



АДМИНИСТРАЦИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «ШАРКАНСКИЙ РАЙОН»  
«ШАРКАН ЁРОС» ИНТЫ КЫЛДЭТЛЭН АДМИНИСТРАЦИЯЗ

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

от 28 декабря 2019 года

№ 1006

Об утверждении Комплексной схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования «Шарканский район»

В соответствии с Федеральными законами от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», от 29.12.2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», приказом министерства транспорта Российской Федерации от 26.12.2018 г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения», руководствуясь Уставом муниципального образования «Шарканский район», Администрация муниципального образования «Шарканский район»

**ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Утвердить Комплексную схему организации дорожного движения на территории муниципального образования «Шарканский район» на период 2019 - 2034 гг. согласно приложению к данному постановлению.
2. Настоящее постановление вступает в силу со дня его подписания.
3. Разместить настоящее постановление на официальном сайте Администрации муниципального образования «Шарканский район» в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Глава муниципального образования  
«Шарканский район»



В.Г. Муклин

УТВЕРЖДЕНО  
Постановлением Администрации  
муниципального образования  
«Шарканский район»  
от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_

**Комплексная схема организации дорожного движения на территории  
муниципального образования «Шарканский район» в Удмуртской  
Республике на период 2019-2034 гг.**

**5-844/6-КСОДД-2**

**Заказчик – Администрация муниципального образования «Шарканский район» в Удмуртской Республике**

**Разработчик – акционерное общество «Институт «Стройпроект»**

Технический директор

Руководитель проекта



А.Б. Суровцев

В.В. Калинина

## Содержание

Введение.....	2
1. Существующее положение.....	3
1.1. Характеристика транспортной инфраструктуры.....	3
1.1.1. <i>Автомобильные дороги</i> .....	3
1.1.2. <i>Условия дорожного движения</i> .....	4
1.1.3. <i>Городской и пригородный транспорт общего пользования</i> .....	4
1.1.4. <i>Грузовой автомобильный транспорт и терминально-складская инфраструктура</i> .....	8
1.1.5. <i>Парковочное пространство</i> .....	8
1.2. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры.....	9
2. Перспективы развития.....	13
2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития.....	13
2.2. Концепция транспортного развития на вариантной основе.....	18
2.2.1. <i>Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения</i> 18	18
2.2.2. <i>Прогноз уровня автомобилизации</i> .....	18
2.2.3. <i>Прогноз объемов и характера перевозок грузов</i> .....	19
2.3. Разработка мероприятий по организации дорожного движения. Формирование перечня мероприятий 20	20
2.3.1. <i>Организация дорожного движения</i> .....	20
2.3.2. <i>Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем</i> .....	21
2.3.3. <i>Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций)</i> 22	22
2.3.4. <i>Маршрутная сеть и инфраструктура транспорта общего пользования</i> .....	22
2.3.5. <i>Грузовой автомобильный транспорт и терминально-складская инфраструктура</i> .....	24
2.3.6. <i>Велосипедная инфраструктура</i> .....	24
2.3.7. <i>Пешеходная инфраструктура</i> .....	25
2.3.8. <i>Парковочное пространство</i> .....	26
2.3.9. <i>Объекты дорожного сервиса</i> .....	26
3. Оценка объемов, источников финансирования и эффективности мероприятий.....	28
4. Предложения по разработке, внесению изменений в КСОДД муниципальных образований Удмуртской Республики.....	31

	Взам. инв. №									
	Подпись и дата					<b>5-844/6-КСОДД-2-ПЗ-С</b>				
		Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата			
Инв. № подл.		Разработал	Корныльев				2018	Стадия	Лист	Листов
		Проверил	Письменная				2018		1	31
		ГИП	Калинина				2018	Содержание		
		Н.контр.	Алефиров				2018			

## Введение

Комплексная схема организации дорожного движения (далее КСОДД) разрабатывается на основании Технического задания и в соответствии со следующими документами:

- Приоритетный проект Министерства транспорта Российской Федерации «Безопасные и качественные дороги»
- Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 10 декабря 1995 № 196 «О безопасности дорожного движения».
- Приказ Министерства транспорта и связи Российской Федерации от 17 марта 2015 № 43 «Об утверждении правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения».
- ГОСТ Р 52765-2007. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация;
- ГОСТ Р 52766-2007. Национальный стандарт Российской Федерации. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
- ГОСТ Р 52767-2007. Национальный стандарт Российской Федерации. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров»;
- ОДМ 218.4.004-2009. Руководство по устранению и профилактике возникновения участков концентрации ДТП при эксплуатации автомобильных дорог;
- ОДМ 218.4.005-2010. Отраслевой дорожный методический документ. Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах;
- Методические рекомендации по организации аудита безопасности дорожного движения при проектировании и эксплуатации автомобильных дорог.

Цели разработки КСОДД:

- повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования в границах агломерации;
- организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов;
- обеспечение безопасности дорожного движения;
- упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов (отдельного объекта или группы объектов) капитального строительства различного функционального назначения;
- снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду;
- снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов.


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

## 1. Существующее положение

### 1.1. Характеристика транспортной инфраструктуры

#### 1.1.1. Автомобильные дороги

В настоящем разделе представлена общая характеристика сети автомобильных дорог, проходящих по территории муниципальных образований Шарканского района Удмуртской Республики.

Сведения о протяженности автомобильных дорог общего пользования, проходящих по территории муниципальных образований, по административному значению представлены в табл. 1.1.1.1.

Таблица 1.1.1.1

#### Сведения о протяженности автомобильных дорог общего пользования по административному значению

Наименования муниципальных образований	Общая протяженность, км	В том числе по значению:		
		Федерального значения (ФЗ)	Регионального значения (РЗ)	Местного значения (МЗ)
Шарканский район	572,7	–	224,1	348,6

Источник: данные ФКУ Упрдор «Прикамье», Министерства транспорта и дорожного хозяйства Удмуртской Республики, муниципальных образований Удмуртской Республики.

В табл. 1.1.1.2 представлены сведения об уровне технического состояния автомобильных дорог федерального и регионального или межмуниципального значения.

Таблица 1.1.1.2

#### Сведения о протяженности автомобильных дорог общего пользования по категориям

Наименования муниципальных образований	Протяженность автомобильных дорог, км							
	ФЗ – всего	в т.ч. по категориям:		РЗ – всего	в том числе по категориям:			
		II	III		II	III	IV	V и внекат.
Шарканский район	–	–	–	224,1	–	20,3	172,2	31,6

Источник: данные ФКУ Упрдор «Прикамье», Министерства транспорта и дорожного хозяйства Удмуртской Республики.

Из представленных в табл. 1.1.1.2 данных видно, что наибольшая доля протяженности автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения по своим техническим параметрам отнесена к IV категории – 77%, на долю дорог, отнесенных к III категории, приходится 9%, на долю дорог, отнесенных к V категории, приходится 14% от общей протяженности дорог регионального или межмуниципального значения.

Сведения о протяженности автомобильных дорог по типам покрытий представлены в табл. 1.1.1.3.

