



**Общество с ограниченной ответственностью
«Дорожный консалтинг»**

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО
ПОЛЬЗОВАНИЯ АРТИНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА**

Шифр тома 26 – 1

Том 1

**Екатеринбург
2018**



**ДОРОЖНЫЙ
КОНСАЛТИНГ**

**Общество с ограниченной ответственностью
«Дорожный консалтинг»**

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО
ПОЛЬЗОВАНИЯ АРТИНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА**

Шифр тома 26 – 1

Том 1

Генеральный директор

Главный инженер проекта

Экз. :



А.С. Демин

И.А. Гофман

Екатеринбург

2018

Инв. № подл.	Подпись и дата	Взаим. инв.



УРАЛДОРНИЦ

Общество с ограниченной ответственностью
«Уральский дорожный научно-исследовательский центр»

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО
ПОЛЬЗОВАНИЯ АРТИНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА**

Шифр тома 26 – 1

Том 1

И.о генерального директора

С.А. Чудинов

Главный инженер проекта

О.А. Козлов



Экз. :

Екатеринбург

2018

Инв. № подл.	Подпись и дата	Взаим. инв.

СОДЕРЖАНИЕ

Состав отчетной документации	4
Состав исполнителей	5
1. Характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения на территории Артинского городского округа.....	6
2. Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям организации дорожного движения (варианты проектирования).....	167
3. Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.....	203
4. Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования. Очередность реализации мероприятий.....	212
5. Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД.....	291
6. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД.....	292
7. Предложения по внесению изменений в документы территориального планирования и документацию по планировке территории, предложения по развитию сети дорог.....	308
Приложение 1. Схема автомобильных дорог общего пользования Артинского городского округа по состоянию на 01.01.2018 г.....	309
Приложение 2. Эпюра интенсивности движения транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования Артинского городского округа по состоянию на 01.01.2018 г.....	310
Приложение 3. Схема муниципальных маршрутов регулярных пассажирских перевозок на территории Артинского городского округа по состоянию на 01.01.2018 г.....	311

Приложение 4. Схема междугородних маршрутов регулярных пассажирских перевозок на территории Артинского городского округа по состоянию на 01.01.2018 г.....	312
Приложение 5. Эпюра интенсивности движения транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования Артинского городского округа по состоянию на периоды до 2030 г. и 2040 г.....	313
Приложение 6. Реестр комплексных мероприятий по организации и повышению безопасности дорожного движения в Артинском городском округе.	315
Приложение 7. Программы.....	335
Приложение 8. Схемы автомобильных дорог общего пользования Артинского городского округа по состоянию на 01.01.2022 г., 01.01.2032 г., 01.01.1941 г.	385
Приложение 9. Схема муниципальных маршрутов регулярных пассажирских перевозок на территории Артинского городского округа на период до 2022 года 01.01.2018 г.....	388

СОСТАВ ОТЧЕТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ

№ тома	Шифр тома	Наименование тома	Вид предоставл. материала (печатный/электрон.)
1	26 – 1	Комплексная схема организации дорожного движения автомобильных дорог общего пользования Артинского городского округа	печатный
		Электронная копия тома 1 (Приложение к тому 1)	CD

СОСТАВ ИСПОЛНИТЕЛЕЙ

- 1. к.т.н., доцент Чудинов С. А.**
- 2. д.т.н., профессор Дмитриев В. Н.**
- 3. инженер Козлов О. А. (главный инженер проекта)**
- 4. инженер Шаламова Е. Н.**
- 5. инженер Кивилева Л. А.**
- 6. инженер Заболотских Т. В.**
- 7. инженер Ершов М. М.**
- 8. инженер Горбунов А.Г.**

1. Характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения на территории Артинского городского округа

1.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации

Транспортные обследования

Целью транспортных обследований является получение объективной, полной и достоверной информации для анализа современного состояния и выявления тенденций и закономерностей, необходимых при разработке проектных решений. Различие в расчетных сроках проектной документации предопределяет специфику требований к составу и уровню точности информации для каждой из стадий градостроительного проектирования.

