,71 | 0,71 | - | - | удовл. |
| 89 | с. Тимофеево, ул. Мира | 0,66 | 0,66 | - | - | удовл. |
| 90 | с. Тимофеево, ул. Хуторок | 0,17 | - | 0,17 | - | неудовл. |
| 91 | с. Тимофеево, ул. Новая | 0,27 | 0,27 | - | - | удовл. |
| 92 | с. Тимофеево, ул. Свободы | 0,2 | - | - | 0,2 | неудовл. |
| 93 | с. Тимофеево, ул. Подгорная | 0,24 | 0,24 | - | - | удовл. |
| 94 | с. Храмцово, ул. Кирова | 1,42 | 1,42 | - | - | удовл. |
| 95 | с. Храмцово, ул. Октябрьская | 0,3 | - | - | 0,3 | неудовл. |
| 96 | с. Храмцово, пер. Зеленый | 0,15 | - | 0,15 | - | неудовл. |
| 97 | с. Храмцово, ул. Колхозная | 0,42 | - | 0,42 | - | неудовл. |
| 98 | с. Храмцово, ул. Новая | 0,53 | - | 0,53 | - | неудовл. |
| 99 | с. Храмцово, пер. Мира | 0,15 | - | 0,15 | - | неудовл. |
| 100 | д. Решетникова, ул. Школьная | 0,3 | - | 0,3 | - | неудовл. |
| 101 | д. Решетникова, ул. Береговая | 1,2 | - | 1,2 | - | неудовл. |
| 102 | д. Решетникова, ул. Новая | 1,0 | 1,0 | - | - | удовл. |
| 103 | д. Решетникова, пер. Школьный | 0,4 | - | 0,4 | - | неудовл. |
| 104 | д. Маркова | 1,36 | 1,16 | 0,2 | - | неудовл. |
| 105 | д. Сагай, пер. Озерный | 0,3 | - | - | 0,3 | неудовл. |
| 106 | д. Красный Яр | 4,69 | 4,19 | - | 0,5 | удовл. |
| 107 | д. Коржавина, ул. Озерная | 2,08 | 2,0 | - | 0,08 | удовл. |
| 108 | д. Коржавина, пер. Озерный | 0,5 | - | - | 0,5 | неудовл. |
| 109 | д. Фалина | 1,87 | 1,8 | - | 0,07 | удовл. |
| 110 | д. Городище, ул. Луговая | 1,0 | - | - | 1,0 | неудовл. |
| 111 | д. Овчинникова, пер. Набережный | 0,2 | - | 0,2 | - | неудовл. |
| 112 | д. Овчинникова, ул. Набережная | 0,36 | - | 0,36 | - | неудовл. |
| 113 | д. Шадринка, ул. Речная | 0,5 | - | - | 0,5 | неудовл. |
| 114 | д. Шадринка, ул. Озерная | 0,6 | - | - | 0,6 | неудовл. |
| 115 | д. Шадринка, ул. Центральная | 0,5 | - | - | 0,5 | неудовл. |
| 116 | д. Шадринка, ул. Школьная | 0,4 | - | - | 0,4 | неудовл. |
| 117 | д. Давыдкова | 1,0 | 1,0 | - | - | удовл. |
| 118 | д. Малиновка | 0,8 | - | - | 0,8 | неудовл. |

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

 По данным администрации сельского поселения автомобильный парк преимущественно состоит из легковых автомобилей, в подавляющем большинстве принадлежащих частным лицам.

Специализированные парковочные и гаражные комплексы отсутствуют. Для хранения транспортных средств используются неорганизованные площадки с самовольно возведенными гаражами преимущественно в металлическом исполнении.

Временное хранение транспортных средств также осуществляется на дворовых территориях жилых комплексов.

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

В сельском поселении обслуживание населения общественным транспортом осуществляется одним предприятием МУАТП «Трэффик». Передвижение по территории населенного пункта с. Туринская Слобода осуществляется с использованием автобусного сообщения маршрут № 10 «с. Туринская Слобода ост. Поликлиника – ост. Поликлиника», а также личного транспорта, либо в пешем порядке.

Информация об объемах пассажирских перевозок необходимая для анализа пассажиропотока отсутствует.