Таблица 1.1.1.3

#### Сведения о протяженности автомобильных дорог по типам покрытий

Наименования муниципальных образований	Итого	Протяженность автомобильных дорог, км											
		ВСЕГО			в том числе:								
		с твердым покрытием		грунтовые	с твердым покрытием					грунтовые			
		Всего	в т.ч. с усов.		Всего			в т.ч. с усовершенств.					
ФЗ	РЗ	МЗ	ФЗ	РЗ	МЗ	ФЗ	РЗ	МЗ	ФЗ	РЗ	МЗ		
Шарканский район	572,7	407,1	251,3	165,6	–	223,5	183,6	–	223,5	27,8	–	0,6	165

*Источник: данные ФКУ Упрдор «Прикамье», Министерства транспорта и дорожного хозяйства Удмуртской Республики, муниципальных образований Удмуртской Республики.*

### **1.1.2. Условия дорожного движения**

Качество функционирования улично-дорожной сети напрямую связано с условиями движения транспорта на ней, определяя уровень ее загрузки (отношение интенсивности движения к пропускной способности участка дороги), а также уровень обслуживания (комплексный показатель экономичности, удобства и безопасности движения).

В целом улично-дорожная сеть Шарканского муниципального района обеспечивает комфортные условия перемещения транспорта. Загрузка, как правило, не превышает 60 %. Предзаторовые, а иногда и заторовые, ситуации возникают в местах пересечения основных каркасных магистралей в пиковые периоды.

### **1.1.3. Городской и пригородный транспорт общего пользования**

На территории Шарканского района осуществляет деятельность 2 организации, выполняющие перевозку пассажиров: Воткинский филиал ОАО «Удмуртавтотранс» и ООО «Як – Бодьинское МУПТИ».

Транспортно-пересадочным узлом района является автостанция Шаркан.

Перевозки осуществляются по 16 муниципальным и межмуниципальными маршрутам.

Доля населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющих регулярного автобусного сообщения с административным центром, в общей численности населения составляет 9,08%.

Перевозчики осуществляют перевозки по 7 регулярным муниципальным автобусным маршрутам.

Перечень муниципальных и межмуниципальных автобусных маршрутов Шарканского района представлен в табл. 1.1.3.1.

На 2018 год, согласно реестру муниципальных маршрутов транспорта общего пользования, территорию Шарканского района обслуживают 7 средних автобусов экологического класса Евро-3.

Информация о пассажиропотоке на пригородных и междугородных маршрутах<sup>1</sup> представлена в табл. 1.1.3.2, реестр муниципальных маршрутов представлен в табл. 1.1.3.3.

**Таблица 1.1.3.1**

#### **Перечень муниципальных и межмуниципальных автобусных маршрутов Шарканского района**

№	№ маршрута	Наименование маршрута	Протяженность маршрута, км	Тип и количество ТС
1	119	Шаркан-Сюрсовой	28,4	Средний класс – 1 ед.

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

№	№ маршрута	Наименование маршрута	Протяженность маршрута, км	Тип и количество ТС
2	123	Шаркан-Бородули-Зюзино	32,6	Средний класс – 1 ед.
3	150	Зар.Вишур-Шаркан (ч/з Пашур-Вишур)	27,6	Средний класс – 1 ед.
4	001	Шаркан-Сосновка	24,0	Средний класс – 1 ед.
5	002	Шаркан-Козино	17,2	Средний класс – 1 ед.
6	003	Шаркан-Гондырвай	18,9	Средний класс – 1 ед.
7	004	Шаркан-Нижние Быги	16,0	Средний класс – 1 ед.

Таблица 1.1.3.2

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

Маршрут	Тип маршрута	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь
Ижевск АВ Центральный - Шаркан 510	междуг.	2524	2385	2575	2562	2819	3069	3138	3133	2775	3053	2828	2890
Шаркан - Ижевск АВ Центральный 510	междуг.	2908	2581	2919	2748	2796	3215	3065	3254	2867	3094	3061	2818
Воткинск АС - Шаркан 303	пригор.	644	608	787	783	978	954	975	884	899	867	695	719
Сосновка - Шаркан 113	пригор.	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Шаркан - Воткинск АС 273	пригор.	641	653	702	664	738	611	577	643	608	593	551	530
Шаркан - Зар.Вишур ч/з Пашур-Вишур 150	пригор.	63	76	72	52	55	89	112	106	96	85	111	129
Шаркан - Зюзино 125	пригор.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16
Шаркан - Н. Быги 352	пригор.	0	0	0	11	11	0	0	0	0	0	0	0
Як-Бодья АС - Шаркан 109	пригор.	222	244	286	308	238	287	381	340	287	295	303	325

Инд. № подл.	Подпись и дата	Взамен инд №

Изд	Кол.	Лист	№ док	Подпись	Дата

5-844/6-КСОДД-2-ПЗ

Лист	6
------	---

Таблица 1.1.3.3

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

№	Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута регулярных перевозок в виде наименований начального остановочного пункта и конечного остановочного пункта по маршруту регулярных перевозок или в виде наименований поселений, в границах которых расположены начальный остановочный пункт и конечный остановочный пункт по данному маршруту (АВ - автовокзал, АС - автостанция)	Наименования промежуточных остановочных пунктов по маршруту регулярных перевозок или наименования поселений, в границах которых расположены промежуточные остановочные пункты	Наименование улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок	Протяженность маршрута регулярных перевозок, км	Порядок посадки и высадки (только в установленных остановочных пунктах или в любом не запрещенном ПДД месте по маршруту регулярных перевозок	Вид регулярным перевозок (регулярные перевозки по регулируемым тарифам или регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам)	Виды транспортных средств и классы транспортных средств, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок, максимальное количество транспортных средств каждого класса	Экологические характеристики транспортных средств, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок	Дата начала осуществления регулярных перевозок	Наименование, место нахождения юридического лица, фамилия, имя и, если имеется, отчество индивидуального предпринимателя (в том числе участников договора простого товарищества, осуществляющих перевозки по маршруту регулярных перевозок
1	119	Шаркан-Сюрсовой	Автостанция, Восход, Вортч. Мельница, Вортчино, Бадьярово, Бередь, Суроны, Сюрсовой	Ленина, Советская, а/д Шаркан-Сосновка, отв. Сюрсовой	28,4	только в установленных остановочных пунктах	регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам	Автобус Средний-1	ЕВРО-3	1989	
2	123	Шаркан-Бородули-Зюзино	Автостанция, Титово, Бакино, Пужбегурт, Б.Билиб, Пустополье, Н.Кивары, Кельдыш, Малая Ига, Бородули, Зюзино	Ленина, Советская, а/д Шаркан-Бородули	32,6	только в установленных остановочных пунктах	регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам	Автобус Средний-1	ЕВРО-3	1958	
3	150	Зар.Вишур-Шаркан (ч/з Пашур-Вишур)	Автостанция, отв. Ниж.Быги, Ляльшур, Пашур-Вишур, Петуньки, Зар.Вишур	Ленина, Советская, а/д Шаркан-Сосновка, а/д Пашур-Вишур - Зар.Вишур	27,6	только в установленных остановочных пунктах	регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам	Автобус Средний-1	ЕВРО-3	01.02.2014	ИП Омелин Александр Леонидович, УР Шарканский район д.Кыква ул.Родниковая д.5
4	001	Шаркан-Сосновка	Автостанция, Ляльшур, Новый	Ленина, Советская, а/д Якшур-Бодья - Шаркан,	24,0	только в установленных	регулярные перевозки по	Автобус Средний-1	ЕВРО-3	2018	