Результаты обследований необходимы для:

- оценки современного состояния сложившейся транспортной системы;
- выявления потребности в пассажирских и грузовых перевозках и динамики их изменения, имеющих тенденций и закономерностей;
- разработки перспективных мероприятий по развитию транспортной системы в соответствии с возрастающей потребностью населения;
- технико-экономического обоснования очередности развития элементов транспортной системы города или другого объекта проектирования с учетом реальных капиталовложений;
- предложений по совершенствованию организации перевозок пассажиров и грузов и управлению городским движением.

Основой классификации методов транспортных обследований является способ получения информации при их проведении.

По этому признаку обследования подразделяются на:

сбор отчетно-статистических сведений, в процессе которого источником информации служат документальные материалы государственной статистики и отчетные показатели хозяйственной

деятельности предприятий, специально подготавливаемые по заказу проектной организации;

опросные обследования, при которых информацию получают очным или заочным опросом респондентов (жителей населенного пункта или приезжих, водителей и пассажиров транспортных средств) об их деятельности (в том числе передвижениях) и стимулах, ее определяющих (откуда, куда, цель и т. п.);

натурные обследования, в процессе которых непосредственно (в натуре) фиксируются искомые характеристики исследуемого процесса.

Сплошными обследованиями охватываются все изучаемые объекты. При значительном числе таких объектов необходимая информация может быть получена выборочным обследованием представительной части общей группы или совокупности обследований.

К опросным обследованиям относятся:

- обследования передвижений населения города (количество, цель, направление и условия совершенствования передвижений населения между городами – пешком, на средствах транспорта);
- обследование внегородских передвижений населения (частота, цель и условия совершенствования поездок населения между городом–центром и прилегающим районом);
- обследование использования легковых автомобилей (время, частота, цель и дальность поездки на автомобилях и других мототранспортных средствах, находящихся в личной собственности граждан);
- обследование интенсивности, состава и направления движения автотранспорта на входах в город;
- обследование грузовых и транспортных корреспонденций между отдельными районами и зонами города.

К натурным относятся обследования следующих параметров транспортной системы:

- пассажиропотоков и пассажирооборота остановочных пунктов маршрутов пассажирского транспорта;
- наполнение единиц подвижного состава на характерных участках маршрутов и магистрально-уличной сети города или района расселения;
- интенсивности и состава движения транспорта на магистрально-уличной сети города;
- интенсивности и состава движения автотранспорта на входящих в город автодорогах;
- интенсивности движения пешеходов;
- скоростей движения на улицах и дорогах города;
- задержек движения на перекрестках и в отдельных сечениях магистрально-уличной сети;
- уровня транспортного шума и загрязнение атмосферы выбросами автомобилей;
- размещения и условия работы стоянок автотранспорта;
- условий движения в пунктах периодического скопления людей (стадионы, парки, вокзалы и прочие).

К натурным обследованиям предъявляются следующие требования:

- обследования должны проводиться в такие дни недели и сезоны года, когда обеспечиваются характерные режимы функционирования обследуемых объектов за исследуемый период времени;
- не допускается обследование объектов, имеющих временные или аварийные режимы работы. В случае, если временные или аварийные режимы охватывают незначительную часть обследуемой системы объектов и не оказывают искажающего воздействия на функционирование системы в целом, допускается перенос сроков обследования этой части объектов на время,

обеспечивающее восстановление нормального режима их работы, при этом сроки и методика дополнительных обследований должны обеспечивать сопоставимость результатов.

Организация комплекса транспортных обследований

Комплекс транспортных обследований подразделяется на два этапа:

1 этап – подготовительный (рекогносцировка работы и подготовка обследования);

2 этап – оперативное проведение обследования.