2.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары преимущественно с неусовершенствованным покрытием. Общая протяженность тротуаров составляет 8563 м.

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

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

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

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

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

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

Согласование маршрута транспортного средства, перевозящего тяжеловесные грузы, осуществляется уполномоченным органом и с владельцами автомобильных дорог, по которым проходит такой маршрут (далее - владельцы автомобильных дорог).

* 1. Анализ уровня безопасности дорожного движения.

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

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

Данные о количестве ДТП за 2021 год на территории Слободо-Туринского сельского поселения отсутствуют.

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

Количество автомобильного транспорта в сельском поселении составляет примерно 3200 ед. Предполагается дальнейший рост пассажирского и грузового транспорта.

Рассмотрим отдельные характерные факторы, неблагоприятно влияющие на здоровье.

Загрязнение атмосферы.

Выбросы в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO2), диоксид серы (SO2) и озон (О3)) приводят вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума.

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

Снижение двигательной активности.

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

Учитывая сложившуюся планировочную структуру населенных пунктов и характер дорожно-транспортной сети, можно сделать вывод о сравнительной благополучности экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

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

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

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

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

* Отсутствие качественного дорожного полотна во всех населенных пунктах сельского поселения;
* Слабое развитие улично-дорожной сети;
* Низкое развитие автомобильного сервиса (АЗС, СТО, мойки);
* Низкий уровень обеспеченности оборудованными местами хранения автомобильного транспорта, парковочными местами и гаражами.

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

Перспективные решения:

- перекладка асфальтированных дорог;

- прокладка новых асфальтированных дорог вместо гравийных;

- прокладка асфальтированных дорог в планируемых районах сельского поселения;

- строительство дорог в новых микрорайонах;

- строительство новых парковочных пространств;

- строительство новых постов технического обслуживания автомобилей;

- создание зон пешеходного и велосипедного передвижения в существующих районах;

- создание зон пешеходного и велосипедного передвижения в планируемых районах;

- обновление автопарка организации МУАТП «Трэффик».

Схемой территориального планирования Слободо-Туринского муниципального района Свердловской области предлагается:

- реконструкция автомобильной дороги регионального значения «с. Туринская Слободо - с. Ницинское – д. Юрты» на участке «с. Туринская Слобода - с. Ницинское»»;

- реконструкция автомобильной дороги местного значения «с. Туринская Слобода – д. Сагай - граница Тюменской области» в части доведения до нормативных параметров автомобильных дорог регионального значения;

- реконструкция автомобильной дороги местного значения «Подъезд к деревне Маркова» в части доведения до нормативных параметров автомобильных дорог муниципального значения;

- реконструкция автомобильной дороги местного значения «д. Овчинникова - д. Шадринка» в части доведения до нормативных параметров автомобильных дорог регионального значения;

- реконструкция автомобильной дороги местного значения «Подъезд к деревне Коржавина» в части доведения до нормативных параметров автомобильных дорог муниципального значения.

Схемой территориального планирования Свердловской области предлагается:

- реконструкция автомобильной дороги регионального значения «с. Байкалово – с. Туринская Слобода - г. Туринск протяженностью 17,97 км;

- строительство автомобильной дороги регионального значения «д. Малиновка – п. Азанка»;

- реконструкция мостового перехода регионального значения через р. Тегень на км 37+677 автомобильной дороги «с. Туринская Слобода – д. Решетникова – д. Сагай»;

- строительство мостового сооружения регионального значения на проектируемой автомобильной дороге регионального значения
«д. Малиновка – п. Азанка» через р. Ржавец.

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

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

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190- ФЗ;
2. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
3. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
4. Постановление Правительства Свердловской области «Об утверждении Стратегии развития транспортного комплекса Свердловской области на период до 2035 года».

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

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

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

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

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

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

1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития сельского поселения.

Прогноз численности населения Слободо-Туринского сельского поселения на расчетный срок производился на основе действующего Генерального Слободо-Туринского сельского поселения, утверждённого Решением Думы от 30.06.2014 года №70. Численность сельского населения Слободо-Туринского сельского поселения указана в таблице 5.