<sup>2</sup> Приложение к Постановлению Администрации муниципального образования "Шарканский район" от 11.07.2018 г. № 647



Инд. № подл.	Подпись и дата	Взамен инд. №	№	Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута регулярных перевозок в виде наименований начального и конечного пункта по маршруту регулярных перевозок или в виде наименований поселений, в границах которых маршруты регулярных перевозок начинаются и заканчиваются	Наименование улиц, автомобильных дорог, по которым осуществляется движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок	Протяженность маршрута регулярных перевозок, км	Порядок посадки и высадки (только в установленных остановочных пунктах или в маршруте регулярных перевозок	Вид регулярных перевозок (регулярные перевозки по регулируемым тарифам или регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам)	Виды транспортных средств и классы маршрута регулярных перевозок, максимальное количество транспортных средств, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок	Экологические характеристики транспортных средств, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок	Дата начала осуществления регулярных перевозок	Наименование, место нахождения юридического лица, фамилия, имя и, если имеется, отчество индивидуального предпринимателя (в том числе участников договора перевозки по маршруту регулярных перевозок)	
					ИП Омельин Александр Леонович, УР Шарканский район д.Кыква ул.Родниковая д.5									
			5	002	Шаркан-Козино	Автостанция, Килун, Порозово, Луговая, Сильво, Козино	Ленина, а/д Воткинск - Шаркан, (Воткинск-Шаркан)- Гондырвай, (Воткинск-Шаркан)-Гондырвай - Козино	17,2	только в установленных остановочных пунктах	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус Средний-1	ЕВРО-3	30.05.2018	ИП Омельин Александр Леонович, УР Шарканский район д.Кыква ул.Родниковая д.5
			6	003	Шаркан-Гондырвай	Автостанция, Килун, Порозово, Луговая, Карсагур, Гондырвай	Ленина, а/д Воткинск - Шаркан, (Воткинск-Шаркан)- Гондырвай	18,9	только в установленных остановочных пунктах	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус Средний-1	ЕВРО-3	30.05.2018	ИП Омельин Александр Леонович, УР Шарканский район д.Кыква ул.Родниковая д.5
			7	004	Шаркан-Нижние Быги	Автостанция, Нижний Казес, Старые Быги, Нижние Быги	Ленина, Советская, а/д Якшур-Бодья - Шаркан, (Якшур-Бодья - Шаркан)-Старые Быги, Старые Быги - Нижние Быги	16,0	только в установленных остановочных пунктах	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус Средний-1	ЕВРО-3	2018	-

Изд.	Кол.	Лист	№ док	Подпись	Дата
------	------	------	-------	---------	------

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

Основными объектами грузогенерации и грузопоглощения на территории Шарканского района являются следующие объекты хозяйственной деятельности: торговые центры, полигон ТБО, склады, почтовые отделения, банки, магазины.

Производственные территории представлены такими организациями, как ООО «Шарканский льнозавод».

На данный момент движение грузовых автомобилей и транзитных потоков осуществляется через населенные пункты по районным автодорогам областного значения.

Направления транспортирования твердых коммунальных отходов с 1 января 2019 года будет осуществляться в соответствии с Территориальной схемой обращения с отходами, в том числе с твердыми коммунальными отходами, в Удмуртской Республике. Разработчиком Территориальной схемы является Министерство природных ресурсов и охраны окружающей среды.

Зоной деятельности Регионального оператора по обращению с твердыми коммунальными отходами на территории Удмуртской Республики является вся территория Удмуртской Республики.

Направления транспортирования твердых коммунальных отходов в пределах Удмуртской Республики предусматривает деление республики на пять зон и предусматривает эксплуатацию только полигонов ТКО, включенных в ГРОРО.

МО «Шарканский район» входит в первую зону направления транспортирования ТКО. В границах данной зоны действует 1 объект захоронения отходов, информация о котором представлена в таблице 1.1.4.1.

**Таблица 1.1.4.1**

**Объекты захоронения отходов в первой зоне**

№	Муниципальное образование	Эксплуатирующая организация	Местоположение
1	Якшур-Бодьинский район	ООО «Спецэкосервис»	в 7,6 км на юго-восток от села Якшур-Бодья

**1.1.5. Парковочное пространство**

В качестве мест постоянного хранения автотранспорта используются внутриворонные территории, гаражи, а также околотротуарная зона проезжей части. Для временного хранения автомобилей также используется краевая зона проезжей части или внутриквартальная территория вблизи деловых центров и других объектов притяжения. Согласно полученным исходным данным в Шарканском районе наблюдается ограниченная обеспеченность местами для парковки у объектов тяготения и дефицит парковочного пространства на территориях


постоянного проживания граждан. В настоящее время платные парковочные зоны вдоль проезжей части, а также платные внеуличные парковки отсутствуют. Многоуровневых внеуличных парковок, находящихся в муниципальной собственности, нет.

Постоянное хранение автотранспортных средств индивидуальных владельцев на территории района осуществляется преимущественно в одноэтажных боксовых и металлических гаражах, гаражах манежного типа, на открытых платных охраняемых стоянках и приусадебных участках в зонах индивидуальной жилой застройки. На районных территориях практически не реализуются современные методы хранения автотранспорта (многоярусные, подземные и встроенные гаражи).

Наиболее остро ощущается недостаток автостоянок у мест приложения труда (проходные промышленных предприятий). Зачастую для парковки легковых автомобилей работников крупных предприятий используются крайние полосы проезжих частей улиц и полосы озеленения.

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

Для обеспечения объективного подхода к дифференциации улиц и дорог, находящихся на территории Ижевской агломерации, выполнен анализ существующих нормативных документов, устанавливающих требования и подходы к классификации автомобильных дорог.

Основным нормативным документом, устанавливающим классификационные признаки автомобильных дорог в Российской Федерации, является Федеральный Закон Российской Федерации от 08.11.2007 г. №257-ФЗ [1]. В соответствии со статьей 5 данного Закона первым классификационным признаком автомобильных дорог выступает их значение, по которому все автодорожные объекты подразделяются на:

1. автомобильные дороги федерального значения;
2. автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения;
3. автомобильные дороги местного значения;
4. частные автомобильные дороги.

Вторым классификационным признаком автомобильных дорог по Закону РФ от 08.11.2007 г. №257-ФЗ выступает вид их разрешенного использования, по которому все автодорожные объекты подразделяются на:

- а) автомобильные дороги общего пользования;
- б) автомобильные дороги необщего пользования.

Третий классификационный признак автомобильных дорог по Закону РФ от 08.11.2007 г. №257-ФЗ относится только к автодорожным объектам общего пользования и подразделяет их на классы в зависимости от совокупности условий проезда по автомобильным дорогам и доступа на них транспортных средств, в соответствии с которыми выделяют:

- автомагистрали;
- скоростные автомобильные дороги;


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

– обычные автомобильные дороги.

