Утверждено

постановлением Администрации г.Сарапула

от 29.12.2017 г. № 3401



**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры г. Сарапул на период 2018 -2025 гг.**

Сарапул, 2017 год

Оглавление

[**Введение** …….5](#_Toc504035707)

[**Основные понятия** 5](#_Toc504035708)

[**Раздел 1. Паспорт программы** 7](#_Toc504035709)

[**2.1. Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации** 10](#_Toc504035710)

[**2.2. Социально-экономическая характеристика г. Сарапул, характеристика градостроительной деятельности на территории г. Сарапул** 12](#_Toc504035711)

[**2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта** 13](#_Toc504035712)

[**2.4. Характеристика сети дорог города, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог** 16](#_Toc504035713)

[**2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации города, обеспеченность парковками (парковочными местами)** 27](#_Toc504035714)

[**2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока** 31](#_Toc504035715)

[**2.7.Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения** 33](#_Toc504035717)

[**2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств** 34](#_Toc504035718)

[**2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения** 35](#_Toc504035719)

[**2.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека** 37](#_Toc504035720)

[**2.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры города** 39](#_Toc504035721)

[**2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной системы города** 40](#_Toc504035722)

[**Раздел 3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории г. Сарапула** 41](#_Toc504035723)

[**3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития города** 41](#_Toc504035724)

[**3.2. Прогноз транспортного спроса города, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории города** 42](#_Toc504035725)

[**3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта** 42](#_Toc504035726)

[**3.4. Прогноз развития дорожной сети города** 42](#_Toc504035727)

[**3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения** 43](#_Toc504035728)

[**3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения** 43](#_Toc504035729)

[**3.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье человека** 44](#_Toc504035730)

[**Раздел 4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры, с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта** 45](#_Toc504035731)

[**Раздел 5. Мероприятия и целевые показатели программы** 45](#_Toc504035732)

[**5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта** 45](#_Toc504035733)

[**5.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию** 46](#_Toc504035734)

[**транспортно-пересадочных узлов** 46](#_Toc504035735)

[**5.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства** 47](#_Toc504035736)

[**5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного** 48](#_Toc504035737)

[**передвижения** 48](#_Toc504035738)

[**5.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб** 49](#_Toc504035739)

[**5.6. Мероприятия по развитию сети дорог г. Сарапул** 50](#_Toc504035741)

[**5.6.1. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков** 51](#_Toc504035742)

[**5.6.2. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем** 52](#_Toc504035743)

[**5.6.3. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения** 52](#_Toc504035744)

[**5.6.4. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности** 53](#_Toc504035745)

[**Раздел 6. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры с учетом развития объектов транспортной инфраструктуры регионального и федерального значения. Графики выполнения мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры** 53](#_Toc504035746)

[**Раздел 7. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, содержанию дорог предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, включая укрупненную оценку необходимых инвестиций с разбивкой по видам транспорта и дорожному хозяйству, целям и задачам программы, источникам финансирования, включая средства бюджетов всех уровней.** 59](#_Toc504035747)

[**Раздел 8. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, включая оценку социально-экономической эффективности и соответствия нормативам градостроительного проектирования, в том числе с разбивкой по видам транспорта, целям и задачам программы** 61](#_Toc504035748)

[**Раздел 9. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории г. Сарапула** 62](#_Toc504035749)

**Введение**

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

Анализ и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования, 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 муниципального образования;

- обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования городского округа;

- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;

- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;

- 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.

**Основные понятия**

В настоящей Программе используются следующие основные понятия:

**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 её технологической частью, — защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог;

**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;

**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);

**производственные объекты** — сооружения, используемые при капитальном ремонте, ремонте, содержании автомобильных дорог;

**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;

**дорожная деятельность** — деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог;

**пользователи автомобильными дорогами** — физические и юридические лица, использующие автомобильные дороги в качестве участников дорожного движения;

**реконструкция автомобильной дороги** — комплекс работ, при выполнении которых осуществляется изменение параметров автомобильной дороги, её участков, ведущее к изменению класса и (или) категории автомобильной дороги либо влекущее за собой изменение границы полосы отвода автомобильной дороги;

**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;

**ремонт автомобильной дороги** — комплекс работ по восстановлению транспортно ­эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги;

**содержание автомобильной дороги** — комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценке её технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения;

Иные понятия и термины использованы в настоящей Программе в значениях, определенных Федеральным законом от 08.11.2007 N 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

**ПРОГРАММА**

комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории

г. Сарапул на 2018 – 2025 гг.

**Раздел 1. Паспорт программы**

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование Программы** | Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории г. Сарапул на 2018 – 2025 гг. (далее – Программа) |
| **Основание для разработки программы** | * *- "Градостроительный кодекс Российской Федерации" от 29.12.2004 №190-ФЗ (ред. от 30.12.2015);* * *- Федеральный закон от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;* * *-Постановление Правительства РФ от 12.04.2012 г. №289 «О федеральной государственной информационной системе территориального планирования»* * *- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;* * *- Распоряжение Правительства РФ от 19.03.2013 г. №384-р «Об утверждении схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения»;* * *- Приказ Минрегиона России от 02.04.2013 г. №127 «Об утверждении требований к структуре и форматам информации, составляющей информационный ресурс федеральной государственной информационной системы территориального планирования»;* * *- «СП 42.13330.2011. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*» (утв. Приказом Минрегиона России от 28.12.2010. №820);* * *- Муниципальные программы г. Сарапул;* * *- Иные нормативные правовые акты, нормативные технические документы, устанавливающие обязательные требования к оказанию услуги.* |
| **Заказчик Программы** | Администрация города Сарапула именуемая в дальнейшем «Заказчик» |
| **Разработчик Программы** | ООО “ЭНЕРГОПРОЕКТ”, г. Ульяновск |
| **Цель Программы** | Обеспечить:   * безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности) на территории г. Сарапул; * доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с местными нормативами градостроительного проектирования г. Сарапул; * развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории г. Сарапул (далее - транспортный спрос); * сбалансированное, поэтапное развитие транспортной инфраструктуры с учетом градостроительного развития г. Сарапул; * условия для управления транспортным спросом; * создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; * создание приоритетных условий для передвижения пешеходов, велосипедистов и движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; * условия использования объектов транспортной инфраструктуры для маломобильных групп населения и инвалидов;   эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| **Основные задачи Программы** | * - Повышение надежности системы транспортной инфраструктуры. * - Обеспечение более комфортных условий проживания населения г. Сарапул, безопасности дорожного движения. * - Обеспечение строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. |
| **Сроки и этапы реализации Программы** | Период реализации программы: 2018 - 2025 гг. |
| **Объемы и источники финансирования Программы** | Общий объём финансирования Программы: 746 302,4 тыс. руб.:  2018г. – 89 292,5 тыс. руб.;  2019г. – 87 106,6 тыс. руб.;  2020г. – 86 780,6 тыс. руб.;  2021г. – 90 338,6 тыс. руб.;  2022г. – 93 861,8 тыс. руб.;  2023г. – 96 871,1 тыс. руб.;  2024г. – 99 680,4 тыс. руб.;  2025г. – 102 371,8 тыс. руб.;  Объемы финансирования подпрограммы носят прогнозный характер и подлежат ежегодному уточнению при формировании проекта бюджета г. Сарапул на очередной год и плановый период. |
| **Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры** | - Доля населения, проживающего в микрорайонах города, не имеющих регулярного автобусного сообщения с центром города, в общей численности населения города, %;  - Доля светофорных объектов, работающих на светодиодных лампах, в общем количестве светофорных объектов, %;  - Доля светофорных объектов, оснащенных пешеходными светофорами, в общем количестве светофорных объектов, %;  - Доля светофорных объектов, оснащенных звуковыми сигналами для незрячих пешеходов, в общем количестве светофорных объектов, %  - Доля установленных дорожных предупреждающих знаков возле образовательных учреждений от потребности, %;  - Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, %;  - Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, км;  - Удельный вес улично-дорожной сети, убираемой механизированным способом в зимний период, %;  - Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования местного значения, км;  - Обследование, реконструкция и строительство мостов, транспортных развязок, переездов и путепроводов, единиц;  - Нанесение дорожной разметки на улично-дорожной сети, %;  - Доля улично-дорожных сетей, обеспеченных освещением в общей протяженности улично-дорожной сети, %;  - Доля работающих светоточек на улично-дорожной сети в общем количестве установленных светоточек, %. |

**Раздел 2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры г. Сарапул**

**2.1. Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации**

Удмуртская Республика граничит на западе и севере с [Кировской областью](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B8%D1%80%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C), на востоке – с [Пермским краем](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%B5%D1%80%D0%BC%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%BA%D1%80%D0%B0%D0%B9), на юге – с [Башкортостаном](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%B0%D1%88%D0%BA%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD) и [Татарстаном](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%B0%D1%82%D0%B0%D1%80%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD). Сарапул расположен в юго-восточной части Удмуртии, на правом (высоком) берегу реки [Камы](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D0%BC%D0%B0_(%D1%80%D0%B5%D0%BA%D0%B0)).

Общая площадь территории г. Сарапул составляет 9 193га.

Расстояние между Сарапулом и другими городами Российской Федерации:

Москва - 1226 км;

Казань– 413 км;

Пермь– 310 км;

Екатеринбург– 662 км;

Уфа– 283 км;

Киров– 460 км;

Ижевск - 60 км;

Нижнекамск - 257 км;

Самара– 599 км;

Нефтекамск– 72 км;

Набережные Челны– 231 км;

Астрахань– 1818 км;

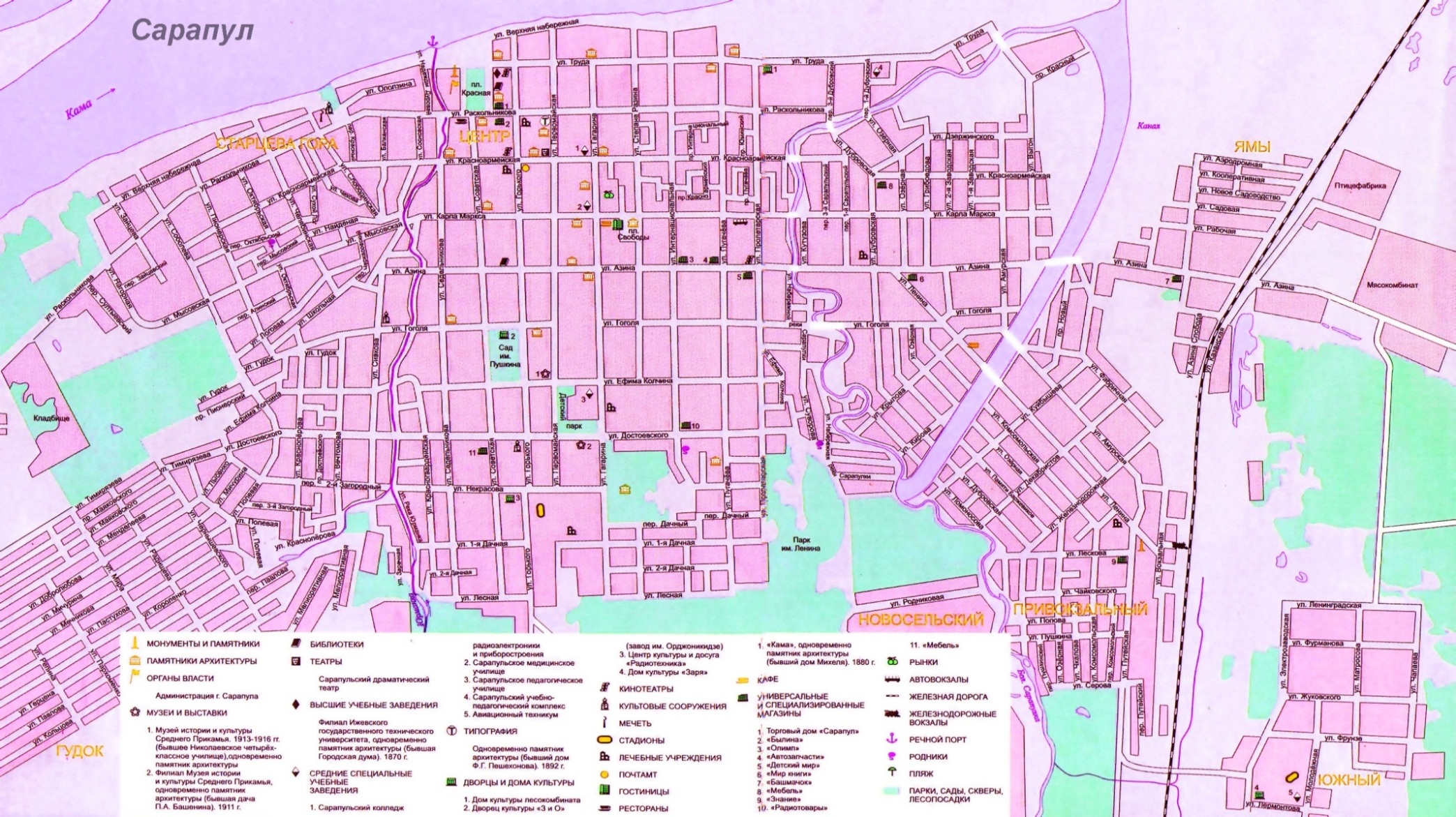
Сарапул входит в состав Ижевской агломерации, включающей город и его пригородную зону (всего около 700 тыс. жителей), или более обширную зону влияния республиканского центра (с суммарной численностью населения около 950 тыс. человек). Также Сарапул географически можно отнести к предполагаемому 1,25-миллионному «инвестиционному пространству», объединяющему 13 муниципальных образований Удмуртии, Татарстана и Пермского края. Географическое положение Сарапула предопределяет значительный потенциал развития города и возможности повышения его роли как межрегионального центра экономического влияния. Благоприятное географическое расположение г. Сарапула свидетельствует о возможности формирования в городе транспортно - логистического центра межрегионального и международного взаимодействия при дальнейшем хозяйственном развитии территорий Приволжского федерального округа. Численность населения г. Сарапул на начало 2017 года составляет 97 910 чел.

Климат г. Сарапул [умеренно-континентальный](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A3%D0%BC%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%BE-%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D1%82%D0%B8%D0%BD%D0%B5%D0%BD%D1%82%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%BA%D0%BB%D0%B8%D0%BC%D0%B0%D1%82).

Средняя годовая температура около +3,4 оС;

Средняя скорость ветра – 3,1 м/с;

Средняя влажность воздуха – 69,7 %.



**2.2. Социально-экономическая характеристика г. Сарапул, характеристика градостроительной деятельности на территории г. Сарапул**

Сегодня город Сарапул – один из стабильно и динамично развивающихся городов Удмуртской Республики. Удобное географическое положения и развитая система транспортных коммуникаций (большая судоходная река Кама, магистральная железнодорожная ветка, сеть автомобильных дорог), многоотраслевая экономика города, наличие высококвалифицированных кадров предприятий – все это серьезный потенциал города, который необходимо развивать. Продолжается активное строительство жилья, развивается промышленность города, растет ее инвестиционная привлекательность. Жилищно-коммунальное хозяйство относится к одной из приоритетных отраслей экономики, результаты реформирования и развития которой в значительной степени влияют на уровень жизни населения.