Таблица 5

Численность сельского населения Слободо-Туринского сельского поселения (человек)

| № п/п | Наименование населённых пунктов с разделением потерриториальным отделениям | 01.01.1989 г. | 01.01.2009 г. | 01.01.2010 г.\* | 01.012021 г. | 01.012030 г. |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Слободо-Туринское сельское поселение** | **8792** | **8732** | **7012** | **8073** | **8180** |
|  | *Слободо-Туринское территориальное отделение*  | *6160* | *6626* | *5033* | *6090* | *6140* |
|  | с. Туринская Слобода  | 6034 | 6416 | 4833 | 5900 | 5970 |
|  | д. Фалина  | 126 | 210 | 197 | 193 | 190 |
|  | д. Малиновка | - | - | - | - | *-* |
|  | *Решетниковское территориальное отделение* | *974* | *696* | *644* | *640* | *655* |
|  |  д. Решетникова  | 665 | 467 | 435 | 440 | 450 |
|  | с. Городище  | 28 | 6 | 8 | 5 | 6 |
|  | д. Овчинникова  | 122 | 63 | 54 | 50 | 50 |
|  | д. Сагай  | 116 | 87 | 76 | 75 | 74 |
|  |  д. Шадринка  | 43 | 73 | 71 | 70 | 75 |
|  | *Тимофеевское территориальное отделение*  | *821* | *732* | *730* | *732* | *745* |
|  | с. Тимофеево  | 511 | 431 | 426 | 430 | 435 |
|  | д. Маркова  | 41 | 15 | 16 | 12 | 10 |
|  | д. Красный Яр  | 269 | 286 | 288 | 290 | 300 |
|  | *Храмцовское территориальное отделение*  | *837* | *678* | *608* | *603* | *610* |
|  | с. Храмцово | 595 | 491 | 491 | 495 | 500 |
|  | д. Давыдкова  | 71 | 28 | 10 | 8 | 5 |
|  | д. Коржавина  | 171 | 159 | 107 | 100 | 105 |

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

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

В целом, с учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения и перевозки грузов вряд ли претерпят значительные изменения.

1. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

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

 ***Внешний транспорт.***

 Внешние грузовые и пассажирские перевозки сохраняся, будут продолжать обеспечивать связь Слободо – Туринского района с областным центром г. Екатеренбургом и прилегающими районами: Байкаловским, Туринским, Тавдинским, Талицким и Тюменской областью автомобильным транспортом.

 ***Воздушный транспорт.***

Воздушный транспорт района может получить развитие в соответствии с областной программой развития в области малой авиации (воздушное такси). Развитие малой авиации приблизит возможность использования аэропорта Кольцово, для международных и междугородних связей.

 ***Железнодорожный транспорт.***

Железнодорожный транспорт в районе не изменится. Ближайшая ж.д. станция - Туринск - Уральский расположена в г. Туринске. Расстояние до г. Туринск – 75 километров.

 ***Речной транспорт****.*

Речной транспорт на территории Слободо-Туринского сельского поселения не будет развиваться. Судоходные реки Тавда с притоками Лозьвой, Сосьвой, Тура и ее приток Ница (от села Туринская Слобода) протекают по слабо освоенной в хозяйственном отношении территории, поэтому они не являются перспективными для хозяйственной деятельности поселения.

 ***Трубопроводный транспорт.***

 В соответствие со схемой развития газоснабжения Свердловской области намечена прокладка новых магистральных трубопроводов высокого давления для газоснабжения большинства населенных пунктов Слободо-Туринского района и поселения.

 ***Автодорожная сеть.***

В соответствии федеральным законом «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» автомобильные дороги Свердловской области входят в систему автомобильных дорог России и рассматриваются, как единая транспортная система.

 ***Пассажирский транспорт*.** Пассажирские перевозки будут развиваться в соответствии с развитием транспортно-дорожной сети района и поселения.

1. Прогноз развития дорожной сети.

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

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

1. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

При сохранении сложившейся тенденции изменения уровня автомобилизации, к 2030 году наступит стабилизация, с учетом прогноза изменения численности населения количество автомобилей у населения к расчетному сроку составит 3400 единиц.

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

1. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

При сохранении сложившейся тенденции на снижение количества аварий, в том числе с участием пешеходов, предполагается стабилизация аварийности в целом на уровне 3 случаев в год (к 2022 году) с незначительным ростом, связанным с увеличением количества транспортных средств. Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут реализация разработанного проекта организации дорожного движения (ПОДД), выполнение предписаний, выданных ГИБДД по Байкаловскому МР и Слободо-Туринскому МР, а также выполнение работ по содержанию, текущему и капитальному ремонту дорог.