В соответствии с требованиями Закона РФ от 08.11.2007 г. №257-ФЗ:

Правительство Российской Федерации утвердило:

– «Правила классификации автомобильных дорог в Российской Федерации и их отнесения к категориям автомобильных дорог» (Постановление Правительства РФ от 28 сентября 2009 г. N 767 "О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации") [2], которые установили увязку класса автомобильных дорог (отражают совокупность условий проезда и доступа транспортных средств) с их возможными категориями (нормируют транспортно-эксплуатационные характеристики и потребительские свойства):

- для класса автомобильных дорог «автомагистраль» устанавливается IA категория;
- для класса автомобильных дорог «скоростная автомобильная дорога» устанавливается IB категория;
- для класса автомобильных дорог «обычная автомобильная дорога (нескоростная автомобильная дорога)» могут устанавливаться IV, V, VI, VII и VIII категории.

Настоящие правила предписывают выполнять категорирование автомобильных дорог общего пользования в зависимости от: а) общего числа полос движения; б) ширины полосы движения; в) ширины обочины; г) наличия и ширины разделительной полосы; д) типа пересечения с автомобильной дорогой и доступа к автомобильной дороге. Основные показатели транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог общего пользования исходя из положений «Правил классификации автомобильных дорог в Российской Федерации и их отнесения к категориям автомобильных дорог» представлены в таблице 1.4.1.

**Таблица 1.4.1**

**Основные показатели транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог**

Параметры элементов автомобильной дороги	Класс автомобильной дороги						
	Автомагистраль	Скоростная автомобильная дорога	Обычная автомобильная дорога (нескоростная автомобильная дорога)				
			Категории автомобильной дороги				
	IA	IB	IV	V	VI	VII	VIII
Общее число полос движения, штук	4 и более		4	2	2	2	1
Ширина полосы движения, м	3,75		3,5 - 3,75		3,25 - 3,5	3 - 3,25	3,5 - 4,5
Ширина обочины (не	3,75		3,25 - 3,75	2,5 - 3	2 -	1,5 -	1 -

5-844/6-КСОДД-2-ПЗ

Лист

10

Параметры элементов автомобильной дороги	Класс автомобильной дороги						
	Автома-гистраль	Скоростная автомобиль-ная дорога	Обычная автомобильная дорога (нескоростная автомобильная дорога)				
			Категории автомобильной дороги				
	IA	IB	IV	II	III	IV	V
менее), м					2,5	2	1,75
Ширина разделительной полосы, м	6	5	-				
Пересечение с автомобильными дорогами	в разных уровнях		допускается пересечение в одном уровне с автомобильными дорогами со светофорным регулированием не чаще чем через 5 км		в одном уровне		
Пересечение с железными дорогами	в разных уровнях					в одном уровне	
Доступ к дороге с примыкающей дороги в одном уровне	не допускается	допускается не чаще чем через 5 км		допускается			
Максимальный уровень загрузки дороги движением	0,6	0,65	0,7				

**Примечания:**

1. *Ширина обочин автомобильной дороги на особо трудных участках горной местности, на участках, проходящих по особо ценным земельным угодьям, а также в местах с переходно-скоростными полосами и дополнительными полосами на подъем может составлять до 1,5 метра – для дорог IB, IV и V категорий и до 1 метра – для дорог III, IV и V категорий.*
2. *На автомобильных дорогах категории IV ширина разделительной полосы может быть равной 2 метрам (без учета ширины ограждения при наличии дорожных ограждений по оси дороги).*
3. *Максимальный уровень загрузки дороги движением определяется как отношение величины максимальной интенсивности движения к величине ее пропускной способности.*
4. *Допускается классифицировать автомобильные дороги как скоростные автомобильные дороги только по общему числу полос движения и видам пересечения с автомобильными и железными дорогами, при этом для указанного класса автомобильной дороги ширина полосы движения не должна быть менее 3,5 метра.*

- Федеральная целевая программа (ФЦП) "Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)"
- Перечень поручений Правительства Российской Федерации №ДМ-П6-4620 от 03.08.2016г.; утверждён протоколом заседания Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам №1 от 13.07.2016г.
- Поручения по вопросам реализации ФЦП. Протокол совещания у руководителя ФДА Р.В. Старовойта №23-р от 08.08.2016г.

- Поручения по вопросам реализации ФЦП. Протокол заседания Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам Пр2 от 21.09.2016г.

Отраслевые нормативы

Отраслевым нормативным документом, регламентирующим требования в отношении улиц и дорог, расположенных в границах городских и сельских поселений, является СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» [4], в соответствии со статьей 11 которого, категорирование улиц и дорог следует выполнять исходя из анализа и оценки их основного назначения, выражаемого связями, обеспечиваемые данными объектами транспортной инфраструктуры. Согласно положений СП 42.13330.2011, вся сеть улиц и дорог городских и сельских поселений разделяется на три группы, каждая из которых включает в себя несколько категорий:

- группа «магистральные городские дороги» включает 2 категории: «скоростного движения»; «регулируемого движения»;
- группа «магистральные улицы общегородского значения» включает 4 категории: «непрерывного движения»; «регулируемого движения (2 класса)»; «районного значения»;
- группа «улицы и дороги местного значения» включает 4 категории: "улицы в зонах жилой застройки", "улицы в общественно-деловых и торговых зонах", "улицы и дороги в производственных зонах", "пешеходные улицы и площади".

СП 42.13330.2016 регламентирует принятие расчетных параметров улиц и дорог городов в соответствии со значениями, указанными в таблице 11.2 СП.

Для организации планирования, функционирования и развития транспортной инфраструктуры Ижевской агломерации предлагается реализовать следующие корректировки и дополнения нормативной базы:

- Актуализировать Региональные нормативы градостроительного проектирования, применяемые на территории Удмуртской республики (далее по тексту – Закон о РНГП, УТВЕРЖДЕНЫ постановлением Правительства Удмуртской республики от 16 июля 2012 года № 318). РНГП среди прочего определяет минимальные расчетные показатели обеспечения благоприятных условий жизнедеятельности человека, установленные в отношении улично-дорожной сети города, устанавливает категорирование существующей и перспективной улично-дорожной сети населенных пунктов области.

Законом должны устанавливаться минимальные расчетные показатели улично-дорожной сети. Закон должен позволять однозначно идентифицировать все существующие улицы и дороги населенных пунктов Ижевской агломерации в полном соответствии с комплексом нормируемых минимальных расчетных показателей, разрешать проблему четкого соответствия улиц и дорог одновременно и функциональному назначению, и техническим параметрам.