Подготовительный этап обследования включает следующие работы:

- ознакомление с населенным пунктом;
- уточнение целей, задач, состава комплекса обследований и перечня получаемой информации;
- подготовка исходной информации и общих характеристик населенного пункта и транспортной системы;
- изучение результатов обследований, ранее проведенных в населенном пункте;
- установление состава комплекса обследований и инструкторов-контроллеров, тиражирование учетной документации и инструкций.

По результатам подготовительного этапа работы составляется программа комплекса транспортных обследований, в которой указываются состав, методы обследований и сроки их проведения, потребное число учетчиков и работников других категорий.

На время проведения обследований формируется штаб во главе с главным инженером проекта. Руководителями отдельных обследований намечаются, как правило, ответственные исполнители соответствующих разделов проекта.

Описание принятой методики исследования интенсивности движения транспорта и пешеходов

Интенсивность движения — это количество транспортных средств, проходящих через сечение дороги за единицу времени. В качестве расчетного периода времени для определения интенсивности движения принимают год, месяц, сутки, час и более короткие промежутки времени (минуты, секунды) в зависимости от поставленной задачи наблюдения.

Наиболее часто интенсивность движения транспортных средств и пешеходов в практике организации движения характеризуют ее часовым значением. При этом наибольшее значение имеет показатель интенсивности в часы пик, так как именно в этот период возникают наиболее сложные задачи организации движения. Необходимо, однако, иметь в виду, что интенсивность (объем движения) в часы пик в различные дни недели, месяца и года может иметь неодинаковое значение. На дорогах с более высоким уровнем интенсивности движения транспортных средств меньше неравномерность движения и стабильнее значение интенсивности пикового часа.

Данные об интенсивности движения служат основанием для установки дорожных знаков, сигнальных устройств, для решения вопроса о выделении улиц с односторонним движением, для выборов маршрутов, размещения стоянок, запрета остановок и разворотов транспортных средств. Интенсивность движения — один из основных факторов, влияющих на безопасность движения. Для исходных данных она используется при проектировании новых дорог и для обоснования реконструкции существующих улиц, дорог, пересечений.

Основная задача настоящего обследования состоит в определении количества транспортных средств и пешеходов, проходящих через транспортный узел.

В результате обследования определяется:

- состав транспортного потока;

- распределение потоков по направлениям в узле;
- распределение потоков.

Накануне дня обследования производился инструктаж учетчиков. Во время инструктажа рассматривались следующие вопросы: цель обследования; организационные вопросы (время и место сбора и другие), а также разъяснялись меры безопасности при проведении наблюдений.

В день обследования учетчики прибыли на посты за 10–20 минут до начала обследования.

Правильность и состояние учета контролировались инструкторами-контроллерами, за которыми закреплялось определенное количество постов.

Распределение постов наблюдения и фиксации пешеходов производилось аналогично учету интенсивности движения транспорта в сечениях магистральной уличной сети.

По результатам проведения обследований интенсивности транспортных и пешеходных потоков подготовлены и представлены эпюры интенсивности движения в течение суток на магистральной сети населенных пунктов.

При анализе интенсивности движения необходимо учитывать состав транспортного потока. Состав транспортного потока характеризуется соотношением в нем транспортных средств различного рода. Состав транспортного потока оказывает значительное влияние на все параметры, характеризующие дорожное движение.

Состав транспортного потока влияет на загрузку дорог, что объясняется прежде всего существенной разницей в габаритных размерах автомобилей. Если длина отечественных легковых автомобилей массового производства составляет 4–5 м, грузовых 6–8 м, то длина автобусов достигает 11 м, а автопоездов 24 м. Сочлененный автобус Икарус – 16,5 м. Однако разница в габаритных размерах не является единственной причиной необходимости специального учета состава потока при анализе интенсивности движения.

При движении в транспортном потоке важна не только разница в статическом габарите, но и разница в динамическом габарите длины автомобиля, который зависит в основном от времени реакции водителя и тормозной динамики транспортных средств. Под динамическим габаритом подразумевается отрезок полосы дороги, минимально необходимый для безопасности движения автомобиля с заданной скоростью, длина которого включает длину автомобиля и дистанцию, называемую дистанцией безопасности.