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

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

В период действия программы, не предполагается изменение структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Изменения центров транспортного тяготения не предвидится. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности в связи с чем, усилится влияние факторов, рассмотренных в п. 2.10.

РАЗДЕЛ 4. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры.

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

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

В таблице 6 представлены укрупнённые показатели вариантов развития транспортной инфраструктуры.

Таблица 6

Укрупнённые показатели развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № | Показатель | Ед.изм. | Варианты развития |
| Оптимистичный | Реалистичный | Пессимистичный |
| 1 | Индекс нового строительства | % | 100 | 50 | 0 |
| 2 | Удельный вес дорог,нуждающихся вкапитальномремонте(реконструкции) | % | 50 | 0 | 100 |
| 3 | Существующаяпротяженностьдорог | км | 91,5 | 91,5 | 91,5 |
| 4 | Прирост протяженности дорог (ремонт и строительство новых) | км | 44,51 | 44,51 | 0 |
| 5 | Общаяпротяженностьдорог | км | 103,83 | 103,83 | 91,5 |

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

 4.2.Мероприятия по развитию инфраструктуры транспорта общего пользования, создания транспортно-пересадочных узлов указаны в таблице 7.

Таблица 7

Мероприятия по развитию инфраструктуры транспорта общего пользования, создания транспортно-пересадочных узлов

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование мероприятия и затрат | Единица измерения | Объем работ | Срок, гг | Общая стоимость, тыс.рубл. |
| 1. | Ремонт остановок в с.Туринская Слобода, д.Овчинникова,д.Коржавина,д.Фалина | шт  | 5 | 1 этап2022-2026 | 500 |
| 2. | Разработка новой схемы расписания маршрутов автобусного сообщения | шт | 1 | 1 этап2022-2026 | 100 |
| 3. | Ремонт остановок в с.Туринская Слобода, с.Храмцово, д.Красный Яр | шт | 4 | 2 этап2027-2030 | 600 |
| 4. | Создание новых остановок в планируемых районах | шт. | 6 | 2 этап2027-2030 | 1200 |
| Итого  | 2400 |

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

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

Улично-дорожную сеть увязывают с планировочной структурой поселения и прилегающей к нему территорией, обеспечивая удобные, быстрые и безопасные транспортные связи со всеми функциональными зонами, с другими поселениями системы расселения, объектами, расположенными в пригородной зоне, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

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

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

* Утвердить единые термины и определения в данной сфере.
* Определить базовые правила по созданию парковочных пространств.
* Разработать единую методику определения размера платы
* Определить единую политику в отношении парковочных льгот.
* Рассмотреть возможные механизмы ГЧП в рамках развития ЕПП
* Закрепить обязанность по информированию населения о создании платных парковок.
* Закрепить минимальный необходимый набор способов внесения платы.
* Ввести единую классификацию парковок.
* Обеспечить внесение изменений в действующие акты с целью устранения коллизий и недопущения противоречий в нормативной базе.

Разработка предложений по совершенствованию правовой базы ЕПП на муниципальном уровне.

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

Мероприятия по обеспечению надежности:

* Ежегодное нанесение разметки парковочного пространства.

Мероприятия по обеспечению доступности:

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

Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства приведены в таблице 8.

Таблица 8

Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование мероприятия и затрат | Единица измерения | Объем работ | Срок, гг | Общая стоимость, тыс.рубл. |
| 1. | Ежегодное нанесение разметки парковочного пространства | шт (в год) | 1 | 1 этап2022-2026 | 2250 |
| 2. | Ежегодное нанесение разметки парковочного пространства | шт (в год) | 4 | 2 этап2027-2030 | 500 |
| 3. | Строительство новых парковочных пространств в каждом населенном пункте | шт | 2 | 1 этап2022-2026 | 2500 |
| 4. | Ежегодное нанесение разметки парковочного пространства | шт. | 4 | 1 этап2022-2026 | 500 |
| 5. | Ежегодное нанесение разметки парковочного пространства | шт. | 4 | 2 этап2027-2030 | 500 |
| 6. | Строительство новых АЗС | шт. | 2 | 2 этап2027-2030 | 100000 |
| Итого  | 106250 |

 4.4.Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.