## 2. Перспективы развития

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

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

Таблица 2.1.1

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

Наименование документа	Утверждающий документ
Стратегия социально-экономического развития Удмуртской Республики на период до 2025 года	Закон Удмуртской Республики от 09.10.2009 г. №40-РЗ (с последующими изменениями)
План мероприятий по реализации Стратегии социально-экономического развития Удмуртской Республики на период до 2025 года	Постановление Правительства Удмуртской Республики от 10.10.2014 г. №383 (с последующими изменениями)
О Прогнозе социально-экономического развития Удмуртской Республики на 2018 год и плановый период 2019 и 2020 годов	Распоряжение Правительства Удмуртской Республики от 31.10.2017 №1327-р
Государственная программа Удмуртской Республики «Создание условий для устойчивого экономического развития Удмуртской Республики»	Постановление Правительства Удмуртской Республики от 15.04.2013 г. №161 (с последующими изменениями)
Инвестиционная стратегия Удмуртской Республики на период до 2025 года	Указ Главы Удмуртской Республики от 26.05.2014 г. №166 (с последующими изменениями)
Государственная программа Удмуртской Республики «Развитие сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия»	Постановлением Правительства Удмуртской Республики от 15.03.2013 г. №102 (с последующими изменениями)
Государственная программа Удмуртской Республики «Развитие промышленности и повышение её конкурентоспособности»	Постановление Правительства Удмуртской Республики от 20.05.2013 г. №201 (с последующими изменениями)
Стратегия социально-экономического развития муниципального образования «Шарканский район» на 2015 – 2025 годы	Решение Совета депутатов муниципального образования «Шарканский район» от 25.12.2014 №19.05
Прогноз социально-экономического развития муниципального образования «Шарканский район» на 2017 год и плановый период 2018 и 2019 годов	–

В табл. 2.1.2 представлены показатели прогноза социально-экономического развития на 2019 - 2021 годы муниципального образования «Шарканский район».


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

5-844/6-КСОДД-2-ПЗ

Лист

13

Инд. № подл.	Подпись и дата	Взамен инд №

Таблица 2.1.2

**Основные показатели Прогноза показателей социально-экономического развития Шарканского района на 2017 год и плановый период 2018 и 2019 годов**

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	2016 год факт	2017 год факт	2018 год оценка	2019 год прогноз		2020 год прогноз		2021 год прогноз	
						1 вариант	2 вариант	1 вариант	2 вариант	1 вариант	2 вариант
1	Отгружено товаров собственного производства, выполнено работ, услуг собственными силами по разделам С, Д, Е (чистым видам экономической деятельности) по полному кругу организаций производителей	млн. руб. в ценах соотв. лет	8199,3	10661,0	10970,2	11452,9	11518,7	11956,8	12117,6	12494,8	12723,5
	индекс промышленного производства	%	95,4	116,6	99,8	100,5	101,4	100,6	101,6	101,0	101,8
2	Объем валовой продукции сельского хозяйства	млн. руб. в ценах соотв. лет	2542,6	2559,0	2607,6	2769,3	2784,9	2882,8	2915,8	2986,6	3035,4
	темп роста в сопоставимых ценах	%	119,0	90,8	105,5	101,4	102,5	100,3	101,5	100,6	101,4
3	Розничный товарооборот (во всех каналах реализации)	млн. руб. в ценах соотв. лет	1187,3	1228,9	1227,7	1287,8	1294,0	1365,1	1389,7	1456,6	1495,3
	темп роста в сопоставимых ценах	%	103,8	89,4	96,3	99,4	100,5	100,5	102,5	101,7	102,9

Разработка комплексной схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования «Шарканский район» Удмуртской Республики

Изм.	
Кол.	
Лист	
№ док	
Подпись	
Дата	

5-844/6-КСОДЦ-2-ПЗ



Инд. № подл.	Подпись и дата	Взамен инд №

Изд	Кол.	Лист	№ док	Подпись	Дата

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	2016 год факт	2017 год факт	2018 год оценка	2019 год прогноз		2020 год прогноз		2021 год прогноз	
						1 вариант	2 вариант	1 вариант	2 вариант	1 вариант	2 вариант
4	Объем платных услуг населению (без субъектов малого предпринимательства)	млн. руб. в ценах соотв. лет	47,5	54,7	56,1	58,3	58,9	61,2	62,3	63,9	66,0
	темп роста в сопоставимых ценах	%	115,1	105,1	99,0	100,2	101,4	101,1	102,0	101,0	102,4
5	Инвестиции в основной капитал за счет всех источников финансирования	млн. руб. в ценах соотв. лет	530,4	632,9	670,9	709,8	687,3	753,1	745,7	801,3	817,3
	в том числе:										
	инвестиции в основной капитал по крупным и средним организациям	млн. руб. в ценах соотв. лет	157,9	193,7	205,3	217,2	222,9	230,5	241,9	245,2	265,1
	темп роста в сопоставимых ценах	%	40,9	110,7	100,0	100,8	103,2	101,5	103,8	102,1	104,9
6	Номинальная начисленная средняя заработная плата одного работника по крупным и средним организациям (в среднем за период)	руб.	18252,5	19539,8	20692,6	21706,6	22099,7	22900,5	23447,8	24182,9	25253,3
7	Среднегодовая численность населения	тыс. чел.	18,88	18,80	18,76	18,74	18,74	18,70	18,72	18,66	18,68
8	Среднесписочная численность работников предприятий (по крупным и средним	тыс. чел.	4,0	3,9	3,9	3,85	3,88	3,81	3,84	3,77	3,80

5-844/6-КСОДЦ-2-ПЗ

Инд. № подл.	Подпись и дата	Взамен инд №

Изд	Кол.	Лист	№ док	Подпись	Дата

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	2016 год факт	2017 год факт	2018 год оценка	2019 год прогноз		2020 год прогноз		2021 год прогноз	
						1 вариант	2 вариант	1 вариант	2 вариант	1 вариант	2 вариант
	организациям)										
9	Численность зарегистрированных безработных на конец года	тыс. чел.	0,209	0,255	0,244	0,239	0,239	0,238	0,238	0,237	0,237
10	Уровень зарегистрированной безработицы от трудоспособного населения в трудоспособном возрасте	%	1,99	2,43	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30
11	Количество малых предприятий, в том числе микропредприятий, ИП - всего	единиц	96	98	98	97	98	98	98	98	98
12	Количество средних предприятий, всего	единиц	3	4	4	4	4	4	4	4	4

Источник: Прогноз показателей социально-экономического развития муниципального образования «Шарканский район» на 2017 - 2019 годы

5-844/6-КССОДЦ-2-ПЗ

Разработка комплексной схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования «Шарканский район» Удмуртской Республики

Перечень инвестиционных проектов, реализуемых и планируемых к реализации на территории муниципального образования, представлен в табл. 2.1.3.

**Таблица 2.1.3**

**Перечень основных инвестиционных проектов, реализуемых и планируемых к реализации на территории муниципального образования**

Наименование	Объем инвестиций, млн руб.	Краткая характеристика проекта
Выращивание овощей	16,2	Планируется выращивание таких культур, как: картофель, капуста, морковь, свекла.
Реконструкция части здания хлебокомбината под размещение кондитерского цеха	н.д.	Планируемый объем производства – 1 тонна кремовых кондитерских изделий в месяц. Проект на стадии реализации
Организация семейного отдыха и оздоровления детей	5	улучшение материально – технической базы загородного оздоровительного лагеря «Юный нефтяник»

Источник: администрация Шарканского района

Градостроительное развитие в первую очередь регламентируется схемой территориального планирования Удмуртской Республики, схемой территориального планирования муниципального района, а также генеральными планами поселений, входящих в состав района (табл. 2.1.4). В настоящее время разрабатывается проект внесения изменений в Схему территориального планирования.