При проведении обследования было подсчитано количество различных типов транспортных средств, прибывающих на подходе к регулируемому пересечению, а автомобили разных типов должны быть приведены к эквивалентному количеству легковых автомобилей. Коэффициент приведения к легковому автомобилю представляет собой величину, которая показывает, каким количеством легковых автомобилей можно заменить тот или иной тип транспортного средства.

У транспортных средств, имеющих большие габариты и требующих большего времени для проезда через перекресток, по сравнению с легковыми автомобилями, коэффициенты приведения к легковому автомобилю превышают значение 1,0.

С учетом полученных коэффициентов приведения рассчитываем интенсивность движения в транспортных единицах.

$$N_i = \sum N_j * K_{jпр}, \quad (1.1)$$

где N_i – приведенная интенсивность транспортного потока, ед./ч;

N_j – интенсивность движения j -го вида транспорта, авт./ч;

$K_{jпр}$ – коэффициент приведения j -го вида транспорта легковому автомобилю.

Для приведения различных транспортных средств к легковому автомобилю использовались следующие коэффициенты приведения, представленные в таблице 1.1.1.

Таблица 1.1.1 – Коэффициенты приведения транспортных средств к легковому автомобилю

№ п/п	Тип транспортного средства	Коэффициент приведения
1.	Легкой автомобиль	1,0
2.	Автобус типа Газель, Форд	1,5
3.	Автобус типа Нефаз, Лиаз, ЛАЗ	2
4.	Сочлененные автобусы	4
5.	Грузовые автомобили типа Газель	1,5
6.	Грузовые автомобили грузоподъемностью до 20 т	2
7.	Грузовые автопоезда	4
8.	Тракторы, погрузчики, пневмоколесные экскаваторы	3

***Основные характеристики обследования интенсивности
дорожного движения в Артинском городском округе***

1. Выполнение работ в соответствии с рекомендациями ВСН 45-68 и ОДН 218.0.006-2002.
2. Общее количество узлов наблюдения установлено в количестве 16 единиц.
3. Период наблюдения на одном узле – 24 часа.
4. Утренний час пик установлен с 7.00 до 9.00, вечерний час пик – с 16.00 до 18.00.
5. Исследования проводились в марте 2017 г. и мае 2018 г.

Описание принятой методики изучения пассажиропотоков на регулярных маршрутах

Успешное решение вопросов рациональной организации перевозок пассажиров и эффективного использования подвижного состава невозможно без систематического изучения характера изменений пассажиропотоков транспортной сети. Изучение пассажиропотоков позволяет выявить их распределение по времени, длине маршрутов и направлениям движения. Транспортная подвижность населения в границах населенного пункта приводит к формированию потоков пассажиров с различными направлениями и мощностью.

Пассажиропоток – это движение пассажиров по определенной части транспортной сети. Пассажиропотоки имеют две основные характеристики: мощность и направление.

Направление пассажиропотока показывает распределение передвижений между транспортными районами. По направлению пассажиропотоки бывают в прямом и обратном направлениях. Если пассажиры следуют в какой-либо район через промежуточный (с пересадкой) при отсутствии прямых транспортных связей, то такой пассажиропоток называют транзитным.

Мощностью пассажирских потоков называется количество пассажиров, проезжающих за единицу времени через конкретное сечение транспортной сети в одном направлении.

Пассажирообмен остановочного пункта – это суммарное число пассажиров, подходящих на остановочный пункт и садящихся в транспортное средство, и пассажиров, выходящих из салона пассажирского транспортного средства на данном остановочном пункте, в единицу времени.

Мощность пассажиропотока и пассажирообмен остановочного пункта измеряется в пассажирах в час, мин, год. Например, мощность пассажиропотока между двумя остановочными пунктами маршрута составляет

250 пассажиров в час; пассажирообмен остановочного пункта «Кинотеатр» составил 57 пассажиров за час.