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

Пешеходные площади и улицы могут быть городского, районного и микрорайонного значения с расположением одного или группы одно-функциональных объектов.

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

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

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

Цели разработки концепции:

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

Этапы разработки концепции:

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

2-й этап - разработка связанной максимально безопасной сети веломаршрутов и велопарковок в населенном пункте.

3-й этап - предложения по интеграции велотранспорта в транспортную и градостроительную структуру населенного пункта на основе завершения формирования веломаршрутной сети и внедрения системы велошеринга.

Мероприятия по обеспечению надежности:

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

Мероприятия по обеспечению доступности:

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

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения приведены в таблице 9.

Таблица 9

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование мероприятия и затрат | Единица измерения | Объем работ | Срок, гг | Общая стоимость, тыс.рубл. |
| 1. | Проведение мероприятий аварийных ситуаций пешеходного и велосипедного передвижения | шт | 1 | 1 этап2022-2026 | 100 |
| 2. | Создание зон пешеходного и велосипедного передвижения в существующих районах | шт | 1 | 1 этап2022-2026 | 100500 |
| 3. | Проведение мероприятий аварийных ситуаций пешеходного и велосипедного передвижения | шт | 1 | 2 этап2027-2030 | 100 |
| 4. | Реконструкция зон пешеходного и велосипедного передвижения в существующих районах | шт. | 1 | 2 этап2027-2030 | 50250 |
| 5. | Проведение мероприятий аварийных ситуаций пешеходного и велосипедного передвижения | шт. | 1 | 2 этап2027-2030 | 100 |
| 6. | Создание зон пешеходного и велосипедного передвижения в существующих районах | шт. |  | 2 этап2027-2030 | 200500 |
| Итого  | 351550 |

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

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

* Вибрационных характеристик.
* Шумовых характеристик.
* Требования окраски.

Мероприятия по обеспечению надежности:

* Обновление автопарка организации МУАТП «Трэффик» (организации по уходу за территорией сельского поселения).
* Создание проекта маршрутов передвижения грузового транспорта в обход существующих жилых зон.

Мероприятия по обеспечению доступности:

* Создание проекта маршрутов передвижения грузового транспорта в обход проектируемых жилых зон.

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб указаны в таблице 10.

Таблица 10

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование мероприятия и затрат | Единица измерения | Объем работ | Срок, гг | Общая стоимость, тыс.рубл. |
| 1. | Обновление автопарка организации МУАТП «Трэффик» | шт | 2 | 1 этап2022-2026 | 6000 |
| 2. | Обновление автопарка организации МУАТП «Трэффик» | шт | 2 | 2 этап2027-2030 | 4000 |
| 3. | Обновление автопарка организации МУАТП «Трэффик» | шт | 2 | 2 этап2027-2030 | 6000 |
| 4. | Создание проекта маршрутов передвижения грузового транспорта в обход | шт | 1 | 1 этап2022-2026 | 150 |
| 5. | Создание проекта маршрутов передвижения грузового транспорта в обход | шт | 1 | 2 этап2027-2030 | 150 |
| Итого  | 1. 300
 |

 4.6.Мероприятия по развитию сети дорог.

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

Мероприятия по обеспечению надежности:

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

Мероприятия по обеспечению доступности:

* Строительство новых асфальтированных дорог в планируемых районах.
* Покупка и строительство светофоров.
* Покупка и строительство отбойников.
* Установка дорожных знаков.

Мероприятия по развитию сети дорог приведены в таблице 11.