Основные задачи в отрасли жилищно-коммунального хозяйства города, которые решались и решаются на сегодняшний день:

- сделать жилищно-коммунальное хозяйство рентабельным и инвестиционно привлекательным;

- сформировать систему рыночных отношений в жилищно-коммунальной сфере;

- улучшить качество предоставляемых жилищно-коммунальных услуг;

- модернизировать и технически перевооружить предприятия жилищно-коммунального хозяйства города, создать условия для привлечения внебюджетных инвестиций в жилищно-коммунальный сектор города.

Самый главный фактор, отразившийся на темпах развития Сарапула – это транспортные связи. Наличие автомобильных дорог, железнодорожных путей сообщения и судоходной реки с действующим портом определяют город как транзитный пункт между, Западно – Сибирским, Уральским и Волго-Вятским экономическими районами с одной стороны и Центральным и Поволжским районами – с другой стороны.

Среднегодовая численность населения города в 2016 году составила 98,24 тыс.

человек, из них на долю трудоспособного населения приходится 58,3 %, 17,8 %

- это дети до 14 лет и 23,9 % - население старше трудоспособного возраста. В численности населения преобладают женщины, их доля составляет 56 %.

Занятость населения по отраслям экономики распределяется следующим образом:

35,5% - <реальный сектор> экономики, 33,7% - учреждения социальной сферы и органы управления, малый и средний бизнес - 30,8%.

Основу экономики города обеспечивает крупный промышленный комплекс, представленный отраслями машиностроения, пищевой и легкой промышленности.

На территории города зарегистрировано 977 малых предприятий, в том числе потребительских кооперативов и 2321 индивидуальный предприниматель, их деятельностью охвачены практически все отрасли городского хозяйства.

В обеспечении деятельности потребительского рынка в городе участвуют 1329 объектов торговли, сферы услуг и гостиничного бизнеса. Обеспеченность населения торговыми площадями является качественным показателем структуры торговой сети. Обеспеченность торговыми площадями в расчете на 1 тыс. жителей в городе составляет 824,5 кв. м., что выше средне республиканского норматива на 76,7% (по продовольственным площадям - в 2 раза, по непродовольственным площадям - на 64,3%).

На территории города осуществляют деятельность 18 организаций коммунального комплекса разных форм собственности. Предприятия обслуживают 106,3 км семей теплоснабжения, 30 центральных тепловых пунктов, сетей водоснабжения 296,5 км, сетей водоотведения 149,7 км, сетей газоснабжения 245,42 км, сетей электроснабжения 609,1 км. На территории города расположены более 1100 многоквартирных домов.

Благоустройство, озеленение по качеству содержания и занятой площади не соответствуют нормативным требованиям.

Сарапул выполняет административные, общественные, финансовые и прочие функции, присущие данному статусу населенного пункта.

Со всех сторон к городу подходят сельскохозяйственные земли, местами чередующиеся с лесными массивами.

Предуралье, где расположен Сарапул, отличается благоприятным климатом и прочими условиями, способствующими развитию сельского хозяйства, тех его отраслей, которые обеспечивают продуктами питания город (молочное животноводство, свиноводство, овощеводство и прочие огородные и полевые культуры).

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

Внешние и внутренние транспортные связи г. Сарапул осуществляются автомобильным, речным, железнодорожным транспортом.

В качестве транспортно - логистического узла Сарапул обладает следующими уникальными преимуществами:

- на территории, удаленной от Сарапула менее чем на 450 км, постоянно проживает порядка 8 миллионов человек. Регион географически находится в центре высокоурбанизированной промышленно-развитой территории;

- Сарапул находится на пути важнейших транспортных направлений - «Нижний Новгород – Казань – Ижевск – Екатеринбург», «Киров – Ижевск – Уфа – Оренбург»;

- через город проходит железнодорожная Транссибирская магистраль;

- в г. Сарапул имеется речной порт;

- вблизи отсутствуют аэропорты, обслуживающие международные перевозки, и обладающие достаточной пропускной способностью, позволяющей конкурировать с автомобильным, железнодорожным и речным транспортом;

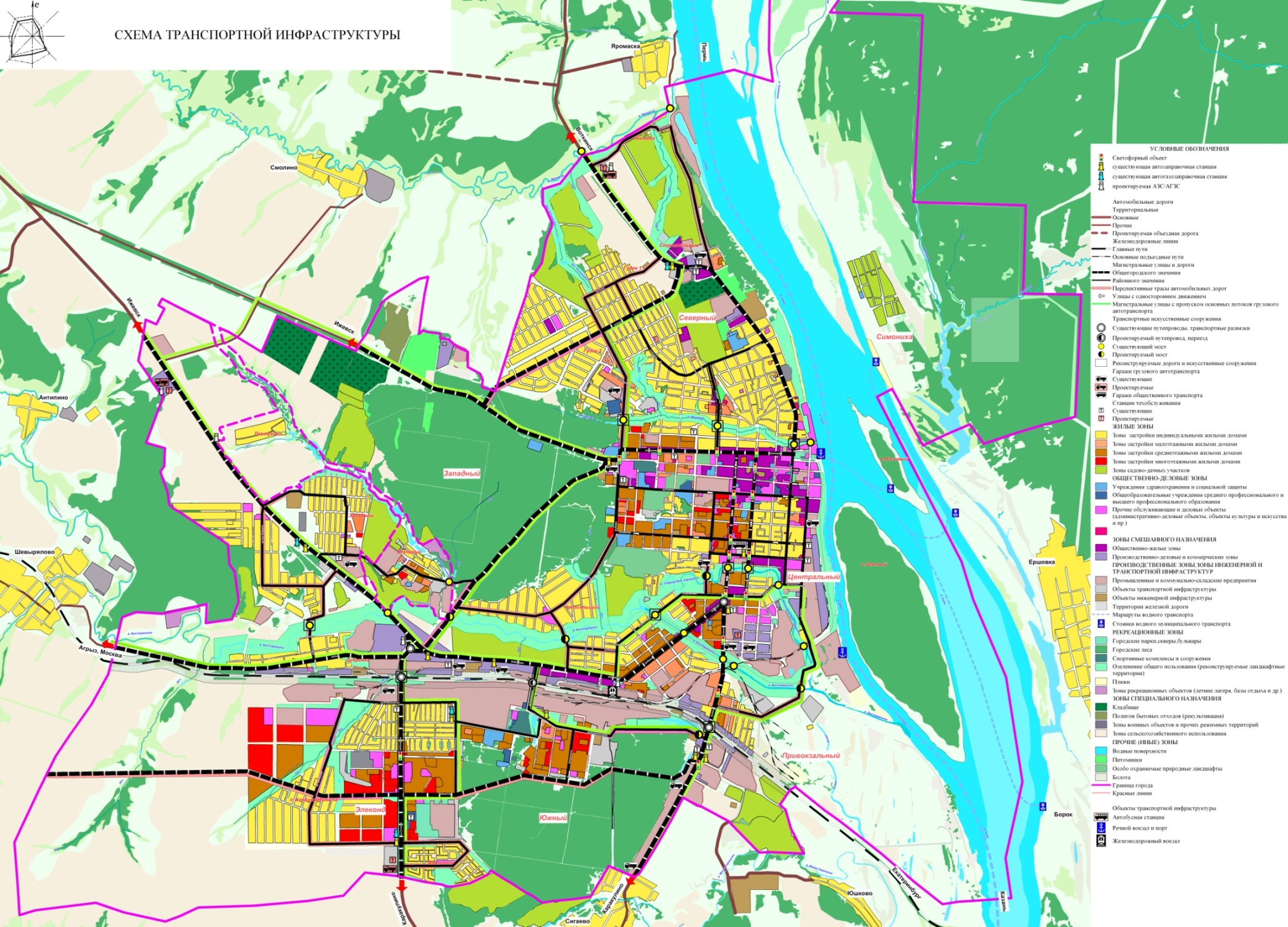
В качестве транспортно - логистического узла Сарапул обладает следующими преимуществами:

в городе присутствует квалифицированный персонал и инфраструктура логистического обслуживания;

Существующие предприятия торговли, культурного и бытового обслуживания пригодны для качественного обслуживания приезжих;

На расстоянии 60 км находится аэропорт с регулярными рейсами до крупных городов Российской Федерации в т.ч. город Москва;

Имеется прямое автомобильное сообщение между городами Сарапул и Камбарка (мостовой переход через реки Кама и Буй и выездом в Республику Башкортостан).



**Железнодорожный транспорт**

Через г. Сарапул проходит трасса двухпутной железнодорожной магистрали Москва – Екатеринбург. Путевое развитие города состоит из парка, приемоотправочных, сортировочных, погрузочно-разгрузочных путей и ряда подъездных путей, обеспечивающих предприятия города.

Железнодорожные перевозки пассажиров и грузов осуществляет железнодорожная станция «Сарапул» Горьковской железной дороги.

**Водный транспорт**

В навигационный период осуществляются пассажирские перевозки. В купальный сезон, организован маршрут «Сарапул – остров Песчаный».

**Общественный транспорт**

Организацию междугородних, межрайонных и межобластных перевозок в городе осуществляет автовокзал г. Сарапула, обеспечивает 10 междугородних и межрайонных автобусных сообщений, а также 12 маршрутов пригородного сообщения.

Перевозку пассажиров автобусами общего пользования по городским маршрутам осуществляют 8 перевозчиков. Маршрутная сеть состоит из 18 автобусных маршрутов, на которых эксплуатируются 81 единицы подвижного состава. Оборотное расстояние всех маршрутов составляет 394,6 км. Общий объем перевозок за год достигает около 8 млн. пассажиров. Маршрутная сеть обеспечивает беспересадочные перевозки пассажиров между всеми районами города.

Ежегодно, с 1 мая по [1 октября](http://pandia.ru/text/category/1_oktyabrya/) организуется перевозка жителей города до 7 [садово-огородных](http://pandia.ru/text/categ/wiki/001/50.php) массивов, расположенных в Сарапульском районе. Услуга оказывается с предоставлением льгот, предусмотренных действующим законодательством.

Ежедневно на городские маршруты выходит 81 единица подвижного состава, что по методике оценки качества транспортного обслуживания населения, предложенной отраслевым стандартом «Городские пассажирские перевозки «Качество обслуживания»» соответствует уровню хорошего качества.

Перспектива развития общественного транспорта в городе заключается в расширении зоны транспортного обслуживания населения, обусловленного развитием городской территории за счет [малоэтажного строительства](http://pandia.ru/text/category/maloyetazhnoe_stroitelmzstvo/) в городе.

Решая вопрос транспортного обслуживания населения города в границах городского округа, Администрация города привлекает к автобусным перевозкам индивидуальных предпринимателей, имеющих соответствующие разрешения на осуществление данного [вида деятельности](http://pandia.ru/text/category/vidi_deyatelmznosti/).

Индивидуальные предприниматели города оказывают транспортные услуги населению легковыми таксомоторами. Круглосуточно на улицы города выходит более 100 легковых такси, управляемых диспетчерскими службами предпринимателей.

**Грузовой транспорт**

Грузовые перевозки осуществляются предприятиями города самостоятельно, население города имеет возможность воспользоваться услугами Горьковской железной дороги и грузовыми автомобилями индивидуальных предпринимателей.

Маршрут движения грузового автомобильного транспорта осуществляется по дорогам общего пользования местного и регионального значения, специально отведенных маршрутов на территории г. Сарапул нет.

**Воздушный транспорт**

На территории г. Сарапул отсутствует аэропорт. Ближайший аэропорт находится в городе Ижевске, с которым город Сарапул связан автодорогой с асфальтобетонным покрытием протяженностью 60 км.

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

Дорожно-транспортная сеть города состоит из дорог, предназначенных для скоростного движения. Большинство дорог общего пользования местного значения имеют асфальтобетонное покрытие и покрытие переходного типа. Проверка качества содержания дорог по согласованному графику осуществляется, в соответствии с установленными требованиями.

Содержание и обслуживание улично-дорожной сети города Сарапула осуществляет муниципальное учреждение «Управление благоустройства» в соответствии с выдаваемым ему муниципальным заданием.

Общая протяженность сети автомобильных дорог общего пользования местного значения г. Сарапул, находящихся в муниципальной собственности, составляет 280,8 км, в том числе:

- асфальтного покрытия – 119,956 км;

- щебеночного покрытия – 31, 574 км;

- грунтового покрытия – 129,297 км;