**Таблица 2.1.4**

**Перечень документов территориального планирования**

Муниципальное образование	Наименование документа	Утверждающий документ
Удмуртская Республика	Схема территориального планирования	Постановление Правительства Удмуртской Республики №179 от 30.05.2011. Постановлением Правительства Удмуртской Республики № 65 от 15.03.2018 в СТП были внесены изменения
Шарканский район	Схема территориального планирования	Решение Совета депутатов муниципального образования "Шарканский район" 35.16 от 18.08.2011
Бородулинское сельское поселение	Генеральный план	-
Быгинское сельское поселение	Генеральный план	Решение Совета депутатов муниципального образования "Быгинское" №6.6 от 27.12.2012
Вортчинское сельское поселение	Генеральный план	-
Заречно-Вишурское сельское поселение	Генеральный план	-
Зюзинское сельское поселение	Генеральный план	Решение Об утверждении Генерального плана и Правил землепользования и застройки муниципального образования «Зюзинское» №7.6 от 27.12.2012
Карсашурское сельское поселение	Генеральный план	-
Кыквинское сельское поселение	Генеральный план	-
Ляльшурское сельское поселение	Генеральный план	Решение Совета депутатов муниципального образования

Муниципальное образование	Наименование документа	Утверждающий документ
поселение		"Ляльшурское" №7.10 от 27.12.2012
Мишкинское сельское поселение	Генеральный план	Решение Совета депутатов муниципального образования «Мишкинское» №3.4 от 20.07.2012
Мувырское сельское поселение	Генеральный план	Решение Совета депутатов муниципального образования "Мувырское" №6.5 от 27.12.2012
Нижнекиварское сельское поселение	Генеральный план	-
Порозовское сельское поселение	Генеральный план	Решение Совета депутатов муниципального образования "Порозовское" №6.09 от 27.12.2012
Сосновское сельское поселение	Генеральный план	Распоряжение Правительства УР №1389-р от 30.11.2018
Сюрсовайское сельское поселение	Генеральный план	-
Шарканское сельское поселение	Генеральный план	Решение Совета депутатов муниципального образования "Шарканское" №5.7 от 27.11.2012

## 2.2. Концепция транспортного развития на вариантной основе

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

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

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

- дисбаланс в размере заработной платы, в результате чего население трудоустраивается на предприятиях, расположенных на территориях с более высоким уровнем заработной платы;
- дефицит мест труда на территории района, а также ограниченный выбор сфер деятельности, по сравнению с рынком труда столицы региона;
- стоимость жилой недвижимости в муниципальном образовании в среднем дешевле, чем в Ижевске, что делает их привлекательными для покупки жителями Ижевска и смены места жительства;
- отставание в обеспечении населения муниципального образования культурно-досуговыми объектами, что вынуждает жителей пользоваться культурно-досуговыми объектами центра субъекта;
- наличие уникальных объектов социальной инфраструктуры в Ижевске, которые посещают как жители города, так и жители муниципальных районов региона;
- передвижение жителей за границы района с рекреационными целями.

### 2.2.2. Прогноз уровня автомобилизации

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

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


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

Уровень автомобилизации к 2041 году возрастет в Удмуртской Республике в 1,6 раза до 445 автомобилей на 1000 человек, в Шарканском районе уровень автомобилизации достигнет 465 автомобилей на 1000 чел. населения (табл. 2.2.2.1).

**Таблица 2.2.2.1**

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

Территория	2018	2023	2029	2041	2041/2018
Удмуртская Республика	285	330	370	445	1,6
Шарканский район	322	360	395	465	1,4

**2.2.3. Прогноз объемов и характера перевозок грузов**

Объемы грузоперевозок по территории муниципального образования зависят от:

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

К основным объектам грузогенерации/грузопоглощения относятся:

- крупные производственные предприятия и зоны;
- зоны жилой застройки;
- объекты строительства (жилые, промышленные, транспортные и т.д.);
- источники основных строительных материалов (карьеры, производители щебня, заводы ЖБИ, кирпичные заводы и т.д.);
- объекты транспортно-логистической инфраструктуры (склады, транспортно-логистические центры, железнодорожные станции, речные порты, аэропорты и т.д.);
- предприятия торговли (продовольственные и непродовольственные магазины, рынки, базы строительных и хозяйственных товаров);
- объекты по утилизации бытовых и промышленных отходов (полигоны твердых бытовых отходов (ТБО), мусороперерабатывающие заводы);
- и т.д.

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

Характер грузовых перевозок значительно зависит от объемов и видов перевозимых грузов, географии перевозок, а также сроков поставок: от данных характеристик зависит выбор видов транспорта, которыми будут перевозиться грузы. Например, наиболее дешевые виды грузов (например, строительные) целесообразно перемещать большими партиями на большие расстояния, используя такие виды транспорта, как железная дорога, речной и морской виды транспорта, однако перемещение данных видов грузов на малые расстояния и небольшими


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

партиями (подвозка к строительным площадкам и т.д.) выполняется в большинстве случаев автомобильным транспортом. Перевозка грузов с высокой стоимостью чаще всего ведется автотранспортом. Также при перевозке важно учитывать характеристику (физические, химические свойства и т.д.) грузов, например, срок застывания бетона - два-три часа, в процессе перевозки состав должен постоянно перемешиваться; при транспортировке битума, асфальта, большинства продуктов питания, необходимо соблюдение температурного режима, легко бьющиеся грузы также принято возить автотранспортом.

Таким образом, прогноз объемов перевозок грузов зависит от изменения:

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

### **2.3. Разработка мероприятий по организации дорожного движения. Формирование перечня мероприятий**

#### **2.3.1. Организация дорожного движения**

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

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

Основными направлениями по устранению перегрузки дорожной сети являются:

- паспортизация улично-дорожной сети;
- строительство и реконструкция дорог, светофоров, остановок общественного транспорта и т.д.;
- внедрение преимущественно светофоров вызывного типа;
- локальное расширение проезжей части в местах скопления автотранспорта;
- развитие системы АСУДД и подключения к ней новых светофорных объектов;
- совершенствование системы пассажирских перевозок за счет развития сетей массового пассажирского транспорта, которая должна обеспечить потребности жителей в поездках с наименьшими затратами времени и достаточным комфортом.


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата



- автоматическая обработка всего спектра получаемых данных;
- расчет оптимального режима работы светофорных объектов;
- передача выбранных режимов работы светофорных объектов непосредственно к дорожным контроллерам в адресах.

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

**2.3.3. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций)**

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

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

Перечень мероприятий представлен в таблице 2.3.3.1.

**Таблица 2.3.3.1**

**Перечень мероприятий по устройству комплексов фиксации нарушений**

№	Мероприятие	Срок реализации	Стр	Рек
1	Устройство систем фото-, видеофиксации нарушений ПДД	2019-2021	+	

**2.3.4. Маршрутная сеть и инфраструктура транспорта общего пользования**

Шарканский район расположен на востоке Удмуртской Республики. Граничит с Воткинским, Дебёским, Игринским, Якшур-Бодьинским районами. В состав района входит 91 населенный пункт с центром в с. Шаркан. Из этого числа 18 населенных пунктов имеют более 250 чел.