Таблица 11

Мероприятия по развитию сети дорог

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование мероприятия и затрат | Единица измерения | Объем работ | Срок, гг | Общая стоимость, тыс.рубл. |
| 1. | Ремонт существующих асфальтированных дорог | км | 1 | 1 этап2022-2026 | 15000 |
| 2. | Перекладка существующих гравийных дорог в асфальтированные дороги | км | 3 | 1 этап2022-2026 | 50000 |
| 3. | Перекладка существующих гравийных дорог в асфальтированные дороги | км | 2 | 1 этап2022-2026 | 60000 |
| 4. | Реконструкция мостов | шт | 2 | 1 этап2027-2030 | 300 |
| 5. | Разработка «Проекта организации дорожного движения» | шт | 1 | 1 этап2022-2026 | 300 |
| 6. | Установка дорожных знаков в существующих районах | шт(комплект) | 10 | 1 этап2022-2026 | 800 |
| 7. | Строительство новых асфальтированных дорог в планируемых районах | км | 7,096 | 1 этап2022-2026 | 186000 |
| 8. | Строительство новых асфальтированных дорог в планируемых районах | км | 8,75 | 2 этап2027-2030 | 286000 |
| 9. | Покупка и строительство светофоров | шт | 5 | 2 этап2027-2030 | 2500 |
| 10. | Установка дорожных знаков в планируемых районах | шт(комплект) | 10 | 2 этап2027-2030 | 5000 |
| 11. | Разработка новой Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры | шт. | 1 | 2 этап2027-2030 | 200 |
| Итого  | 606100 |

**Схема развития транспортной сети Слободо-Туринского сельского поселения**

****

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

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

1. Реализация системы развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.
2. Реализация системы развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.
3. Реализация системы развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.
4. Реализация системы развития сети дорог.
5. 1. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков.

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

* Проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
* Информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;
* Обеспечение образовательных учреждений поселения учебно­-методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
* Замена и установка технических средств организации дорожного движения, в т.ч. проектные работы;
* Установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.
	1. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем.

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

* Осуществление мониторинга функционирования общественного транспорта;
* Формирование и оптимизация единой маршрутной сети общественного транспорта;
* Осуществление единого диспетчерского управления общественным транспортом;
* Автоматизация продажи проездных документов на автомобильный общественный транспорт.
	1. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения.

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

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

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

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

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

1. Организационно-правовые мероприятия включают формирование нового эколого-правового мировоззрения, эффективную реализацию государственной экологической политики, создание современного экологического законодательства и нормативно-правовой базы экологической безопасности, а меры государственный, административный и общественный контроль функций по охране природы. Они направлены на разработку и исполнение механизмов экологической политики, природоохранного законодательства на транспорте, экологических стандартов, норм, нормативов и требований к транспортной технике, топливно-смазочным материалам, оборудованию, состоянию транспортных коммуникаций и др.
2. Архитектурно-планировочные мероприятия обеспечивают совершенствование планирования всех функциональных зон города (промышленной, селитебной - предназначенной для жилья, транспортной, санитарно-защитной, зоны отдыха и др.) с учетом инфраструктуры транспорта и дорожного движения, разработку решений по рациональному землепользованию и застройке территорий, сохранению природных ландшафтов, озеленению и благоустройству.
3. Конструкторско-технические и экотехнологические мероприятия позволяют внедрить современные инженерные, санитарно-технические и технологические средства защиты окружающей среды от вредных воздействий на предприятиях и объектах транспорта, технические новшества в конструкции, как автотранспортных средств, так и объектов дорожного комплекса.
4. Эксплуатационные мероприятия осуществляются в процессе эксплуатации транспортных средств и направлены на поддержание их состояния на уровне заданных экологических нормативов за счет технического контроля и высококачественного обслуживания.
	1. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности.

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

 Диспетчерское управление общественным транспортом обеспечит:

* Повышение качества транспортного обслуживания населения за счет непрерывного автоматизированного контроля движения в режиме реального времени;
* Координацию и синхронизацию работы всех видов общественного транспорта за счет увязки интервалов движения по периодам дня на соприкасающихся маршрутах;
* Повышение эффективности использования подвижного состава за счет сокращения непроизводительных потерь времени на маршруте и рационального использования подвижного состава и резерва на наиболее загруженных направлениях;
* Повышение безопасности пассажирских перевозок за счет оперативного оповещения водителей транспортных средств об авариях и чрезвычайных ситуациях на маршрутной сети и информационного обеспечения мероприятий по ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий и чрезвычайных ситуаций посредством организации связи водителей транспортных средств, участников дорожно-транспортных происшествий с представителями оперативных служб (скорая помощь, полиция и др.);
* Предоставление информации населению о расписаниях движения общественного транспорта через информационно-телекоммуникационную сеть Интернет, информационные киоски, в Call-центрах по городской и сотовой телефонной связи и через другие средства информирования населения;
* Оперативное информирование пассажиров на остановках общественного транспорта с помощью остановочных табло об ожидаемом времени прибытия (отправления) общественного транспорта, номере маршрута и фактическом времени прибытия очередного транспортного средства;
* Полный переход на автоматизированный учет и контроль организации работы транспортного комплекса путем интеграции вокзалов, автостанций, транспортных предприятий и транспортных средств в единое информационное пространство.