Перечень дорог г. Сарапул по типу покрытия приведен в таблице 1

Таблица 1

**Перечень дорог на территории г. Сарапул по типу покрытия**

| № п/п | Наименование | Протяженность, м | Асфальтобетон, м | Щебень, м | Грунт, м |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1 | пер. 1-й Дубровский | 351 | - | - | 351 |
| 2 | пер. 1-й Загородный | 149 | - | - | 149 |
| 3 | пер. 1-й Сарапульский | 285 | - | - | 285 |
| 4 | пер. 2-й Дубровский | 221 | - | - | 221 |
| 5 | пер. 2-й Загородный | 656 | - | - | 656 |
| 6 | пер. 3-й Дубровский | 408 | - | - | 408 |
| 7 | пер. 3-й Загородный | 407 | - | - | 407 |
| 8 | пер. 3-й Сарапульский | 284 | - | - | 284 |
| 9 | пер. Азинский | 126 | 126 | - | - |
| 10 | пер. Алинский | 334 | - | - | 334 |
| 11 | пер. Дальний | 179 | - | - | 179 |
| 12 | пер. Дачный | 313 | 313 | - | - |
| 13 | пер. Железнодорожный | 200 | - | - | 200 |
| 14 | пер. Зайцевский | 239 | - | - | 239 |
| 15 | пер. Комсомольский | 365 | - | - | 365 |
| 16 | пер. Ларетинский | 97 | - | - | 97 |
| 17 | пер. Мысовский | 103 | - | - | 103 |
| 18 | пер. Озерный | 207 | - | 40 | 167 |
| 19 | пер. Октябрьский | 402 | - | - | 402 |
| 20 | пер. Павлова | 250 | - | - | 250 |
| 21 | пер. Пролетарский | 200 | - | - | 200 |
| 22 | пер. Пугачевский | 177 | 177 | - | - |
| 23 | пер. Путейский | 364 | - | 364 | - |
| 24 | пер. Султыевский | 238 | 108 | 130 | 0 |
| 25 | пл. Красная | 560 | 560 | - | - |
| 26 | пл. Свободы | 302 | 302 | - | - |
| 27 | пр. 1-й Зеленый | 950 | - | - | 950 |
| 28 | пр. 2-й Зеленый | 943 | - | - | 943 |
| 29 | пр. 3-й Зеленый | 940 | - | - | 940 |
| 30 | пр. 4-й Зеленый | 937 | 937 | - | - |
| 31 | пр. 5-й Зеленый | 442 | - | - | 442 |
| 32 | пр. 6-й Зеленый | 382 | - | - | 382 |
| 33 | пр. 7-й Зеленый | 393 | - | - | 393 |
| 34 | пр. 8-й Зеленый | 422 | - | - | 422 |
| 35 | пр. Гончарова | 584 | - | - | 584 |
| 36 | пр. Достоевского | 453 | - | 231 | 222 |
| 37 | пр. Дружный | 210 | - | 210 | - |
| 38 | пр. Еф. Колчина | 297 | - | - | 297 |
| 39 | пр. Заводской | 337 | - | - | 337 |
| 40 | пр. Интернациональный | 408 | - | 316 | 92 |
| 41 | пр. Каланчевский | 307 | - | - | 307 |
| 42 | пр. Красноармейский | 525 | - | 475 | 50 |
| 43 | пр. Красный | 712 | - | 712 | - |
| 44 | пр. Маяковского | 717 | - | 717 | - |
| 45 | пр. Молодежный | 228 | - | - | 228 |
| 46 | пр. Новый | 497 | - | 497 | - |
| 47 | пр. Островского | 205 | - | - | 205 |
| 48 | пр. Песчаный | 121 | - | - | 121 |
| 49 | пр. Пионерский | 475 | - | - | 475 |
| 50 | пр. Пролетарский | 248 | - | 248 | - |
| 51 | пр. Пугачева | 453 | - | - | 453 |
| 52 | пр. Сибирский | 231 | - | 231 | - |
| 53 | пр. Толстого | 584 | - | - | 584 |
| 54 | просп. Лесной | 1950 | 1950 | - | - |
| 55 | ул. 1-ая Дачная | 1270 | 1270 | - | - |
| 56 | ул. 1-ая Заводская | 339 | - | - | 339 |
| 57 | ул. 20 лет Победы | 2340 | 2340 | - | - |
| 58 | ул. 2-ая Дачная | 558 | 558 | - | - |
| 59 | ул. 2-ая Заводская | 385 | - | - | 385 |
| 60 | ул. Азина | 6025 | 6025 | - | - |
| 61 | ул. Азина-Слобода | 930 | - | - | 930 |
| 62 | ул. Амурская | 2016 | 2016 | - | - |
| 63 | ул. Аэродромная | 421 | - | - | 421 |
| 64 | ул. Балканская | 418 | - | 418 | - |
| 65 | ул. Белинского | 152 | - | - | 152 |
| 66 | ул. Бутлерова | 530 | - | - | 530 |
| 67 | ул. Верхняя Набережная | 1530 | - | 393 | 1137 |
| 68 | ул. Вечтомова | 784 | - | 784 | - |
| 69 | ул. Вокзальная | 1500 | 1500 | - | - |
| 70 | ул. Выгон | 1105 | - | - | 1105 |
| 71 | ул. Гагарина | 2560 | 2560 | - | - |
| 72 | ул. Гайдара | 670 | - | - | 670 |
| 73 | ул. Герцена | 1278 | - | - | 1278 |
| 74 | ул. Гоголя | 2236 | 2236 | - | - |
| 75 | ул. Гончарова | 2798 | 2798 | - | - |
| 76 | ул. Горького | 2560 | 2560 | - | - |
| 77 | ул. Грибоедова | 580 | 580 | - | - |
| 78 | ул. Гудок | 628 | 628 | - | - |
| 79 | ул. Дальняя | 1740 | 1740 | - | - |
| 80 | ул. Декабристов | 943 | 943 | - | - |
| 81 | ул. Дзержинского | 744 | 744 | - | - |
| 82 | ул. Добролюбова | 1571 | - | 460 | 1111 |
| 83 | ул. Достоевского | 2481 | 2481 |  |  |
| 84 | ул. Дубровская | 2661 | 2194 | 180 | 287 |
| 85 | ул. Еф. Колчина | 2616 | 1670 | 470 | 476 |
| 86 | ул. Железнодорожная | 755 | 120 | 290 | 345 |
| 87 | ул. Жуковского | 610 | 610 | - | - |
| 88 | ул. Зайцева | 514 | - | 514 | - |
| 89 | ул. Западная | 530 | 530 | - | - |
| 90 | ул. Заречная | 521 | - | - | 521 |
| 91 | ул. Ижевская | 400 | - | - | 400 |
| 92 | ул. Индустриальная | 1547 | 1547 | - | - |
| 93 | ул. Интернациональная | 2438 | 2438 | - | - |
| 94 | ул. К. Маркса | 2952 | 2952 | - | - |
| 95 | ул. Казанская | 1 000 | - | - | 1000 |
| 96 | ул. Калинина | 2120 | 2120 | - | - |
| 97 | ул. Кирова | 950 | - | - | 950 |
| 98 | ул. Кирпичная | 673 | - | 673 | - |
| 99 | ул. Кольцова | 1211 | - | 460 | 751 |
| 100 | ул. Комсомольская | 1796 | - | - | 1796 |
| 101 | ул. Кооперативная | 525 | - | - | 525 |
| 102 | ул. Кормченкина | 990 |  | 245 | 745 |
| 103 | ул. Короленко | 1206 | - | - | 1206 |
| 104 | ул. Костычева | 326 | - | 275 | 51 |
| 105 | ул. Котовского | 85 | - | 85 | - |
| 106 | ул. Красноармейская | 3981 | 3981 | - | - |
| 107 | ул. Красногвардейская | 1091 | - | - | 1091 |
| 108 | ул. Красноперова | 1056 | 1056 | - | - |
| 109 | ул. Крылова | 790 | - | 790 | - |
| 110 | ул. Кузнецова | 631 | - | - | 631 |
| 111 | ул. Куйбышева | 763 | - | 763 | - |
| 112 | ул. Кутузова | 371 | - | - | 371 |
| 113 | ул. Ленина | 1630 | 1630 | - | - |
| 114 | ул. Ленинградская | 534 | 534 | - | - |
| 115 | ул. Лермонтова | 690 | 690 | - | - |
| 116 | ул. Лескова | 652 | 652 | - | - |
| 117 | ул. Лесная | 1362 | 1362 | - | - |
| 118 | ул. Логовая | 475 | - | 475 | - |
| 119 | ул. Ломоносова | 935 | - | - | 935 |
| 120 | ул. Макаренко | 660 | - | 260 | 400 |
| 121 | ул. Маслова | 660 | - | - | 660 |
| 122 | ул. Маяковского | 806 | - | 806 | - |
| 123 | ул. Мельникова | 946 | 946 | - | - |
| 124 | ул. Менделеева | 1704 | - | - | 1704 |
| 125 | ул. Мечникова | 1656 | 444 | 267 | 945 |
| 126 | ул. Мира | 3200 | 1350 | 500 | 1350 |
| 127 | ул. Мичурина | 1730 | - | 779 | 951 |
| 128 | ул. Молодежная | 2408 | 2408 | - | - |
| 129 | ул. Мостовая | 1140 | - | - | 1140 |
| 130 | ул. Мысовская | 1431 | - | 1431 | - |
| 131 | ул. Н. Дуровой | 212 | 212 | - | - |
| 132 | ул. Н. Курченко | 460 | - | - | 460 |
| 133 | ул. Набережная р. Сарапулки | 2932 | 244 | 532 | 2156 |
| 134 | ул. Нагорная | 475 | - | 475 | - |
| 135 | ул. Найденая | 349 | - | - | 349 |
| 136 | ул. Нахимова | 590 | - | - | 590 |
| 137 | ул. Некрасова | 1501 | 1501 | - | - |
| 138 | ул. Новое Садоводство | 750 | - | - | 750 |
| 139 | ул. Новосельская | 610 | - | - | 610 |
| 140 | ул. Озерная | 2539 | - | - | 2539 |
| 141 | ул. Октябрьская | 984 | - | 220 | 764 |
| 142 | ул. Оползина | 518 | 518 | - | - |
| 143 | ул. Островского | 360 | - | 360 | - |
| 144 | ул. П. Морозова | 990 | 990 | - | - |
| 145 | ул. Павлова | 1172 | - | - | 1172 |
| 146 | ул. Памяти Баржевиков | 1312 | - | 205 | 1107 |
| 147 | ул. Пархоменко | 579 | - | - | 579 |
| 148 | ул. Пастухова | 1289 | - | 727 | 562 |
| 149 | ул. Первомайская | 2445 | 2445 | - | - |
| 150 | ул. Песчаная | 400 | - | 240 | 160 |
| 151 | ул. Пионерская | 980 | - | 636 | 344 |
| 152 | ул. Полевая | 1095 | 1095 | - | - |
| 153 | ул. Попова | 370 | - | - | 370 |
| 154 | ул. Пролетарская | 2678 | 2678 | - | - |
| 155 | ул. Пугачева | 2451 | 2351 | 100 | - |
| 156 | ул. Путейская | 5947 | 5947 | - | - |
| 157 | ул. Пушкина | 535 | - | 535 | - |
| 158 | ул. Рабочая | 691 | 691 | - | - |
| 159 | ул. Радищева | 880 | - | 880 | - |
| 160 | ул. Раскольникова | 6250 | 6250 | - | - |
| 161 | ул. Репина | 620 | - | - | 620 |
| 162 | ул. Садовая | 640 | - | 640 | - |
| 163 | ул. Седельникова | 2280 | 2280 | - | - |
| 164 | ул. Серова | 370 | - | - | 370 |
| 165 | ул. Сибирская | 384 | - | - | 384 |
| 166 | ул. Сивкова | 1235 | 280 | 180 | 775 |
| 167 | ул. Слободинская | 553 | - | - | 553 |
| 168 | ул. Соболева | 980 | 980 | - | - |
| 169 | ул. Советская | 2150 | 2150 | - | - |
| 170 | ул. Сосновская | 493 | - | - | 493 |
| 171 | ул. Ст. Разина | 2400 | 2400 | - | - |
| 172 | ул. Степная | 400 | - | - | 400 |
| 173 | ул. Суворова | 550 | - | 270 | 280 |
| 174 | ул. Сухой лог | 305 | - | - | 305 |
| 175 | ул. Тимирязева | 1049 | - | - | 1049 |
| 176 | ул. Толстого | 600 | - | - | 600 |
| 177 | ул. Транспортная | 685 | 685 | - | - |
| 178 | ул. Труда | 3890 | 3890 | - | - |
| 179 | ул. Фрунзе | 732 | 732 | - | - |
| 180 | ул. Фурманова | 610 | 610 | - | - |
| 181 | ул. Чапаева | 402 | 402 | - | - |
| 182 | ул. Электрозаводская | 1586 | 1586 | - | - |
| 183 | пер. Пушкинский | 200 | - | - | 200 |
| 184 | ул. Учхоз | 1200 | 1200 | - | - |
| 185 | ул. Тургенева | 1300 | - | - | 1300 |
| 186 | ул. Уральская | 400 | - | - | 400 |
| 187 | пр. Фадеева | 140 | - |  | 140 |
| 188 | ул. Фабричная | 712 | - | 712 | - |
| 189 | пр. Фабричный | 155 | - | - | 155 |
| 190 | ул. Фадеева | 430 | - | - | 430 |
| 191 | ул. Чкалова | 330 | - | - | 330 |
| 192 | ул. Чернышевского | 918 | - | 918 | - |
| 193 | ул. Челябинская | 670 | - | 90 | 580 |
| 194 | ул. Чайковского | 485 | - | - | 485 |
| 195 | ул. Чехова | 414 | - | 414 | - |
| 196 | пер. Черкасовский | 262 | - | - | 262 |
| 197 | ул. Шевченко | 660 | - | 250 | 410 |
| 198 | ул. Школьная | 680 | - | 640 | 40 |
| 199 | пер. Юминский | 271 | - | 271 | - |
| 200 | ул. Чистякова | 1142 | 1142 | - | - |
| 201 | Западная объездная | 2560 | 2560 | - | - |
| 202 | ул. Нижняя Набережная | 1130 | - | - | 1130 |
| 203 | пер. 2-й Озерный | 303 | - | - | 303 |
| 204 | пер. Сивкова | 99 | - | - | 99 |
| 205 | Набережная реки Кама | 1169 | 1169 | - | - |
| 206 | Дорога вдоль канала | 2256 | 2256 | - | - |
| 207 | ул. Озерная пос. Дубровка | 380 | - | - | 380 |
| 208 | ул. Азина пос. Дубровка | 280 | - | - | 280 |
| 209 | ул. Молодежная пос. Дубровка | 570 | 436 | 134 | - |
| 210 | ул. Сельская | 245 | - | - | 245 |
| 211 | пер. Сельский | 340 | - | - | 340 |
| 212 | пр. 9-й Зеленый | 444 | - | - | 444 |
| 213 | ул. Дружбы пос. Дубровка | 1100 | - | - | 1100 |
| 214 | ул. Набережная пос. Дубровка | 2100 | - | 910 | 1190 |
| 215 | ул. Новая пос. Дубровка | 690 | - | - | 690 |
| 216 | ул. Прудовая пос. Дубровка | 180 | - | - | 180 |
| 217 | ул. Школьная пос. Дубровка | 990 | - | - | 990 |
| 218 | ул. Кирпичная пос. Кирпичный | 676 | - | 676 | - |
| 219 | ул. Строительная | 350 | 350 | - | - |
| 220 | ул. Светлая | 2570 | - | 2570 | - |
| 221 | ул. Солнечная | 540 | 540 | - | - |
| 222 | пер. Ст. Разина | 268 | - | 75 | 193 |
| 223 | ул. 1-ая Лесная | 1377 | - | - | 1377 |
| 224 | ул. 2-ая Лесная | 1382 | - | - | 1382 |
| 225 | ул. 3-яя Лесная | 1265 | - | - | 1265 |
| 226 | ул. 4-ая Лесная | 800 | - | - | 800 |
| 227 | ул. 1-ая Подлесная | 1370 | - | 950 | 420 |
| 228 | ул. 2-ая Подлесная | 640 | - | - | 640 |
| 229 | ул. 3-яя Подлесная | 1350 | - | - | 1350 |
| 230 | ул. Левая Береговая | 910 | - | - | 910 |
| 231 | ул. Правая Береговая | 500 | - | - | 500 |
| 232 | ул. Сиреневая | 225 | - | - | 225 |
| 233 | ул. Камская | 349 | - | - | 349 |
| 234 | ул. Удмуртская | 1308 | - | - | 1308 |
| 235 | ул. Центральная | 638 | - | - | 638 |
| 236 | ул. Элеваторная | 330 | - | - | 330 |
| 237 | ул. Березовая | 244 | - | - | 244 |
| 238 | Дорога к ул. Индустриальная | 1286 | - | - | 1286 |
| 239 | ул. Бориса Ярхо | 259 | - | - | 259 |
| 240 | ул. Академика Бодалева | 317 | - | - | 317 |
| 241 | ул. Савченко | 414 | - | - | 414 |
| 242 | ул. Лазурная | 141 | - | - | 141 |
| 243 | ул. Городничева Дурова | 233 | - | - | 233 |
| 244 | ул. Майская | 520 | - | - | 520 |
| 245 | ул. Вишневая | 272 | - | - | 272 |
| 246 | ул. Звездная | 315 | - | - | 315 |
| 247 | ул. Мартовская | 293 | - | - | 293 |
| 248 | ул. Весенняя | 557 | - | - | 557 |
| 249 | пер. Мирный | 354 | - | - | 354 |
| 250 | ул. Рябиновая | 1260 | - | - | 1260 |
| 251 | ул. Кедровая | 580 | - | - | 580 |
| 252 | ул. Ясная | 1030 | - | - | 1030 |
| 253 | ул. Ореховая | 1310 | - | - | 1310 |
| 254 | ул. Кленовая | 490 | - | - | 490 |
| 255 | ул. Жасминовая | 645 | - | - | 645 |
| 256 | ул. Яблоневая | 330 | - | - | 330 |
| 257 | ул. Тихая | 180 | - | - | 180 |
| 258 | ул. Малиновая | 670 | - | - | 670 |
| 259 | ул. Ольховая | 400 | - | - | 400 |
| 260 | ул. Воздушных кораблей | 2900 | - | - | 2900 |
| 261 | ул. Спирина | 97 | - | - | 97 |
| 262 | ул. Зевахина | 210 | - | - | 210 |
| 263 | ул. Башко | 83 | - | - | 83 |
| 264 | ул. Казакова | 210 | - | - | 210 |
| 265 | ул. Бор - Раменского | 1600 | - | - | 1600 |
| 266 | ул. Когутова | 330 | - | - | 330 |
| 267 | ул. Цветочная | 680 | - | - | 680 |
| 268 | ул. Небесная | 463 | - | - | 463 |
| 269 | ул. Пальшиной | 570 | - | 285 | 285 |
| 270 | ул. Юхнина | 573 | - | - | 573 |
| 271 | ул. Родниковая | 620 | - | - | 620 |
| 272 | ул. Парковая | 862 | - | - | 862 |
| 273 | ул. Кирова пос. Симониха | 1100 | - | - | 1100 |
| 274 | ул. Ленина пос. Симониха | 970 | - | - | 970 |
| 275 | ул. Набережная пос. Симониха | 580 | - | - | 580 |
| 276 | ул. Советская пос. Симониха | 570 | - | - | 570 |
| 277 | ул. Калинина пос. Симониха | 1630 | - | - | 1630 |
| 278 | дорога в пос. Симониха | 1800 | - | - | 1800 |
| 279 | ул. Птицефабрика | 980 | 980 | - |  |
| 280 | Дорога к паромной переправе Барок | 4000 |  | - | 4000 |
| 281 | ул. Матросова | 460 | 460 | - | - |
| 282 | пр. Ленинградский | 470 | 470 | - | - |
| 283 | пр. Фрунзе | 160 | 160 | - | - |
| 284 | пр. Калинина | 600 | 600 | - | - |
| 285 | пр. Дальний | 160 | 160 | - | - |
| 286 | пр. Мельникова | 420 | 420 | - | - |
| 287 | пр. Чистякова | 150 | 150 | - | - |
| 288 | дорога в лагерь "Салют" | 870 | - | - | 870 |
| 289 | дорога сад.уч. "Ясная поляна" | 1200 | - | - | 1200 |
| 290 | пр. Раскольникова | 870 | - | 870 | - |
| 291 | дорога к с/т им. Комарова | 780 | - | - | 780 |
| 292 | Дорога к паромной переправе Порт Южный | 1340 | - | - | 1340 |
| 293 | пр. 20 лет Победы | 150 | 150 | - | - |
| 294 | Дорога объездная к ж/р КХП | 1300 | - | - | 1300 |
| 295 | ул. Котовых | 1150 | 1150 | - | - |
| 296 | ул. Речников | 570 | - | - | 570 |
| 297 | ул. Водников | 160 | - | - | 160 |
| 298 | Дороги в ж/р Котово | 7300 | - | - | 7300 |
| 299 | ул. Заречная пос. Дубровка | 620 | - | 320 | 300 |
| 300 | ул. Подгорная | 670 | - |  | 670 |
|  | **ИТОГО** | **280827** | **119956** | **31574** | **129297** |