Железнодорожное сообщение в районе отсутствует. Населенные пункты, в которых проживает более 250 чел. обслуживаются автомобильным транспортом общего пользования. У двух населенных пунктов: д. Порозово (583 чел.) и д. Нижние Кивары (281 чел.) наблюдаются большие расстояния пеших подходов к остановочным пунктам (1,7 и 2,0 км соответственно). Транспортно-пересадочным узлом района является автостанция Шаркан. Прилегающая к автостанции территория находится в удовлетворительном состоянии (рис. 2.3.2.1.1).




Внутренние помещения здания требуют ремонта (рис. 2.3.4.1). Из-за ограниченности источников финансирования ремонт предлагается осуществить в 2021 г.



**Рис. 2.3.4.1. Автостанция Шаркан: территория возле входа в автостанцию (а); помещение автостанции (б)**

Все указанные 18 населенных пунктов имеют доступ к регулярному транспортному обслуживанию. Перевозки осуществляются муниципальными и межмуниципальными маршрутами.

В качестве мероприятий краткосрочной перспективы предлагается открытие внутрипоселкового маршрута «ур. Галичево – Кипун». Схема маршрута представлена на рис. 2.3.4.2.



**Рис. 2.3.4.2. Трасса и ОП нового маршрута в с. Шаркан**


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

На период до 2029 г. в муниципальном районе предлагается реконструкция автомобильных дорог до населенных пунктов д. Нижние Кивары, д. Чужегово, д. Порозово, д. Титово, д. Малый Казес, с последующим началом транспортного обслуживания данных населенных пунктов. Будет вестись работа по обновлению и реконструкции остановочных пунктов, обновлению подвижного состава. На период до 2035 г. предлагается организовать обслуживание всех населенных пунктов с малым числом жителей заказными перевозками.

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

В настоящее время изменение существующей сети маршрутов движения грузового транспорта не планируется. В случае сохранения существующей ситуации в системе объектов грузопоглощения и грузогенерации необходимость в изменениях в маршрутах движения грузового транспорта отсутствует.

Внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам местного значения, позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

### **2.3.6. Велосипедная инфраструктура**

Стратегическое планирование в зависимости от этапа развития велосипедного движения в районе должно решать различные цели: от задачи сделать езду на велосипеде возможной до привлечения и удержания новых пользователей. То есть на начальном этапе больше внимания уделяется велосипедной инфраструктуре, затем продвижению и рекламе.

К принципам, определяющим качество велосипедной маршрутной сети относятся: безопасность (при организации всех видов велосипедной инфраструктуры), прямолинейность (маршрут должен позволять добраться кратчайшим путем от пункта до пункта), связность (формирование общегородской велосипедной сети), удобство (с соблюдением всех требований к проектированию и строительству велоинфраструктуры), привлекательность (маршруты проходят через приятные места).

Проектирование велосипедной инфраструктуры необходимо начинать с определения потребностей в велосипедных перемещениях на основании данных статистики или социологического исследования. После определения уровня спроса, выбираются районы с высоким потенциалом для развития.

Реализация стратегии развития начинается с масштаба микрорайона с постепенным наращиванием сети веломаршрутов, улучшением связности и качества велосипедной инфраструктуры. То есть в начале создается сеть для локальных перемещений внутри района, такое решение позволяет привлечь большое количество пользователей, чем отдельные элементы велосипедной инфраструктуры, разбросанные по всему городу и создание протяженных маршрутов для дальних поездок.

После создания условий для движения велосипедистов в одном или нескольких микрорайонах создаются магистральные велосипедные маршруты, которые обеспечивают связь


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

между районами с целью использования велосипеда для более дальних поездок. Обычно такие маршруты прокладываются вдоль магистральных улиц, на этом этапе особое внимание уделяется пересечению проезжих частей.

При проектировании велосипедной инфраструктуры необходимо учитывать, что велосипеды используются преимущественно на небольших дистанциях и основная часть поездок совершается на расстояния до 5-10 км, в связи с чем, необходимо отметить, что велосипедный транспорт может принять на себя значительную долю внутрирайонных связей населения.

В первую очередь передвижения на велосипеде должны быть безопасными, комфортными, удобными и оптимальными в плане маршрутов. Развитая велосипедная инфраструктура стимулирует спрос на использование велосипеда как альтернативного вида транспорта.

Проектирование велосипедной инфраструктуры следует осуществлять в соответствии со следующими документами:

- Правила дорожного движения Российской Федерации;
- СП 42.13330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений;
- Региональные нормативы градостроительного проектирования, применяемые на Территории проектирования.

Развитие велосипедной инфраструктуры и использование велосипеда как постоянного вида транспорта рассматривается в различных странах мира и является частью социальной, экономической и здравоохранительной политики.

Перечень мероприятий представлен в таблице 2.3.6.1.

**Таблица 2.3.6.1**

**Перечень мероприятий по развитию велосипедной инфраструктуры**

№	Мероприятие	Срок реализации	Стр	Рек
1	Устройство велопарковок на 10 мест у всех школ района	2019-2021	+	

**2.3.7. Пешеходная инфраструктура**

Основными мероприятиями по сохранению и развитию существующей пешеходной инфраструктуры является ремонт пешеходных зон, скверов, площадей, парков.

Кроме того, с целью улучшения пешеходной инфраструктуры предусматривается выполнение работ по ремонту асфальтобетонного покрытия тротуаров, расширение узких тротуаров, внутривортовых территорий, асфальтирование тропиной сети на дворовых территориях, а также строительство тротуаров вдоль дорог регионального и межмуниципального значения, при наличии соответствующей возможности, разработка единой системы навигации.

Также важным направлением является повышение доступности пешеходной инфраструктуры для маломобильных групп населения (устройство пандусов, поручней, «направляющих линий» для слепых, тактильных покрытий, сходы с тротуаров, приведение продольного и поперечного уклона тротуаров к нормативным требованиям, установка подъемников и лифтов).

Для увеличения безопасности пешеходов, рекомендуется организация пешеходных переходов и ИДН возле всех школ района. Организация пешеходных дорожек на пути движения детей в школы.

### **2.3.8. Парковочное пространство**

Для обеспечения эффективного использования парковочного пространства в границах Шарканского района предлагается комплекс мероприятий по оптимизации работы системы парковок, который разработан в увязке с предлагаемыми решениями в смежных областях транспортно-дорожного комплекса, таких как: система работы общественного транспорта, управление пешеходным и велосипедным движением, система автоматизированного управления дорожным движением.

Ниже приведен перечень предлагаемых мер в порядке их реализации:

1. Изменение нормативно-правовой базы (при необходимости).
2. Упорядочивание размещения автомобилей, установленных в зонах санкционированной парковки.
3. Запрет остановки транспортных средств на выделенных полосах для общественного транспорта вне специальных зон (при наличии выделенных полос).
4. Предложения по запрету парковки на отдельных элементах УДС в границах муниципального образования.
5. Строительство внеуличных парковок.

На территории района необходимость спецстоянок отсутствует.

### **2.3.9. Объекты дорожного сервиса**

Размещение, номенклатура и мощность объектов дорожного сервиса зависят от многих факторов: интенсивности и состава движения, степени хозяйственного освоения района проложения автодороги, дальности поездок и скорости движения на маршруте, характера функций сооружений и их привлекательности.