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

Источники инвестиций предлагается получать из бюджетов:

* Российской Федерации;
* Свердловской области;
* Слободо-Туринского муниципального района;
* Слободо-Туринское сельское поселение;
* Благотворительных грантов и негосударственных фондов.

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

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет 1 082 600 тыс. рублей, в т.ч. по видам мероприятий:

* Система развития транспорта общего пользования, создания транспортно-­пересадочных узлов - 2 400 тыс. руб.
* Система развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства - 106 250 тыс. руб.
* Система развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения - 351 550 тыс. руб.
* Система развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб - **1**6 300 тыс. руб.
* Система развития сети дорог - 606100 тыс. руб.

Информация о расходах на реализацию программы представлена в таблице 12.

Таблица 12

Информация о расходах на реализацию программы

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование инфраструктуры | Общая стоимость,тыс.рублей | Источник финансирования, тыс.рубл. |
| РФ | РБ | МР | СП | ГиФ |
| Система развития транспорта общего пользования, создания транспортно-пересадочных узлов |  |  |  |  |  |  |
| Итого  | 2400 | 480 | 960 | 600 | 120 | 240 |
| Система развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства |  |  |  |  |  |  |
| Итого  | 106250 | 21250 | 42500 | 26562,5 | 5312,5 | 1062,5 |
| Система развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения |  |  |  |  |  |  |
| Итого  | 351550 | 70310 | 140620 | 87877,5 | 17577,5 | 3515,5 |
| Система развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб |  |  |  |  |  |  |
| Итого  | 16300 | 3260 | 6520 | 4075 | 815 | 163 |
| Система развития сети дорог |  |  |  |  |  |  |
| Итого  | 606100 | 121220 | 24440 | 151525 | 30305 | 6061 |
| **Итого по всем мероприятиям** | 1082600 | 216520 | 433040 | 270640 | 54130 | 11042 |

Приложение №1
к
Программе комплексного развития
транспортной инфраструктуры
Слободо-Туринского сельского поселения
на 2022-2030 годы

Целевые показатели (индикаторы)
Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры
Слободо-Туринского сельского поселения на 2022-2030 годы

| № п/п | Индикатор(целевой показатель) | Данные для установки целевого показателя | Единица измерения | Срок реализации мероприятия |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027-2030 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1 | Качество транспортной инфраструктуры | Общая протяженность дорог -всего | км | 205,6 | 205,3 | 202,5 | 201,1 | 199,6 | 190,9 |
| Протяженность дорог с твердым покрытием и грунтовых дорог, не отвечающих нормативным требованиям | км | 91,5 | 91,2 | 89,8 | 88,4 | 86,9 | 78,2 |
| 2 | Доступность транспортной инфраструктуры | Доля обеспеченности населения МО маршрутами общественного транспорта | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 3 | Затраты на мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры | Затраты на мероприятия по реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | млн.руб. | 0,024 | 0,024 | 0,024 | 0,024 | 0,024 | 0,18 |
| Затраты на мероприятия по строительству объектов транспортной инфраструктуры | млн.руб. | 37,2 | 37,2 | 37,2 | 37,2 | 37,2 | 386,0 |

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

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

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

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

Критериями оценки являются:

* Эффективность.
* Результативность.
* Финансовое исполнение.

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

Результативность отражает степень достижения плановых значений целевых показателей Программы.

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

Устойчивость транспортной системы определяется ее способностью обеспечивать качественное удовлетворение потребностей общества в перевозках при одновременной минимизации негативных воздействий на здоровье населения и составление окружающей среды.

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

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

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

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

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

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

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, поселения - документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования планом и программой комплексного социально-экономического развития поселения, городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

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

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

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

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

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

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

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

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

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

Транспортная система сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

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