Неотъемлемой частью улично-дорожной сети являются искусственные дорожные сооружения через естественные и искусственные препятствия. В городе 24 моста, в том числе 11 пешеходных, 13 автомобильных и 2 путепровода.

Автомобильные дороги обустроены дорожными знаками, пешеходными дорожками, остановочными пунктами, стоянками транспортных средств, светофорами и дорожными разметками.

В таблице 2 указаны остановочные пункты г. Сарапул.

Таблица 2

Остановочные пункты г. Сарапул

| № п/п | Расположение | Название | Сторона расположения |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
|  | пл. Красная | Центр | четная |
|  | пл. Красная | Центр - конечная | нечетная |
|  | ул. Советская | Раскольникова | нечетная |
|  | ул. Советская | Красноармейская | четная |
|  | ул. Советская | Горсад им Пушкина | четная |
|  | ул. Советская | Горсад им Пушкина | нечетная |
|  | ул. Советская | Почта | нечетная |
|  | ул. Советская | Библиотека им.Н.К.Крупской | четная |
|  | ул. Советская | Площадь Мужества | нечетная |
|  | ул.Азина | Детская библиотека | четная |
|  | ул.Азина | Гагарина | четная |
|  | ул.Азина | Автовокзал | четная |
|  | ул.Азина | Кондитерская фабрика | четная |
|  | ул.Азина | Площадь 200 лет Сарапулу | нечетная |
|  | ул.Азина | Дрожжепивзавод | нечетная |
|  | ул.Азина | Школа №1 | четная |
|  | ул.Азина | Обувная фабрика | четная |
|  | ул.Азина | Обувная фабрика | нечетная |
|  | ул.Азина | Мясокомбинат | четная |
|  | ул.Азина | Мясокомбинат | нечетная |
|  | ул.Азина | Торговый дом "Агат" | четная |
|  | ул.Азина | Сарапул-молоко | четная |
|  | ул.Азина | Сарапул-молоко | нечетная |
|  | ул.К.Маркса | Советская | нечетная |
|  | ул.К.Маркса | Рынок | нечетная |
|  | ул.К.Маркса | Автовокзал | нечетная |
|  | ул.Калинина | Завод "Элеконд" | четная |
|  | ул.Калинина | Завод "Элеконд" | нечетная |
|  | ул.Гончарова | Гончарова | четная |
|  | ул.Гончарова | Гончарова | нечетная |
|  | ул.Гончарова | 20 лет Победы | четная |
|  | ул.Гончарова | Салон-магазин "Техно-мебель" | нечетная |
|  | ул.Гончарова | Техникум пищевой промышленности | четная |
|  | ул.Гончарова | Техникум машиностроения и  информационных технологий | нечетная |
|  | ул.Гончарова | Гончарова | четная |
|  | ул.Гончарова | Гончарова | нечетная |
|  | ул.Гончарова | ж/р Радужный | нечетная |
|  | ул.Чистякова | Чистякова | четная |
|  | ул.Чистякова | Чистякова | нечетная |
|  | ул.Чистякова | магазин "Мечта" | четная |
|  | ул.Чистякова | магазин "Мечта" | нечетная |
|  | ул.Молодежная | стадион "Сокол" | четная |
|  | ул.Молодежная | Школа №13 | нечетная |
|  | ул.Молодежная | Киноцентр | четная |
|  | ул.Электрозаводская | Электрогенераторный завод | по центру |
|  | ул.Фурманова | Фурманова | четная |
|  | ул.Фурманова | Фурманова | нечетная |
|  | ул.Ленинградская | Лесной проспект | четная |
|  | ул.Ленинградская | Лесной проспект | нечетная |
|  | Лесной проспект | Торговый дом "Агат" | нечетная |
|  | ул.Ленина | БМК и К | четная |
|  | ул.Ленина | Кофе "Поворот" | четная |
|  | ул.Ленина | Кофе Поворот | нечетная |
|  | ул.Ленина | Ленина | четная |
|  | ул.Ленина | Ленина | нечетная |
|  | ул.Ленина | Железнодорожный вокзал | четная |
|  | ул.Путейская | Железнодорожный вокзал | нечетная |
|  | ул.Путейская | Серова | четная |
|  | ул.Путейская | Серова | нечетная |
|  | ул.Путейская | Сад "Южный" | четная |
|  | ул.Путейская | Сад "Южный" | нечетная |
|  | ул.Путейская | Подстанция | четная |
|  | ул.Путейская | Подстанция | нечетная |
|  | ул.Путейская | Центрометалл | четная |
|  | ул.Путейская | Центрометалл | нечетная |
|  | ул.Путейская | Автозапровочная станция | четная |
|  | ул.Путейская | Автозапровочная станция | нечетная |
|  | ул.Путейская | Сад "Молодежный" | четная |
|  | ул.Пугачева | Автовокзал | четная |
|  | ул.Пугачева | Гоголя | нечетная |
|  | ул.Пугачева | Ростелеком | четная |
|  | ул.Пугачева | Парк им В.И.Ленина | нечетная |
|  | ул.Пугачева | Гимназия №20 | четная |
|  | ул.Лесная | Детская городская больница | четная |
|  | ул.Лесная | Лесная | четная |
|  | ул.Лесная | Лесная | нечетная |
|  | ул.Раскольникова | п.Строителей | четная |
|  | ул.Раскольникова | п.Строителей | нечетная |
|  | ул.Раскольникова | Водоканал | четная |
|  | ул.Раскольникова | Зайцева | четная |
|  | ул.Раскольникова | Зайцева | нечетная |
|  | ул.Раскольникова | Октябрьская | четная |
|  | ул.Раскольникова | Октябрьская | нечетная |
|  | ул.Раскольникова | Слободинская | четная |
|  | ул.Раскольникова | Слободинская | нечетная |
|  | ул.Труда | Автошкола | четная |
|  | ул.Труда | Олимп | четная |
|  | 3-й Дубровский пер. | Гипермаркет "Эссен" | четная |
|  | ул.Дубровская | пер.Дубровский | четная |
|  | ул.Мира | Трактовая | четная |
|  | ул.Мира | Сад Мира | четная |
|  | ул.Мира | Сад Мира | нечетная |
|  | ул.Мира | Мира | четная |
|  | ул.Мира | Мира | нечетная |
|  | ул.Светлая | Гудок-2 | четная |
|  | ул.Учхоз | Учхоз | четная |
|  | ул.Мечникова | Мира | четная |
|  | ул.Полевая | Полевая | четная |
|  | ул.Полевая | Полевая | нечетная |
|  | ул.Красноперова | Красноперова | четная |
|  | ул.Красноперова | Красноперова | нечетная |
|  | ул.Гоголя | Сивкова | четная |
|  | ул.Гоголя | Сивкова | нечетная |
|  | ул.Западная | Западный | четная |
|  | ул.Западная | Западный | нечетная |
|  | ул.Мира(п.Дубровка) | Дубровка 1 | четная |
|  | ул.Мира(п.Дубровка) | Дубровка 1 | нечетная |
|  | ул.Мира(п.Дубровка) | Дубровка 2 | четная |
|  | ул.Мира(п.Дубровка) | Дубровка 2 | нечетная |
|  | ул.Мира(п.Дубровка) | Дубровка 3 | четная |
|  | ул.Мира(п.Дубровка) | Дубровка 3 | нечетная |
|  | ул.Мира(п.Дубровка) | Сад "Спутник" | нечетная |

Расположение светофоров на территории г. Сарапул указано в таблице 3.

Таблица 3

Расположение светофоров на территории г. Сарапул

| № п/п | Расположение |
| --- | --- |
| 1 | 2 |
| 1 | ул. Азина - ул. Гагарина |
| 2 | ул. Азина - ул. Пугачева |
| 3 | ул. Азина - ул. Пролетарская |
| 4 | ул. Азина - ул. Дубровская |
| 5 | ул. Азина - ул. Амурская |
| 6 | ул. Азина - въезд на обувную фабрику |
| 7 | ул. Азина - просп. Лесной |
| 8 | ул. Гончарова - ул. 20 лет Победы |
| 9 | ул. Гончарова - ул. Калинина |
| 10 | ул. К. Маркса - ул. Советская |
| 11 | ул. К. Маркса - ул. Гагарина |
| 12 | ул. К. Маркса - ул. Пролетарская |
| 13 | ул. К. Маркса - ул. Дубровская |
| 14 | ул. Лесная - ул. Горького |
| 15 | ул. Молодежная - ул. Лермонтова |
| 16 | ул. Советская - ул. Гоголя |
| 17 | ул. Советская - ул. Некрасова |
| 18 | ул. Электрозаводская - ул. Фрунзе |

В настоящее время освещенность улиц города, пешеходных зон, жилых районов не соответствует нормативу по СНиП 23-05-95 "Естественное и искусственное освещение" и [ГОСТ Р 50597-93](consultantplus://offline/ref=BFBB31FE18324072AAC1C66567C4E7BB177664577AB1F575C58DA8F7C623qDI) "Безопасность дорожного движения" за исключением отдельных микрорайонов.

Платных автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории города нет.

На перспективу планируется увеличение протяженности автодорог с твердым покрытием. Сохранение автодорожной инфраструктуры осуществлялось за счет ремонта автодорог с асфальтобетонным покрытием и ремонта грунтовых дорог с устройством основания дороги щебнем. В условиях ограниченного финансирования дорожных работ с каждым годом увеличивается протяженность дорог требующих ремонта.

В составе улично-дорожной сети города выделены улицы и дороги следующих категорий:

- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром;

- улицы в жилой застройке (жилые улицы). По этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;

- пешеходные улицы – по ним осуществляется связь с учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественного центра.

Развитие дорожной сети позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту города.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняются технико-эксплуатационные характеристики дорог.

Состояние сети дорог города 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.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс города является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Проведенный анализ эффективности работ по текущему ремонту и ремонту путем замены верхнего слоя покрытия показывает, что при объеме работ, превышающем 20% от общей площади покрытия, текущий ремонт является неэффективным. Поэтому в Программе предпочтение отдается капитальному ремонту.

Для улучшения условий проживания жителей г. Сарапула, обеспечения благополучия населения, повышения безопасности дорожного движения необходимо проведение комплексной реконструкции дворовых территорий и проездов к ним. Кроме ремонта асфальтобетонного покрытия дворовых территорий и проездов к дворовым территориям комплексная реконструкция позволит решить вопросы по организации системы водоотвода, ремонту инженерных сооружений - подпорных стенок и лестниц, организации парковочных мест, устройству и обустройству детских площадок и площадок отдыха, обустройству мест для сбора мусора.

Недофинансирование дорожной отрасли города, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков «недоремонта». Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

- 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 городских автомобильных дорог общего пользования;

- риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту городских автомобильных дорог в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ и содержании на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

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

Автомобильный парк города преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Отмечается рост транспортных средств и уровня автомобилизации населения. Хранение транспортных средств в основном осуществляется на придомовых территориях, стоянках.

Информация о составе парка транспортных средств за 2016 приведена в табл. 1.

Таблица 1

| Количество зарегистрированных транспортных средств, находящихся в собственности индивидуальных владельцев, предприятий и организаций | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Год | Всего | из них | | |
| легковые | автобусы | грузовые |
| 2016 | 31400 | 30000 | 200 | 1200 |

Улично-дорожная сеть является основным образующим элементом транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры населенных пунктов. Развитие дорожной сети и инфраструктурных объектов в комплексном развитии города является одним из наиболее социально-значимых вопросов. Ежегодный прирост количества легкового личного транспорта жителей г. Сарапула составляет не менее 2%.

Автомобильный парк г. Сарапула не в полном объеме обеспечен гаражно-строительными кооперативами. На территории г. Сарапул в настоящее время расположено 125 гаражно-строительных кооперативов. Но с учетом прогнозируемого роста уровня автомобилизации в г. Сарапуле, Генеральным планом предусмотрено резервирование территорий для строительства гаражей в производственно-коммунальных зонах.

В табл. 2 приведена информация о количестве парковок для автомобильного транспорта в г. Сарапуле.