При формировании мероприятий, по развитию объектов дорожного сервиса, необходимо учитывать технические параметры их расположения и обустройства.

Автозаправочные станции необходимо размещать в придорожных полосах на участках автомобильных дорог с уклоном не более 40 промилле, на кривых в плане радиусом более 1000 м, на выпуклых кривых в продольном профиле радиусом более 10000 м не ближе 250 м от железнодорожных переездов и не ближе 1000 м от мостовых переходов. Минимальную мощность автозаправочных станций (число заправок в сутки) необходимо принимать в зависимости от интенсивности движения на автомобильных дорогах общего пользования. Автозаправочные станции должны быть оборудованы торговыми павильонами для продажи


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

технических жидкостей и автомобильных принадлежностей, площадками для остановки транспортных средств, туалетами и мусоросборниками.

Гостиницы, мотели, кемпинги необходимо располагать вне зон загрязнения воздушного бассейна, водоемов и почвы. Вместимость гостиниц (мотелей) и кемпингов на автомобильных дорогах общего пользования определяют с учетом численности проезжающих автотуристов и интенсивности движения транспортных средств междугородных и международных перевозок (но не менее 10 номеров для гостиницы (мотеля) и 10 спальных мест для кемпинга). Гостиницы (мотели) должны быть оборудованы пунктами питания, туалетами, прачечными, душевыми кабинами и мусоросборниками.

Станции технического обслуживания (СТО), размещают с учетом расстояния между ними и интенсивности движения на автомобильных дорогах. Число постов СТО при интенсивности свыше 1000 до 2000 ед/сут равняется 1-3 с односторонним размещением. При интенсивности свыше 2000 до 3000 ед/сут равняется 2-5 с односторонним размещением. При интенсивности свыше 3000 до 5000 ед/сут равняется 3-6 с односторонним размещением. При интенсивности свыше 5000 до 7000 ед/сут равняется 2-5 с двусторонним размещением. При интенсивности свыше 7000 до 20 000 ед/сут равняется 3-8 с двусторонним размещением.

СТО на автомобильных дорогах общего пользования должны быть оборудованы парковками для транспортных средств с расчетной вместительностью, туалетами и мусоросборниками.

Площадки отдыха необходимо располагать не ближе 1 км от населенных пунктов. На автомобильных дорогах категории I площадки отдыха должны устраиваться с обеих сторон автомобильной дороги. Площадки отдыха должны оборудоваться столами и скамейками для отдыха и приема пищи, парковками для транспортных средств, туалетами и мусоросборниками. Для повышения безопасности дорожного движения площадки отдыха следует отделять от проезжей части разделительной полосой.

Автобусные остановки размещают на дорогах IA категории вне пределов земляного полотна. Расстояние между остановочными пунктами должно быть не менее 5,0 км. Съезды к остановочным пунктам и выезды от них на основную дорогу должны быть раздельными. На дорогах IB - IV категорий остановочные пункты располагают не чаще, чем через 3 км, а в курортных районах и густонаселенной местности - 0,4 км. Остановочные пункты, оборудованные наземными пешеходными переходами, смещают по ходу движения на расстояние не менее 30 м между ближайшими стенками павильонов. При наличии надземных или подземных пешеходных переходов их можно располагать непосредственно за пешеходным переходом.

Анализ существующей ситуации и перспективы на ближайшие пятнадцать лет показал достаточную степень насыщения территории Шарканского района объектами дорожного сервиса.


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

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

#### *Оценка объемов, источников финансирования*

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

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

Расчеты стоимости проектных работ выполнены на основе:

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

Источниками сведения об объектах-аналогах являлись:

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

Источниками финансирования мероприятий являются:

*для объектов местного значения:*

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


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

- средства федерального бюджета Российской Федерации, передаваемые в бюджет муниципального образования;
- прочие источники (например, средства от приносящей доход деятельности, средства предприятий, собственные средства населения; внебюджетные частные средства);  
*для объектов регионального значения:*
- средства республиканского бюджета Удмуртской Республики;
- средства федерального бюджета Российской Федерации, передаваемые в бюджет Удмуртской Республики;
- прочие источники;

В таблице 3.1 представлены сведения о стоимости мероприятий.

**Таблица 3.1**

**Стоимость мероприятий по организации дорожного движения**

Мероприятие	Стр	Рек	Количество, шт.	Стоимость всего, млн руб. в ценах 2019 г. с НДС
Строительство светофорного объекта	+		4	8,0
Устройство системы фото-, видеофиксации нарушений ПДД	+		5	15,0
Устройство велопарковок на 170 мест у всех школ района (по 10 мест на школу)	+		17	0,6
Устройство парковок в Шарканском районе на 300 мест	+			90,0
<b>Итого</b>				<b>113,6</b>

**Оценка эффективности мероприятий**

Комплексная схема организации дорожного движения предполагает реализацию перечня различных мероприятий, требующих больших объемов инвестиций, в связи с чем возникает необходимость в принятии обоснованных решений о распределении средств между ними.

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

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


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

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

Также при подготовке данного раздела используются:

- ОДМ 218.4.023-2015 «Методические рекомендации по оценке эффективности строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог»;
- «Методика расчета размера платы за проезд по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам. Порядок ее взимания и пересмотра. Определение потребительского спроса»;
- Разработка методик и стандартов для объектов транспортной инфраструктуры: пешеходного и велосипедного движения (ФГБОУ высшего образования МАДИ);
- «Методики по инвентаризации выбросов загрязняющих веществ от автотранспортных средств на территории крупнейших городов» (ОАО «НИИАТ»);
- «Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте», утвержденные распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 14.03.2008 года №АМ-23-р (ред. от 14.07.2015).

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

- чистый дисконтированный доход (ЧДД, NPV) (для признания проекта эффективным должен быть больше нуля);
- индекс доходности (PI) (должен быть больше единицы);
- внутренняя норма доходности (ВНД, IRR) (не должна превышать ставку дисконтирования).

Непосредственно для расчета эффектов используются следующие данные моделирования транспортных потоков:

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


Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата



#### 4. Предложения по разработке, внесению изменений в КСОДД муниципального образования «Шарканский район» Удмуртской Республики

До момента разработки настоящей документации КСОДД Шарканского муниципального района подобных документов на территории района не разрабатывалось.

Перечень мероприятий по организации дорожного движения представлен в таблице 4.1.

**Таблица 4.1**

##### Мероприятия по организации дорожного движения

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации	Стр	Рек	Протяженность, км	Площадь, га	Кол-во, шт	Стоимость, млн. р.
<b>1. Мероприятия по изменению существующей организации дорожного движения</b>								
1.1	Строительство светофорного объекта	2019-2021	+				4	8,0
<b>2. Мероприятий по развитию автоматизированной системы управления дорожным движением</b>								
2.1	Устройство системы фото-, видеофиксации нарушений ПДД	2019-2021	+				5	15,0
<b>3. Мероприятия по развитию велосипедной инфраструктуры</b>								
3.1	Устройство велопарковок на 170 мест у всех школ района (по 10 мест на школу)	2019-2021	+					0,6
<b>4. Мероприятия по развитию парковочного пространства</b>								
4.1	Устройство парковок в Шарканском районе на 300 мест	2019-2021	+					90,0