Таблица 2

| № п/п | Территориальное местоположение | Примечание |
| --- | --- | --- |
|  | Красная Площадь, 8 | Администрация города |
|  | Красная Площадь, 5 |  |
|  | Советская, 1 | Ижкомбанк |
|  | Советская, 18 |  |
|  | Советская, 38 | Магазин «Мебель» |
|  | Советская, 70 | ДК Радиозавода |
|  | Советская, 78 | Кафе «Солнцепёк» |
|  | Советская, 92 | Магазин «Магнит» |
|  | Советская, 108 | Магазин «Копеечка» |
|  | Советская, 116 | Магазин «Мода Плюс» |
|  | Горького, 81 | Горгаз |
|  | Горького, 79 | Магазин «Лилия» |
|  | Горького, 74 | Церковь |
|  | Горького, кв. 158 | Сад им. А.С.Пушкина |
|  | Горького, 28 | Районный суд |
|  | Горького, 20 «а» | Магазин «Мебель» |
|  | Горького, 136 | Магазин «XXL» |
|  | Горького, 16 |  |
|  | Горького, 18 | Магазин «Центральный» |
|  | Пугачёва, 143 | Детский сад |
|  | Пугачёва, 130 | Гимназия № 20 |
|  | Пугачёва, 78 | Волгателеком |
|  | Азина, 45 | Газета «Фортуна» |
|  | Азина, кв. 115 | Магазин «Магнит» |
|  | Гончарова, 57 | Магазин «Книги» |
|  | Гончарова, 44 | Торговый дом «Элеконд» |
|  | Гончарова- Индустриальная |  |
|  | Путейская, 62 | ООТ «Центметалл» |
|  | Путейская, 2 | Магазин «Автозапчасти» |
|  | Лескова, 23 | Школа № 9 |
|  | Вокзальная, 13 | Ж/д вокзал |
|  | Ленина, 6 | МФЦ |
|  | Ленина, 5 |  |
|  | Озёрная, 27 | МУП СВ |
|  | К.Маркса, 101 | Росгосстрах |
|  | Азина, 102 | Магазин кондитерской фабрики |
|  | Раскольникова, кв. 18 | Магазин «Эссен» |
|  | Раскольникова, 158 |  |
|  | Раскольникова, 162 | Сбербанк |
|  | Раскольникова, кв. 28 | Боулинг |
|  | Раскольникова, 4 | Тр. цех СРЗ |
|  | Трактовая, 17 | Русь - отель |
|  | Гоголя, кв. 46 | Церковь |
|  | Гоголя, 2 «а» | Магазин запчасти |
|  | Гоголя, 2 | Детский сад |
|  | Первомайская, 62 | Стоянка СРЗ |
|  | Азина, 44 | Налоговая |
|  | Азина, 59 | «Опера Хаус» |
|  | К.Маркса, кв. 116 | Магазин на Пролетарской |
|  | К.Маркса, 61 | Магазин «Вираж» |
|  | Площадь Свободы, 6 | Рынок |
|  | Гагарина | От ул. Г оголя до ул. Азина |
|  | Пая Дачная, 19 | Сбербанк |
|  | Гоголя, 45 | «Пили-Елли» |
|  | Пролетарская, 31 | Магазин «Радуга» |
|  | Дубровская, 61 | Сбербанк |
|  | Амурская | Азина - Амурская |
|  | Ленина, 7 | Магазин «Магнит» |
|  | Амурская, 17 | Ритуальные услуги |
|  | Труда, кв. 5 | Кураж |
|  | Гончарова, 57 | Магазин «Книги» |
|  | Гончарова, 44 | Торговый дом «Элеконд» |
|  | Гончарова- Индустриальная |  |
|  | Путейская, 62 | ООТ «Центметалл» |
|  | Путейская, 2 | Магазин «Автозапчасти» |
|  | Лескова, 23 | Школа № 9 |
|  | Вокзальная, 13 | Ж/д вокзал |
|  | Ленина, 6 | МФЦ |
|  | Ленина, 5 |  |
|  | Озёрная, 27 | МУП СВ |
|  | К.Маркса, 101 | Росгосстрах |
|  | Азина, 102 | Магазин кондитерской фабрики |
|  | Раскольникова, кв. 18 | Магазин «Эссен» |
|  | Раскольникова, 158 |  |
|  | Раскольникова, 162 | Сбербанк |
|  | Раскольникова, кв. 28 | Боулинг |
|  | Раскольникова, 4 | Тр. цех СРЗ |
|  | Трактовая, 17 | Русь - отель |
|  | Гоголя, кв. 46 | Церковь |
|  | Гоголя, 2 «а» | Магазин запчасти |
|  | Гоголя, 2 | Детский сад |
|  | Первомайская, 62 | Стоянка СРЗ |
|  | Азина, 44 | Налоговая |

В г. Сарапул нет достаточного количества парковок вблизи жилых домов для автомобильного транспорта. С учетом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения г. Сарапула к 2025 г. до 200 личных автомобилей на 1000 жителей, потребность в необходимом количестве парковочных мест будет только увеличиваться. Неправильно припаркованные автомобили создают помехи для движения транспорта, в том числе и транспорта общего пользования. Автомобильный транспорт, как правило, паркуется на примыкающей к тротуару полосе движения транспорта либо на зеленых зонах.

В настоящее время парковка автомобилей во дворах г. Сарапул остается одной из наиболее острых проблем. Обеспечение современного уровня благоустройства дворов возможно только через реализацию ряда мер, позволяющих освободить внутридворовые территории от неорганизованного размещения автовладельцами транспортных средств.

Узкие внутриквартальные проезды создают непреодолимые препятствия для проезда крупногабаритной спецтехники и иных транспортных средств. Стоящие во дворе автомобили - это фактор социальной напряженности, повод для конфликтов между автовладельцами и жителями многоквартирных домов, не имеющими автомобилей, так как под парковку используются газоны, детские, хозяйственные и спортивные площадки.

В основе организации и реконструкции мест для парковки автотранспортных средств на внутридворовой территории должен быть использован набор технических решений по расширению внутриквартальных проездов в сочетании с устройством гостевых стоянок и парковок.

Обеспечение нормального уровня благоустройства дворов возможно только через реализацию ряда мер, позволяющих освободить внутридворовую территорию от неорганизованного размещения автовладельцами транспортных средств.

Намечены поэтапные мероприятия по реконструкции и развитию сети автостоянок как временного, так и постоянного хранения автотранспорта с учетом прогнозирования увеличения его количества в будущем. Проектом предлагается строительство современных типов объектов хранения транспорта с учетом сложившейся застройки в каждом районе города - подземные и полуподземные гаражи и стоянки. Планируется постепенная реконструкция существующих мест постоянного хранения индивидуальных средств автомототранспорта, не соответствующих природоохранным требованиям и экологическим условиям.

Для обслуживания автомобильного парка города предусматривается строительство автозаправочных станций и станций технического обслуживания индивидуальных средств автомототранспорта.

Для определения необходимых объемов предприятий технического обслуживания автомобилей (СТО) принят нормативный показатель - 200 легковых автомобилей на 1 пост технического обслуживания.

Автозаправочные станции (АЗС) предусматривается размещать из расчета одной топливораздаточной колонки на 1200 легковых автомобилей.

На данный момент на территории г. Сарапул действует 8 СТО.

Суммарная мощность СТО должна составлять на расчетный срок - 3 СТО.

На данный момент на территории г. Сарапул действует 16 автозаправочных станций.

Суммарная мощность АЗС на расчетный срок - 19 АЗС. соответствующие требованиям НПБ 111-98\* «Автозаправочные станции. Требования пожарной безопасности».

Размещение СТО предусмотрено преимущественно в производственно-деловых зонах и центрах сервисного обслуживания, расположенных на подходах к городу основных автодорог.

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

Большинство передвижений в городе приходится на личный и общественный автотранспорт и пешеходные сообщения. Проектирование системы общественного транспорта должно полностью отвечать требованиям, предъявляемым в части, касающейся обеспечения доступности объектов общественного транспорта для населения, и, в том числе, для его маломобильных групп.

Внешние транспортные связи г. Сарапул осуществляются автомобильным, железнодорожным транспортом. Пассажирское автобусное сообщение г. Сарапул с населенными пунктами Удмуртской Республики осуществляется междугородними автобусами.

В целях информирования населения об организации движения общественного транспорта на территории города на официальном сайте муниципального образования «Город Сарапул» размещены: схема движения автобусов по г. Сарапул, расписание движения автобусов, расписание движения водного транспорта, расписание садовых перевозок ([http://www.adm-sarapul.ru/city/transport](http://www.adm-sarapul.ru/city/transport/)).При предоставлении услуги по перевозке пассажиров городским общественным транспортом предоставляются льготы, предусмотренные действующим законодательством Российской Федерации и Удмуртской Республики. Дополнительно, в соответствии с правовыми актами Администрации города Сарапула, за счет средств городского бюджета, предоставляются льготы по оплате стоимости проезда на маршрутах регулярного сообщения муниципального образования «Город Сарапул» для пенсионеров, не имеющих мер социальной поддержки из бюджетов Российской Федерации и Удмуртской Республики.

**Схема движения автобусов по г. Сарапул**



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

На территории г. Сарапул велосипедное движениев организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет.

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары преимущественно в асфальтобетонном исполнении. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы регулируемые и нерегулируемые пешеходные переходы. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории города не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

В г. Сарапул регулирование движения пешеходов через проезжую часть осуществляется по регулируемым светофорами пешеходным переходам и пешеходным переходам, регулируемым знаками (нерегулируемые пешеходные переходы).

Важнейшими условиями безопасного движения пешеходов на нерегулируемом пешеходном переходе являются:

- правильный выбор места перехода в соответствии со сложившимися пешеходными потоками;

- их обозначение техническими средствами регулирования движения в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2004;

- удовлетворительные условия видимости в соответствии с требованиями СНиП 2.07.01– 89.

Общими недостатками в организации и применении технических средств регулирования движения на существующих нерегулируемых светофорами пешеходных переходах являются:

- частичное отсутствие знаков 5.19.1 (5.19.2) на флуоресцентной основе «Пешеходный переход» для обозначения пешеходных переходов на нерегулируемых перекрестках;

- частичное отсутствие асфальтированных подходов к пешеходным переходам.

Для устранения недостатков в организации движения и применении технических средств организации дорожного движения необходимо:

- оборудовать все типы нерегулируемых пересечений и пешеходных переходов техническими средствами организации движения, необходимыми для обеспечения безопасности дорожного движения транспортных и пешеходных потоков;

- ввести светофорное регулирование на пересечениях с недопустимыми конфликтами транспортных и пешеходных потоков.

Проезжая часть улиц и дорог преимущественно состоит из 1 - 2 полос движения в каждом направлении. Пересечения магистралей между собой выполнены в одном уровне со светофорным регулированием.

В таблице 1 приведен перечень пешеходных переходов.

Таблица 1

Регулируемые пешеходные переходы на территории г. Сарапул

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Перекрёсток дорог | Количество пешеходных переходов |
| 1 | 2 | 3 |
| 1. | ул. Советская - ул. К.Маркса | 4 |
| 2. | ул. Советская - ул. Гоголя | 4 |
| 3. | ул. Советская - ул. Некрасова | 3 |
| 4. | ул. Лесная - ул. Горького | 2 |
| 5. | ул. Азина - ул. Гагарина | 4 |
| 6. | ул. Азина - ул. Пугачёва | 4 |
| 7. | ул. Азина - ул. Дубровская | 5 |
| 8. | ул. Азина - ул. Амурская | 4 |
| 9. | ул. Азина - ул. Пролетарская | 3 |
| 10. | ул. Азина, 139 | 1 |
| 11. | ул. Азина - ул.Лесной проспект | 2 |
| 12. | ул. Электрозаводская - ул. Фрунзе | 1 |
| 13. | ул. Молодёжная, 5 (школа № 13) | 2 |
| 14. | ул. Гончарова - ул. Калинина | 3 |
| 15. | ул. Гончарова-ул.20 лет Победы | 4 |
| 16. | ул. К.Маркса - ул. Дубровская | 2 |
| 17. | ул. К.Маркса - ул. Пролетарская | 4 |
| 18. | ул. К.Маркса - ул. Гагарина | 4 |
|  | **Итого:** | **56** |

**2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств**

Грузовые перевозки по территории г. Сарапул осуществляются по дорогам общего пользования. Движение грузового автотранспорта организовано с учетом пропускной способности УДС, ограничений по тоннажу инженерных сооружений (мосты, путепроводы).

Перевозку опасных грузов осуществляют по дорогам общего пользования до автозаправочных станций, расположенных на территории г. Сарапул, а также для нужд дорожно-строительных организаций, расположенных на территории г. Сарапул. Маршрут движения техники, перевозящей тяжелые и крупногабаритные грузы определяется специалистами МУ «Управление благоустройства» с выдачей соответствующего разрешения.

Эксплуатацией улично-дорожной сети г. Сарапула и контроль за ее состоянием возложен на МУ «Управление благоустройства».

Для круглосуточного содержания дорог в городе, необходимо иметь по нормативным документам - 106 единиц дорожно-уборочной техники, фактически в МУ «Управление благоустройства» имеется 30 единиц.

**Сведения**

**о необходимости количества дорожно-уборочной техники**

**для содержания дорог в городе**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование спецтехники** | **Необходимо по нормативу**  **ед.** | **Имеется в наличии**  **ед.** | **Недостающее количество**  **ед.** |
| *1* | *2* | *3* | *4* | *5* |
| 11. | Пескоразбрасыватели | 10 | 2 | 8 |
| 22. | Плужно-щеточные снегоочистители на базе МТЗ | 20 | 7 | 10 |
| Комбинированные (пескоразбрасыватель, щетка, бочка) | 3 |
| 33. | Автогрейдеры | 12 | 2 | 10 |
| 44. | Бульдозеры | 8 | 2 | 6 |
| 55. | Роторные снегоочистители | 6 | 1 | 5 |
| 66. | Снегопогрузчики | 8 | 1 | 7 |
| 77. | Фронтальные погрузчики | 7 | 2 | 5 |
| 88. | Самосвалы для вывоза снега | 22 | 6 | 16 |
| 99. | Фреза дорожная на базе трактора | 1 | 1 | - |
| 110. | Экскаваторы | 6 | 2 | 4 |
| 111. | Подметально-уборочные машины элеваторного типа | 2 | 1 | 1 |
| 112. | Вакуумные подметально-уборочные машины | 2 | - | 2 |
| 113 | Каналопромывочные машины | 1 | - | 1 |
| 114. | Машина для производства ямочного ремонта дорог | 1 | - | 1 |
| **Итого:** | | **106** | **30** | **76** |

Из имеющейся спецтехники 30 единиц – 11единиц имеют полный износ, все они находятся в эксплуатации более двадцати лет, а 6 единиц в эксплуатации более 30 лет. Износ спецтехники составляет 83 %.

Для поддержания спецтехники в рабочем состоянии, для исполнения всех видов работ по содержанию улично-дорожной сети города требуется постоянно большие финансовые средства. Инфраструктура для движения грузовых транспортных средств достаточно развитая.

**2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения**

Вопрос качественного состояния автомобильных дорог и улиц является одной из основных проблем г. Сарапул.

Вследствие значительной степени износа улично-дорожной сети возможно увеличение случаев просадок и провалов асфальтобетонного покрытия, что приводит к ухудшению дорожной ситуации, повышению уровня аварийности. Это может быть вызвано несколькими факторами:

1) значительное повышение нагрузок на поверхность дороги, вызванное стремительным ростом парка автомобилей, увеличением плотности и интенсивности транспортных потоков;

2) нарушение нормативного межремонтного срока службы дорожного полотна автодорог;

3) ухудшение качества дорожного покрытия из-за ежегодного проведения значительных объемов «ямочного» ремонта, который необходим для поддержания большей части автодорог в нормативном состоянии в связи с отсутствием работ капитального характера;

4) постепенное ослабление оснований автодорог вследствие аварий на инженерных сетях и иных причин.

Выполнение работ по капитальному ремонту объектов улично-дорожной сети приведет к уменьшению объемов ежегодного текущего ремонта дорог.

Важным фактором увеличения срока службы объектов улично-дорожной сети является повышение качества проектирования, строительства, и капитального ремонта автомобильных дорог. На стадии разработки проектно-сметной документации необходимо предусмотреть применение инновационных материалов, конструкций и технологий. Одновременно для создания в г. Сарапул безопасной и доступной среды для маломобильных групп населения на стадии проектирования необходимо предусмотреть устройство пандусов.

Основные причины совершения ДТП по вине водителей:

- Несоблюдение очередности проезда;

- Нарушение правил проезда пешеходного перехода;

- Несоблюдение условий, разрешающих движение ТС задним ходом;

- Неправильный выбор дистанции;

График динамики аварийности на территории г. Сарапул

Из представленного графика видно убыль дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, тем не менее, динамика погибших человек в ДТП не имеет устойчивой тенденции к уменьшению или увеличению числа, а имеет волнообразный характер.

Из проведенного анализа ДТП со смертельным исходом установлено, что причинами ДТП в основном стали грубые нарушения водителями Правил дорожного движения (движение в состоянии алкогольного опьянения и др.).

Анализ уровня безопасности дорожного движения показывает, что одной из причин совершения ДТП остается отсутствие необходимого количества дорожных знаков и разметки, недостаточное искусственное освещение, недостаточная видимость дорожных знаков, отсутствие пешеходных ограждений на наиболее опасных участках дорог.

В условиях ограниченности финансовых ресурсов, направляемых на дорожное обустройство, целесообразно осуществлять мероприятия по повышению безопасности движения на наиболее опасных участках, ликвидируя очаги концентрации дорожно-транспортных происшествий на дорожной сети. Это позволит уменьшить социальную остроту проблемы безопасности дорожного движения.

Обеспечение быстрого и безопасного движения требует применения комплекса мероприятий архитектурно-планировочного и организационного характера.

К числу архитектурно-планировочных мероприятий относятся строительство новых и реконструкция существующих улиц, к организационным - введение одностороннего движения, устройство пешеходных переходов и пешеходных зон, автомобильных стоянок, остановок общественного транспорта.

В то время как реализация мероприятий архитектурно-планировочного характера требует, помимо значительных капиталовложений, довольно большого периода времени, организационные мероприятия способны привести к сравнительно быстрому эффекту. В ряде случаев организационные мероприятия выступают в роли единственного средства для решения транспортной проблемы.

При реализации мероприятий по организации дорожного движения особая роль принадлежит внедрению технических средств: дорожных знаков и дорожной разметки, средств светофорного регулирования, дорожных ограждений и направляющих устройств.

Несмотря на то, что на сегодняшний день на территории г. Сарапул количество дорожно-транспортных происшествий снизилось (в 2016 году – 1145 ДТП) по сравнению с прошлыми годами (в 2014 году – 2420 ДТП, в 2015 году – 1968 ДТП), в перспективе из-за неудовлетворительного состояния автомобильных дорог, увеличения количества личного автотранспорта у жителей и несовершенства технических средств организации дорожного движения возможно ухудшение ситуации.

Основными причинами совершения ДТП с тяжкими последствиями по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения Удмуртской Республики являются несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами.

Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и 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.

В рамках реализации Программы в г. Сарапул на аварийно-опасных участках необходимо установить дорожные знаки. Схема установки новых дорожных знаков, форма, цвета раскраски приняты в соответствии ГОСТ Р 52289-2004 «Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

В связи с рисками ухудшения обстановки с аварийностью и наличием проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуются выработка и реализация долгосрочной стратегии, координация усилий всех заинтересованных служб и населения, органов местного самоуправления.

С целью снижения остроты создавшейся проблемы применение программно- целевого метода позволит добиться:

- координации деятельности органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- реализации комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, по снижению числа дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, обусловленных дорожными условиями, а также снижению числа погибших в результате ДТП.

Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

С учетом изложенного, можно сделать вывод об актуальности и обоснованной необходимости продолжения работы в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках Программы.

Реализация Программы позволит:

- установить необходимые виды и объемы дорожных работ,

- обеспечить безопасность дорожного движения;

- сформировать расходные обязательства по задачам, сконцентрировав финансовые ресурсы на реализации приоритетных задач.

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

Перечень основных факторов негативного воздействия, а также, провоцирующих такое воздействие факторов при условии увеличения количества автомобильного транспорта на дорогах и развития транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований.

1) Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания (ДВС) содержат около 200 компонентов. Углеводородные соединения отработавших газов, наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и развитию злокачественных новообразований). Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований существенно повышает риски увеличения смертности от раковых заболеваний среди населения.

2) Отработавшие газы бензинового двигателя с неправильно отрегулированным зажиганием и карбюратором содержат оксид углерода в количестве, превышающем норму в 2-3 раза. Наиболее неблагоприятными режимами работы являются малые скорости и «холостой ход» двигателя. Это проявляется в условиях большой загруженности на дорогах.

3) Углеводороды под действием ультрафиолетового излучения Солнца вступают в реакцию с оксидами азота, в результате чего образуются новые токсичные продукты - фотооксиданты, являющиеся основой «смога». К ним относятся - озон, соединения азота, угарный газ, перекиси и др. Фотооксиданты биологически активны, ведут к росту числа заболеваний легких у людей.

4) Большую опасность представляет также свинец и его соединения, входящие в состав этиловой жидкости, которую добавляют в бензин.

5) При движении автомобилей происходит истирание дорожных покрытий и автомобильных шин, продукты износа которых смешиваются с твердыми частицами отработавших газов. К этому добавляется грязь, занесенная на проезжую часть с прилегающего к дороге почвенного слоя. В результате образуется пыль, в сухую погоду поднимающаяся над дорогой в воздух. Химический состав и количество пыли зависят от материалов дорожного покрытия. Наибольшее количество пыли создается на грунтовых и гравийных дорогах. Экологические последствия запыленности отражаются на пассажирах транспортных средств, водителях и людях, находящихся вблизи от дороги. Пыль оседает также на растительности и обитателях придорожной полосы. Леса и лесопосадки вдоль дорог угнетаются, а сельскохозяйственные культуры накапливают вредные вещества, содержащиеся в пылевых выбросах и отработавших газах.

6) Автотранспортные средства отечественного и зарубежного производства срок эксплуатации, которых составляет более 10 лет не удовлетворяют современным экологическим требованиям. В условиях быстрого роста автомобильного парка это приводит к еще большему возрастанию негативного воздействия на окружающую среду.

Характерные факторы, неблагоприятно влияющие на окружающую среду и здоровье:

**Загрязнение атмосферы.** Выброс в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота и серы, озон) приводят не только к загрязнению атмосферы, но и к вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям, также образование пыли на дорогах где отсутствует твердое покрытие.

**Воздействие шума.** Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55дБ. Это приводит к росту сердечнососудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, вызывает раздражительность.

Наиболее негативно влияет на атмосферный воздух территорий жилой застройки в городе автомобильный транспорт, загрязняющий продуктами сгорания топлива приземный слой атмосферы. При этом все газо-аэрозольные выбросы автотранспорта классифицируются как «низкие». В состав выхлопных газов карбюраторных и дизельных двигателей по литературным данным входит около 200 химических соединений, из которых наиболее токсичны: оксиды углерода, азота, серы, сероводород, сажа, органические кислоты, углеводороды нефти, формальдегид и полициклические ароматические углеводороды (ПАУ) в т.ч. бензопирен, являющиеся канцерогенными веществами.

Количество вредных веществ, поступающих в атмосферу в составе отработавших газов, зависит от типа двигателя, режима его работы и общего технического состояния автомобиля.

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

Прогнозирование развития транспортной инфраструктуры опирается на анализ демографической ситуации на территории, процессов рождаемости и смертности, миграции населения, анализ структуры населения, поскольку основная цель транспортной инфраструктуры - это удовлетворение потребностей населения

Целями Программы являются:

- развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;

- повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;

- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;

Для достижения цели по развитию современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, необходимо решить задачу, связанную с увеличением протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям. Это позволит увеличить пропускную способность дорожной сети, улучшить условия движения автотранспорта и снизить уровень аварийности за счет ликвидации грунтовых разрывов, реконструкции участков автомобильных дорог местного значения, имеющих переходный тип проезжей части. Для достижения цели по повышению доступности услуг транспортного комплекса для населения в области автомобильных дорог необходимо решить задачу, связанную с созданием условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения. Для достижения цели по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в области автомобильных дорог необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах местного значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети и транспортной безопасности дорожного хозяйства. Дороги местного значения в направлениях движения пешеходов необходимо оборудовать средствами снижения скоростей, средствами регулировки движения. Целью Программы в области безопасности дорожного движения является сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий.

Условиями ее достижения является решение следующих задач:

- снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;

- развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно- транспортных происшествиях;

- спасение жизней;

- развитие систем фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения. Основные ожидаемые конечные результаты реализации Программы:

- сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий;

- снижение тяжести последствий;

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

На период 2018 - 2025 г.:

- расширение основных существующих улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей с учетом сложившейся городской застройки;

- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- резервирование земельных участков для новых автодорог и транспортных развязок;

- строительство улично-дорожной сети на территории районов нового жилищного строительства;

- упорядочение улично-дорожной сети города, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;

- проектирование и строительство транспортных развязок в 1 уровне;

- строительство новых главных и основных автодорог;

- строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в городе;

- организация парковок в местах притяжения населения города.

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

Генеральным планом г. Сарапул предусматривается развитие сложившейся структуры улично-дорожной сети города, на расчетный период до 2025 года.

**2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной системы города**

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

Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ;

Федеральный закон от 29.12.2014 г. № 456-ФЗ "О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации";

3. Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

4. Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;

5. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения»;

6. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

7. Генеральный план территории г. Сарапул (утв. решением Сарапульской городской Думы № 6-697 от 19.11.2009 г.);

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» № 456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа. В соответствии с Федеральным законом "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации" №131-ФЗ от 6 октября 2003 года; п.п 8 п. 1 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, программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов - это 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 поселений, городских округов должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

**Раздел 3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории г. Сарапула**

**3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития города**

В существующем Генеральном плане г. Сарапула (утв. решением Сарапульской городской Думы № 6-697 от 19.11.2009 г.) (далее – Генеральный план), предлагается следующее проектное решение по демографической ситуации в г. Сарапул: среднесписочная численность населения на планируемый период до 2036 г. по Генеральному плану составит 101,1 тыс. чел.

В Генеральном плане сформулированы следующие основные принципы градостроительной организации г. Сарапула на период расчетного срока:

- градостроительное формирование г. Сарапула предусматривается в пределах действующей городской черты за счет рационального использования городских территорий, во взаимосвязи с пригородными территориями и населенными пунктами. Для дальнейшего перспективного развития города предусмотрены резервные площадки;

- сбалансированное планировочное развитие функциональных зон города - жилых, общественно - деловых, производственных, рекреационных и других в составе жилых районов;

- сохранение исторической среды города, научная реставрация объектов культурного и природного наследия, их рациональное использование в современных социальных функциях;

- проведение комплексных мероприятий по охране окружающей среды и улучшению экологической ситуации на территории города;

- приоритетные мероприятия по развитию транспортного комплекса г. Сарапула и модернизации инженерных систем;

- реконструкция и модернизация всех функциональных зон города - комплексное благоустройство существующих жилых микрорайонов и кварталов, общественных центров; комплексное освоение районов нового жилищного строительства; реорганизация производственных территорий с целью эффективного использования и снижения вредного воздействия на окружающую среду; благоустройство парковых и лесопарковых зон, новое зеленое строительство.

В соответствии с проведенным анализом территориальных резервов около 80% намеченного объема жилищного строительства разместится на свободных территориях в пределах городской черты, около 20% - на реконструируемых территориях, занятых в настоящее время застройкой. Снос ветхого и непригодного к проживанию фонда составит около 100 тыс. кв. м.

Из общего объема нового строительства 65% придется на многоэтажную застройку, 15% - на мало- и среднеэтажную, 20% - на индивидуальную жилую застройку.

Реализация обширной жилищной программы за двадцатилетний период, намеченной генеральным планом, предусматривает сочетание нового жилищного строительства на свободных территориях с реконструктивными мероприятиями.

К основным районам реконструкции относятся территории в пределах основного компактного ядра города:

- центральная часть города, жилой район Северный - сочетание среднеэтажного и малоэтажного жилищного строительства, обеспечивающего эффективное использование ценных городских территорий и создание выразительного архитектурно - композиционного решения и силуэта застройки;

- в районах Северный, Центральный для осуществления жилищного строительства намечен комплекс мероприятий по инженерной подготовке и защите территории, мероприятия по развитию инженерной инфраструктуры, озеленению и благоустройству. Условием освоения территории под массовое жилищное строительство является уменьшение воздействия промышленного района в результате природоохранных мероприятий;

- территории, в настоящее время занятые садово-огородными участками и расположенные в ценных с градостроительной точки зрения участках города, - Северный и Привокзальный жилые районы.

Наиболее крупные (по запланированным объемам) районы нового жилищного строительства:

- Северный район - Гудок 1 и 2, Котово;

- Район "Элеконд" - поселок Сарапульского хлебокомбината, Радужный, Элеконд-3;

- Привокзальный - Дубровка;

- Центральный - Новосельский.

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

Относительно стабильная демографическая ситуация в г. Сарапул позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории г. Сарапул не предвидится.

При этом необходимо систематически, не реже одного раза в пять лет, проводить сплошное обследование пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов.

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

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не претерпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный. Транспортная связь с районами, городами и населенными пунктами будет осуществляться общественным транспортом (автобусное сообщение) и личным транспортом, внутри г. Сарапул личным и общественным транспортом и пешеходное сообщение. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

Для соблюдения нормативов минимальной обеспеченности населения пунктами технического обслуживания автомобильного транспорта в расчетный срок в г. Сарапул планируется развитие объектов придорожного сервиса: три сервисно - терминальных комплекса в зоне объездной автодороги. Терминалы будут располагаться на севере города, у района Котово, на западе - недалеко от тепличного хозяйства, на юге - у границ города по ул. Гончарова. Терминалы будут включать в себя систему обслуживающих объектов для автотранспорта (АЗС, АГЗС, автомойки, ремонтные мастерские, складские хозяйства, автостоянки) и для людей (пункт питания, мотель, обслуживающий центр).

**3.4. Прогноз развития дорожной сети города**

Основными направлениями развития дорожной сети города в период реализации Программы будут являться сохранение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог, поддержание автомобильных дорог на уровне соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей:

- Разработка проектов и капитальный ремонт искусственных сооружений (мостов)- 27 единиц;

- Увеличение доли муниципальных автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям, до 100%;

- Проектирование и строительство улично-дорожной сети в новых жилых районах;

- Реконструкция и по возможности расширение части магистральных улиц;

- Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме;

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 местного значения;

- 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.

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

При сохранившейся тенденции к увеличению уровня автомобилизации населения (до 200 личных машин на 1000 жителей), с учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, предполагается повышение интенсивности движения по основным направлениям к объектам притяжения.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестках. К основным параметрам дорожного движения относятся: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зеленый сигнал, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зеленого сигнала в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости.

В г. Сарапуле на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

Изменения плотности улично-дорожной сети зависит от изменения плотности рабочих мест и средних пассажиропотоков в автобусах. По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично - дорожной сети с 2017 г. до 2025 г. существенно не меняется. Это означает, что, несмотря на рост автомобильных потоков, нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

**3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

Предполагается незначительный рост аварийности.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

- Постоянно возрастающая мобильность населения;

- Массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;

- Неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;

- Недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;

- 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 и улично-дорожной сети г. Сарапул.

- Повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования - установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

- Обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;

- Развитие систем фото - и видеофиксации нарушений правил дорожного движения;

- Развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах;

- Проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ.

**3.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье человека**

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 автомобильных дорог 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.

**Раздел 4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры, с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта**

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по их содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожном комплексе является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. Поэтому в Программе выбирается вариант качественного содержания и капитального ремонта дорог.

**Раздел 5. Мероприятия и целевые показатели программы**

Достижение целей и решение задач «Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры г. Сарапул в 2018­-2025 годах» обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры.

Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности. 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 Удмуртской Республики и бюджета г. Сарапула.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводящихся по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в городе, проектированию и строительству тротуаров, велосипедных дорожек, мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, мероприятий по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий по реализации Программы формируется Администрацией г. Сарапула, 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 контрактом (договором) в соответствии с классификацией, 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 документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

**5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

В расчетный период рельсового и безрельсового электрического общественного транспорта в г. Сарапул не планируется.

Основным видом транспорта остается автомобильный.

Основным видом общественного транспорта остается автобус.

Также рассматривается капитальный ремонт (реконструкция) двух городских путепроводов через железнодорожные пути для улучшения транспортных связей между отдельными частями города и обеспечения безопасности и регулярности движения городского и железнодорожного транспорта.

**5.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию**

**транспортно-пересадочных узлов**

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом. Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

Генеральным планом города предусматривается дальнейшее развитие сложившейся структуры улично-дорожной сети города, реконструкция существующих улиц и дорог, строительство новых магистральных и жилых улиц.

В проекте принята следующая классификация улично-дорожной сети в соответствии со СНиП 2.07.01-89\*:

- магистральные улицы и дороги общегородского значения;

- улицы и дороги местного значения;

- проезды.

Генеральным планом предусматриваются нижеследующие мероприятия по развитию улично-дорожной сети города Сарапула.

Для усиления транспортных связей между отдельными районами города, разделенными естественными и искусственными преградами, намечается реконструкция с расширением проезжей части ряда существующих и строительство 6 новых искусственных сооружений:

Реконструкция:

- мост через р. Юрманку по ул. Гоголя,

- мост через р. Юрманку по ул. Лесной,

- мост через р. Юрманку по ул. Раскольникова,

- мост через р. Большую Сарапулку по ул. Азина,

- мост через р. Большую Сарапулку по ул. К. Маркса,

- мост через р. Большую Сарапулку по ул. Дубровской,

- путепровод по ул. Азина,

- путепровод по ул. Гончарова.

Новые искусственные сооружения:

- мост через р. Большую Сарапулку по ул. Серова,

- мост через ручей у восточной границы п. Новосельский,

- мост через р. Большую Сарапулку у северо-западного угла садового массива "Железнодорожник" (на 1 очередь),

- мост через р. Большую Сарапулку у Южного порта,

- мост-съезд на пересечении улиц Азина и Казанской;

- мост через ручей у поселка Хлебокомбината.

- по ул. Транспортная восстановить регулируемый переезд через железную дорогу с выходом на ул. Путейскую.

Общее количество транспортных искусственных сооружений в пределах города составит на расчетный срок 27 ед., из них 23 моста, 2 транспортные развязки и 2 путепровода.

Проектом предусматривается реконструкция и по возможности расширение части магистральных улиц - Азина, Дубровской, Транспортной.

Для улучшения транспортного обслуживания проектом предлагается система мероприятий по развитию сетей массового пассажирского транспорта, которая должна обеспечить потребности жителей в поездках с наименьшими затратами времени и достаточным комфортом. Развитие автобусной сети предусматривается в районах Гудок-2, поселках Новосельский, Хлебозавода, Дубровка, Радужный.

В соответствии с намеченным развитием города в качестве основного вида массового городского транспорта принят существующий - автобус, часть пассажирских перевозок будет осуществляться легковым транспортом (таксомоторным и личным). Линии автобуса запроектированы в основном по всем магистральным улицам. Протяженность транспортных трасс на 2015 г. - 58,7 км, 2025 г. - 69,7 км.

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

Хранение автотранспорта на территории городского округа осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий, учреждений, организаций и на придомовых территориях многоквартирных домов города, а также в гаражно-строительных кооперативах и платных стоянках.

Предусматривается организация хранения и парковки легковых автомобилей с учетом повышения уровня автомобилизации населения к 2025 г. до 200 личных машин на 1000 жителей.

Намечены поэтапные мероприятия по реконструкции и развитию сети автостоянок как временного, так и постоянного хранения автотранспорта с учетом прогнозирования увеличения его количества в будущем. Проектом предлагается строительство современных типов объектов хранения транспорта с учетом сложившейся застройки в каждом районе города - подземные и полуподземные гаражи и стоянки. Планируется постепенная реконструкция существующих мест постоянного хранения индивидуальных средств автомототранспорта, не соответствующих природоохранным требованиям и экологическим условиям.

По мере улучшения экономических условий города рекомендуется постепенный вынос и реконструкция существующих мест постоянного хранения индивидуальных средств автомототранспорта, находящихся в пределах селитебных территорий и водоохранных зон.

В проекте предусмотрено резервирование территорий для строительства гаражей в производственно-коммунальных зонах. Размещение гаражей по территории города произведено по возможности равномерно.

Для обслуживания автомобильного парка города предусматривается строительство автозаправочных станций и станций технического обслуживания индивидуальных средств автомототранспорта. Размещение СТО предусмотрено преимущественно в производственно-деловых зонах и центрах сервисного обслуживания, расположенных на подходах к городу основных автодорог.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и промышленной зоне городского округа. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается на парковках придомовых участков, автостоянках, а также в гаражно-строительных кооперативах.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

Обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства (весь период);

Строительство автостоянок около объектов обслуживания (весь период);

Организация общественных стоянок в местах наибольшего притяжения (весь период).

Таблица 1

| Наименование мероприятия | Планируемые сроки | Источники финансирования, % | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| федеральный бюджет | областной бюджет | Бюджет  города | внебюджет |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Строительство СТО | до 2025 г. | - | - | - | 100 |
| Строительство АЗС | до 2025 г. | - | - | - | 100 |
| Организация парковочного пространства | 2018-2025 гг. | - | - | 85 | 15 |
| Нанесение разметки | 2018- 2025 гг. | - | - | 100 | - |
| Изготовление информационных материалов | 2018- 2025 гг. | - | - | 100 | - |

Для обслуживания автомобильного парка города предусматривается строительство автозаправочных станций и станций технического обслуживания индивидуальных средств автомототранспорта.

Для определения необходимых объемов предприятий технического обслуживания автомобилей (СТО) принят нормативный показатель - 200 легковых автомобилей на 1 пост технического обслуживания.

Автозаправочные станции (АЗС) предусматривается размещать из расчета одной топливораздаточной колонки на 1200 легковых автомобилей.

Суммарная мощность СТО должна составлять на расчетный срок - 3 СТО.

На данный момент на территории г. Сарапул действует 16 автозаправочных станций.

Суммарная мощность АЗС на расчетный срок - 32 колонки.

Размещение СТО предусмотрено преимущественно в производственно-деловых зонах и центрах сервисного обслуживания, расположенных на подходах к городу основных автодорог.

Генеральным планом предусмотрено размещение трех сервисно - терминальных комплекса в зоне объездной автодороги. Терминалы будут располагаться на севере города, у дачного поселка Котово, на западе - недалеко от тепличного хозяйства, на юге - у границ города Сарапул по ул. Гончарова. Терминалы будут включать в себя систему обслуживающих объектов для автотранспорта (АЗС, АГЗС, автомойки, ремонтные мастерские, складские хозяйства, автостоянки) и для людей (пункт питания, мотель, обслуживающий центр).

**5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного**

**передвижения**

Пешеходное и велосипедное движение как средство передвижения по городу обладает многими преимуществами с точки зрения здоровья человека и охраны окружающей среды. Благодаря переходу от вождения транспортных средств к пешеходному или велосипедному движению можно снизить уровень аварийности, сократить затраты на дорожные и парковочные сооружения, а также снизить степень воздействия на окружающую среду и укрепить здоровье населения.

Программой предусматривается создание безбарьерной среды для маломобильных групп населения. С этой целью 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 тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в городе (весь период)

Работы по ремонту асфальтобетонного покрытия проездов, тротуаров, подходов к подъездам, ремонту и замене бордюров, восстановлению водоотводных канав (весь период).

Мероприятия по развитию тротуаров (пешеходных дорожек), переходов приведены в табл. 1.

Таблица 1

Мероприятия по развитию тротуаров (пешеходных дорожек), переходов

| Наименование мероприятия | Планируемые сроки | Источники финансирования, % | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| федеральный бюджет | областной бюджет | Бюджет  города | внебюджет |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Установка дорожных и информационных знаков | 2018-2025 гг. | - | - | 100 | - |
| Установка ограждений | 2018-2025 гг. | - | - | 100 | - |
| Нанесение разметки | 2018-2025 гг. | - | - | 100 | - |

**.**В зонах массового отдыха населения и на других озелененных территориях, на застраиваемых территориях нового строительства следует предусматривать велосипедные дорожки, изолированные от улиц, дорог и пешеходного движения. На магистральных улицах допускается предусматривать велосипедные дорожки, выделенные разделительными полосами, по краю проезжих частей. Велосипедные дорожки могут быть одностороннего и двустороннего движения.

1. Ширина велосипедной 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. Наименьшее расстояние безопасности от края велодорожки следует принимать:

1) до проезжей части, опор транспортных сооружений и деревьев - 1,0 м;

2) до тротуаров - 0,5 м;

3) до стоянок автомобилей и остановок общественного транспорта - 1,5 м.

Велосипедные полосы необходимо устраивать по краю проезжих частей улиц с выделением их маркировкой двойной линией. Расстояние безопасности от края велодорожки следует принимать не менее 1 м до проезжей части, 0,5 м - до тротуара.

Ширина разделительной полосы между автомобильной дорогой и параллельной или свободно трассируемой велосипедной дорожкой должна быть не менее 1,5 м. В стесненных условиях допускается разделительная полоса шириной 1,0 м, возвышающаяся над проезжей частью не менее чем на 0,15 м, с окаймлением бордюром.

Продольные уклоны велосипедных дорожек следует принимать не более 50%, поперечные уклоны - в пределах 15 - 25%%.

Велосипедные дорожки на улицах следует предусматривать, как правило, для одностороннего движения с полосами зеленых насаждений или полосами безопасности шириной не менее 0,8 м; в стесненных условиях вместо указанных полос допускается предусматривать устройство барьеров.

При двустороннем движении между велосипедными дорожками следует предусматривать разделительную полосу шириной не менее 0,5 м.

2. Обязательный перечень элементов комплексного благоустройства велодорожек включает в себя твердый тип покрытия, элементы сопряжения поверхности велодорожки с прилегающими территориями.

3. На велодорожках, размещаемых вдоль улиц и дорог, необходимо предусматривать освещение, на рекреационных территориях - озеленение вдоль велодорожек.

4. Насаждения вдоль велодорожек не должны сокращать габариты дорожки, высота свободного пространства над уровнем покрытия дорожки должна составлять не менее 2,5 м. На трассах велодорожек в составе крупных рекреаций рекомендуется размещение пункта технического обслуживания.

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

В целях упорядочения организации дорожного движения предполагается внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам местного значения, включающих в себя установку системы видеофиксации и контроля потоков транспортных средств. Дополнительно возможна организация видеоконтроля на участках улично-дорожной сети с запрещенным движением грузового транспорта. Реализация мероприятий позволит обеспечить учет и анализ потоков грузового транспорта, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов. Возможным мероприятием для организации потоков грузового транспорта в городе является организация транспортно-логистического центра, чтобы сформировать благоприятную урбанистическую среду, повысить уровень благоустройства. Локализация логистической функции и внедрение современных технологий в эту сферу будет способствовать снижению издержек предприятий и организаций. Развитие транспортно-логистической функции города создаст предпосылки для повышения эффективности и снижения затрат всех предприятий, действующих на территории города, а также расположенных в округе. Размещение объектов предполагается в существующей производственной зоне. Мероприятия по развитию инфраструктуры для транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

**5.6. Мероприятия по развитию сети дорог г. Сарапул**

Генеральным планом г. Сарапул намечаются следующие мероприятия по развитию дорожной сети до 2025 г.:

- Строительство двух городских путепроводов через железнодорожные пути для улучшения транспортных связей между отдельными частями города и обеспечения безопасности и регулярности движения городского и железнодорожного транспорта.

- Через кадастровый квартал 18:30:000878 пройдет автомобильная дорога регионального значения второй категории Ижевск – Сарапул - Костино.

- В жилом районе «Элеконд» намечена планировочная система основных магистральных улиц и дорог на свободной от застройки территории.

Основу предлагаемой проектом структуры магистральной сети города составляют следующие магистральные улицы общегородского значения: Трактовая - Раскольникова, Мира (Гудок), К. Маркса-Азина, Советская - Старый Ижевский тракт, Ленина - Путейская, Электрозаводская - Транспортная, Электрозаводская – Фрунзе – Молодежная - Чистякова-Калинина, дорога к п.Северный – Гончарова, Мира в п.Дубровка, через лесной массив от ул. 20 лет Победы - ул. Ленинградская.

- Предлагается строительство улично-дорожной сети в новых жилых микрорайонах и новых магистральных улиц и дорог на следующих участках: участок, соединяющий ул. 20 лет Победы и ул. Ленинградская, участок, соединяющий п. Северный и ул. Путейскую, участок, соединяющий ул. Путейскую и микрорайон «Новосельский» через р. Большая Сарапулка.

- Для усиления транспортных связей между отдельными районами города, разделенными естественными и искусственными преградами, намечается реконструкция с расширением проезжей части ряда существующих и строительство 6 новых искусственных сооружений:

Реконструкция:

- мост через р. Юрманку по ул. Лесной,

- мост через р. Юрманку по ул. Раскольникова,

- мост через р. Большую Сарапулку по ул. Азина,

- мост через р. Большую Сарапулку по ул. К. Маркса,

- мост через р. Большую Сарапулку по ул. Дубровской,

- мост через р. Большую Сарапулку по ул. Молодежной (Дубровка),

- путепровод по ул. Азина,

- путепровод по ул. Гончарова.

Новые искусственные сооружения:

- мост через р. Большую Сарапулку по ул. Серова,

- мост через ручей у восточной границы п. Новосельский,

- мост через р. Большую Сарапулку у северо-западного угла садового массива "Железнодорожник";

- мост через р. Большую Сарапулку у Южного порта,

- мост-съезд на пересечении улиц Азина и Казанской;

- мост через ручей у поселка Хлебокомбината.

- по ул. Транспортная восстановить регулируемый переезд через железную дорогу с выходом на ул. Путейскую.

Общее количество транспортных искусственных сооружений в пределах города составит на расчетный срок 27 ед., из них 23 моста, 2 транспортные развязки и 2 путепровода.

- Проектом предусматривается реконструкция и по возможности расширение части магистральных улиц - Азина, Дубровской, Транспортной.

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

Для достижения цели по повышению безопасности в области автомобильных дорог необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах местного значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети. Это позволит также сократить вредное воздействие автомобильного транспорта на окружающую среду и в целом обеспечить устойчивость функционирования транспортной инфраструктуры.

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 города 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;

При реализации Программы планируется осуществление следующих мероприятий:

- мероприятия по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер по их устранению;

- приобретение знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий;

- установка и замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры г. Сарапул 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;

- проектирование и капитальный ремонт искусственных сооружений;

- паспортизация всех бесхозяйных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению города;

- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

- проектирование и строительство тротуаров в г. Сарапул.

Развитие транспортной инфраструктуры на территории г. Сарапула должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

**5.6.2. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем**

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем в г. Сарапул не планируются.

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

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.

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:

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.

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.

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.

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.

Перечисленные группы мероприятий реализуются независимо друг от друга и позволяют достичь определенных результатов. Максимальный эффект достигается при их комплексном применении.

**5.6.4. 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 автомобильного транспорта, определение ущерба автомобильным дорогам, нанесенного тяжеловесными автотранспортными средствами осуществляет Администрация г. Сарапул.

| Наименование мероприятия | Планируемые сроки | Источники финансирования, % | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| федеральный бюджет | областной бюджет | Бюджет  города | внебюджет |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Мониторинг реализации программы | до 2025 г. | - | - | 100 | - |
| в т.ч. Проведение опросов по удовлетворенности транспортным комплексом, оценка населения качеством предоставляемых услуг транспортным комплексом, уровнем развития транспортной инфраструктуры | до 2025 г. | - | - | 100 | - |

**Раздел 6. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры с учетом развития объектов транспортной инфраструктуры регионального и федерального значения. Графики выполнения мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры**

Согласно Генеральному плану г. Сарапул намечаются следующие мероприятия до 2025 г.:

1. Отвод территории в западном конце станции Сарапул для организации здесь нового грузового двора для железнодорожного транспорта.

2. Капитальный ремонт (реконструкция) двух городских путепроводов через железнодорожные пути для улучшения транспортных связей между отдельными частями города и обеспечения безопасности и регулярности движения городского и железнодорожного транспорта.

3. Через кадастровый квартал 18:30:000878 пройдет автомобильная дорога регионального значения второй категории Ижевск – Сарапул - Костино.

4. В жилом районе «Элеконд» намечена планировочная система основных магистральных улиц и дорог на свободной от застройки территории.

5. Основу предлагаемой проектом структуры магистральной сети города составляют следующие магистральные улицы общегородского значения: Трактовая - Раскольникова, Мира (Гудок), Маркса-Азина, Советская - Старый Ижевский тракт, Ленина - Путейская, Электрозаводская - Транспортная, Электрозаводская – Фрунзе – Молодежная – Чистякова -Калинина, дорога к п. Северный – Гончарова, Мира в п. Дубровка, через лесной массив от ул. 20 лет Победы - ул. Ленинградская.

6. Размещение трех сервисно - терминальных комплексов в зоне обходной автодороги. Терминалы будут располагаться на севере города, у пос. Котово, на западе - недалеко от тепличного хозяйства, на юге - у границ города по ул. Гончарова. Терминалы будут включать в себя систему обслуживающих объектов для автотранспорта (АЗС, АГЗС, автомойки, ремонтные мастерские, складские хозяйства, автостоянки) и для людей (пункт питания, мотель, обслуживающий центр).

7. Основу предлагаемой проектом структуры магистральной сети города составляют следующие магистральные улицы общегородского значения: Трактовая - Раскольникова, Мира (Гудок), К. Маркса - Азина, Советская - Старый Ижевский тракт, Ленина - Путейская, Казанская - Электрозаводская - Транспортная - Молодежная - Чистякова - Калинина, дорога к п. Северный - Гончарова, Мира в п. Дубровка.

Трассировка магистральных улиц общегородского значения соответствует направлениям основных пассажиропотоков.

В связи с высоким уровнем автомобилизации и ожидаемым его повышением ряд районных магистралей предназначается только для легкового автотранспорта.

В зоне набережной р. Камы организуется система пешеходных набережных с устройством зон отдыха.

Предлагается строительство улично-дорожной сети в новых жилых микрорайонах и новых магистральных улиц и дорог на следующих участках: участок, соединяющий ул. 20 лет Победы и ул. Ленинградская, участок, соединяющий п. Северный и ул. Путейскую, участок, соединяющий ул. Путейскую и микрорайон «Новосельский» через р. Большая Сарапулка.

Общее протяжение магистральной сети на расчетный срок - 94,4 км, в том числе:

- магистральные улицы общегородского значения - 50,1 км;

- магистральные улицы районного значения - 44,3 км.

Рекомендуемая ширина новых улиц и дорог в красных линиях:

- магистральные улицы и дороги - 30 - 65 м;

- улицы и дороги местного значения - 15 - 25 м.

Габариты проезжих частей улично-дорожной сети приняты:

- магистральные улицы и дороги общегородского значения - 14 - 21 м;

- магистральные улицы районного значения - 7 - 14 м;

- улицы и дороги местного значения - 6 - 9 м.

Для усиления транспортных связей между отдельными районами города, разделенными естественными и искусственными преградами, намечается реконструкция с расширением проезжей части ряда существующих и строительство 6 новых искусственных сооружений:

Реконструкция:

- мост через р. Юрманку по ул. Лесной,

- мост через р. Юрманку по ул. Раскольникова,

- мост через р. Большую Сарапулку по ул. Азина,

- мост через р. Большую Сарапулку по ул. К. Маркса,

- мост через р. Большую Сарапулку по ул. Дубровской,

- мост через р. Большую Сарапулку по ул. Молодежной (Дубровка),

- путепровод по ул. Азина,

- путепровод по ул. Гончарова,

- переезд по ул. Транспортной.

Новые искусственные сооружения:

- мост через р. Большую Сарапулку по ул. Серова;

- мост через ручей у восточной границы п. Новосельский;

- мост через р. Большую Сарапулку у северо-западного угла садового массива "Железнодорожник";

- мост через р. Большую Сарапулку у Южного порта;

- мост-съезд на пересечении улиц Азина и Казанской;

- мост через ручей у поселка Хлебокомбината;

- по ул. Транспортная восстановить регулируемый переезд через железную дорогу с выходом на ул. Путейскую.

Общее количество транспортных искусственных сооружений в пределах города составит на расчетный срок 27 ед., из них 23 моста, 2 транспортные развязки и 2 путепровода.

Проектом предусматривается реконструкция и по возможности расширение части магистральных улиц - Азина, Дубровской, Транспортной.

Для улучшения транспортного обслуживания проектом предлагается система мероприятий по развитию сетей массового пассажирского транспорта, которая должна обеспечить потребности жителей в поездках с наименьшими затратами времени и достаточным комфортом. Развитие автобусной сети предусматривается в районах Гудок-2, поселках Новосельский, Хлебозавода, Дубровка, Мыльники.

В соответствии с намеченным развитием города в качестве основного вида массового городского транспорта принят существующий - автобус, часть пассажирских перевозок будет осуществляться легковым транспортом (таксомоторным и личным). Линии автобуса запроектированы в основном по всем магистральным улицам. Протяженность транспортных трасс на 2015 г. - 58,7 км, 2025 г. - 69,7 км.

Предусматривается организация хранения и парковки легковых автомобилей с учетом повышения уровня автомобилизации населения к 2025 г. до 200 личных машин на 1000 жителей.

Намечены поэтапные мероприятия по реконструкции и развитию сети автостоянок как временного, так и постоянного хранения автотранспорта с учетом прогнозирования увеличения его количества в будущем. Проектом предлагается строительство современных типов объектов хранения транспорта с учетом сложившейся застройки в каждом районе города - подземные и полуподземные гаражи и стоянки. Планируется постепенная реконструкция существующих мест постоянного хранения индивидуальных средств автомототранспорта, не соответствующих природоохранным требованиям и экологическим условиям.

Проектом предлагается на расчетный срок вынос из селитебных и пойменных территорий небольшого количества мест постоянного хранения из общего списка рекомендуемых к выносу объектов по природоохранным требованиям и экологическим условиям (автокооперативов Аэродромный, Чайковский). По мере улучшения экономических условий города рекомендуется постепенный вынос и реконструкция существующих мест постоянного хранения индивидуальных средств автомототранспорта, находящихся в пределах селитебных территорий и водоохранных зон.

В проекте предусмотрено резервирование территорий для строительства гаражей в производственно-коммунальных зонах. Размещение гаражей по территории города произведено по возможности равномерно.

Для обслуживания автомобильного парка города предусматривается строительство автозаправочных станций и станций технического обслуживания индивидуальных средств автомототранспорта. Размещение СТО предусмотрено преимущественно в производственно-деловых зонах и центрах сервисного обслуживания, расположенных на подходах к городу основных автодорог.

Для количественной оценки результатов реализации программы предусмотрена система целевых показателей (индикаторов) и их значений по годам реализации программы. Сведения о составе и значениях целевых показателей (индикаторов) указаны в таблице 1.

Таблица 1

**Сведения о составе и значениях целевых показателей (индикаторов)**

| №п/п | Наименование целевого показателя (индикатора) | Единица измерения | Значения целевых показателей (индикаторов) | | | | | | | | Период отчета |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2018г. | 2019г. | 2020г. | 2021г. | 2022г. | 2023г. | 2024г. | 2025г. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 1 | Доля населения, проживающего в микрорайонах города, не имеющих регулярного автобусного сообщения с центром города, в общей численности населения города | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Годовой |
| 2 | Доля светофорных объектов, работающих на светодиодных лампах, в общем количестве светофорных объектов | % | 83 | 90 | 95 | 98 | 100 | 100 | 100 | 100 | Годовой |
| 3 | Доля светофорных объектов, оснащенных пешеходными светофорами, в общем количестве светофорных объектов | % | 65 | 70 | 75 | 80 | 85 | 90 | 92 | 94 | Годовой |
| 4 | Доля светофорных объектов, оснащенных звуковыми сигналами для незрячих пешеходов, в общем количестве светофорных объектов | % | 11 | 11 | 11 | 30 | 40 | 45 | 47 | 50 | Годовой |
| 5 | Доля установленных дорожных предупреждающих знаков возле образовательных учреждений от потребности | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | Годовой |
| 6 | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | % | 11,5 | 11,0 | 10,0 | 9,5 | 9,0 | 8,5 | 8,0 | 7,5 | Годовой |
| 7 | Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения | км | 8,5 | 9 | 9,5 | 10 | 10,5 | 11 | 11,5 | 12 | Годовой |
| 8 | Удельный вес улично-дорожной сети, убираемой механизированным способом в зимний период | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | Годовой |
| 9 | Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования местного значения | км | 0,17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Годовой |
| 10 | Обследование, реконструкция и строительство мостов, транспортных развязок, переездов и путепроводов | единиц | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | Годовой |
| 11 | Нанесение дорожной разметки на улично-дорожной сети | % | 30 | 30 | 30 | 40 | 40 | 40 | 50 | 50 | Годовой |
| 12 | Доля улично-дорожных сетей, обеспеченных освещением в общей протяженности улично-дорожной сети | % | 62 | 63 | 64 | 70 | 75 | 80 | 85 | 90 | Годовой |
| 13 | Доля работающих светоточек на улично-дорожной сети в общем количестве установленных светоточек | % | 95 | 95 | 95 | 98 | 98 | 99 | 99 | 100 | Годовой |

**Раздел 7. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, содержанию дорог предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, включая укрупненную оценку необходимых инвестиций с разбивкой по видам транспорта и дорожному хозяйству, целям и задачам программы, источникам финансирования, включая средства бюджетов всех уровней.**

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 органов местного самоуправления для органов государственной власти Удмуртской Республики по развитию транспортной инфраструктуры.

На развитие транспортной инфраструктуры могут быть привлечены средства федерального бюджета, бюджета Удмуртской Республики, инвесторов. В программе рассматривается привлечение средств частных инвесторов и бюджета г. Сарапула.

Ресурсное обеспечение программы сформировано за счет средств бюджета Удмуртской Республики и бюджета г. Сарапула:

- на 2018 - 2025 годы – на основе решения Сарапульской городской Думы «О бюджете города Сарапула на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов» с применением для текущих расходов среднегодового индекса инфляции (индекса потребительских цен), определенного прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года по консервативному сценарию (1 вариант), а именно: на 2021 г. – 1,041; на 2022 г. – 1,039; на 2023 г. – 1,033; на 2024 г. – 1,029; на 2025 г. – 1,027.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Источники и направления расходов | Объем финансирования, в тыс. руб. | | | | | | | |
| В том числе по годам | | | | | | | |
| 2018г. | 2019г. | 2020г. | 2021г. | 2022г. | 2023г. | 2024г. | 2025г. |
| Местный бюджет: | 48 562,5 | 46 376,6 | 46050,6 | 47 938,7 | 49 808,3 | 51 451,9 | 52 944,0 | 54 373,5 |
| Бюджет Удмуртской Республики (на условиях софинансирования) | 40730,0 | 40 730,0 | 40730,0 | 42399,9 | 44 053,5 | 45 419,2 | 46 736,4 | 47998,3 |
| Внебюджетные средства | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Всего | 89 292,5 | 87 106,6 | 86 780,6 | 90 338,6 | 93 861,8 | 96 871,1 | 99 680,4 | 102 371,8 |

Объемы финансирования программы носят прогнозный характер и подлежат ежегодному уточнению при формировании проекта бюджета г. Сарапул на очередной год и плановый период.

**Раздел 8. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, включая оценку социально-экономической эффективности и соответствия нормативам градостроительного проектирования, в том числе с разбивкой по видам транспорта, целям и задачам программы**

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 г. Сарапула;

- обеспечение доступности и повышение качества оказания транспортных услуг при перевозке пассажиров автомобильным транспортом по регулярным 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.

Оценка эффективности реализации Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры г. Сарапул на 2018 - 2025 года осуществляется по итогам ее исполнения за отчетный период (за отчетный финансовый год и в целом за период реализации Программы).

2. Оценка эффективности реализации Программы осуществляется по следующим критериям:

2.1. Оценка степени достижения за отчетный период запланированных значений целевых индикаторов и показателей Программы определяется по следующей формуле:

base_23628_34910_3 где

И - оценка степени достижения запланированных значений целевых индикаторов и показателей Программы;

Ф - фактические значения целевых индикаторов и показателей Программы;

П - плановые значения целевых индикаторов и показателей Программы.

Фактические значения целевых индикаторов и показателей Программы за отчетный период определяются путем мониторинга, включающего в себя сбор и анализ информации о выполнении плановых значений целевых индикаторов и показателей Программы.

2.2. Оценка уровня финансирования мероприятия Программы за отчетный период определяется по следующей формуле:

base_23628_34910_4

Фи - оценка уровня финансирования мероприятия Программы;

Фф - фактический уровень финансирования мероприятия Программы;

Фп - объем финансирования мероприятия Программы, предусмотренный Программой.

2.3. Степень выполнения мероприятий Программы определяется по следующей формуле:

base_23628_34910_5

Ми - степень выполнения мероприятий Программы;

Мф - количество мероприятий Программы, фактически реализованных за отчетный период;

Мп - количество мероприятий Программы, запланированных на отчетный период.

**Раздел 9. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории г. Сарапула**

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования 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 местного бюджета 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.

Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов 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 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, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления в области градостроительной деятельности (в соответствии со ст. 17 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440). 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 - 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 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 городского округа подлежит утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генерального плана муниципального образования «Город Сарапул». В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта Программы в составе единого комплексного проекта управления развитием территории городского округа, в который также входит и разработка генерального плана.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры городского округа 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 Удмуртской Республики, 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 три 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 города должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Транспортная система г. Сарапула является элементом транспортной системы республики, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. 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 г. Сарапул, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения города.