Общее число перевезенных пассажиров по маршруту, направлению или в целом по населенному пункту за определенный период времени составляет **объем перевезенных пассажиров**. Объем перевозок измеряется в пассажирах.

Произведение объема перевозок на расстояние поездки пассажиров называют **пассажирооборотом** (пасс.-км).

Только имея данные о размере и направлении пассажиропотоков можно выбрать трассу маршрутов, подобрать вид транспорта и тип подвижного состава, а также определить требуемое количество транспортных средств. Важно понимать, что понятие пассажиропоток применяется при характеристиках только массовых маршрутных перевозок.

Для проведения обследования пассажиропотоков в Артинском городском округе была выбрана методика – балльный метод обследования пассажиропотоков.

Описание методики проведения обследований балльным методом

Цель проведения данного обследования состояла в оценке наполняемости пассажирами подвижного состава общественного транспорта во времени.

Изучение пассажиропотока балльным методом проводилось в течение 12 часов с 7.00 до 19.00.

Для обследования пассажиропотоков на каждый выбранный остановочный пункт необходимо заблаговременно заготовить односторонние учетные бланки с наименованием остановочных пунктов, времени прохождения подвижного состава, марки подвижного состава и номера маршрута. Пример учетного бланка представлен в таблице 1.2.

Учетчик для учета пассажиров располагался на остановочном пункте или вблизи него. Суть обследования состоит в фиксировании прохождения автобусов через сечение улицы и оценке их заполняемости балльным методом.

Величина балла устанавливается следующим образом:

- 1-й балл – занято до половины мест для сидения;
- 2-й балл – занято больше половины мест для сидения;
- 3-й балл – заняты все места для сидения и до 50 % мест для стояния;
- 4-й балл – автобус полностью загружен, но войти в автобус можно;
- 5-й балл – автобус перегружен, войти в автобус нельзя.

После заполнения бланка обследования, представленного в таблице 1.2, производится перевод заполняемости салона подвижного состава из балльной системы в количественные показатели.

Таблица 1.2 – Пример учетного бланка, используемого учетчиком для обследования пассажиропотоков балльным методом

Название остановки _____				
Направление движения _____				
Время прохождения автобуса	№ маршрута	Марка подвижного состава	Наполнен ие в баллах	Количество пассажиров в салоне
1	2	3	4	5

Примечание – Бланк рассчитан на 50 единиц подвижного состава. Количество бланков для каждого остановочного пункта определяется индивидуально путем деления количества подвижного состава, проходящего через остановочный пункт за период исследования, на вместимость бланка.

Получение прочих материалов, необходимых для разработки КСОДД

Материалы, необходимые для разработки проекта, были получены несколькими способами:

- Отправка письменных запросов в соответствующие организации. Данным способом были получены данные о количестве и причинах дорожно-транспортных происшествий, о количестве транспортных средств, зарегистрированных на территории городского округа, статистические показатели, работа автотранспортных предприятий.

- Натурные обследования объектов дорожной инфраструктуры, геометрических параметров улично-дорожной сети и схем дислокации технических средств организации дорожного движения.

1.2 Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД

Согласно статье 12 проекта Федерального закона «Об организации дорожного движения» к полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации в сфере организации дорожного движения относятся:

1) определение основных направлений развития организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, принятие региональных целевых программ по организации дорожного движения;

2) осуществление регионального государственного контроля (надзора) в сфере организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения;

3) осуществление организации дорожного движения в отношении автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения;

4) осуществление мониторинга дорожного движения на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения;

5) осуществление прогнозирования объемов дорожного движения по автомобильным дорогам регионального и межмуниципального значения;

6) утверждение нормативов финансовых затрат на работы по организации дорожного движения в отношении автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения и правил расчета размера ассигнований бюджета субъекта Российской Федерации на указанные цели;

7) согласование мероприятий по организации дорожного движения в отношении автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения на участках их примыкания к иным автомобильным дорогам и объектам улично-дорожной сети;

8) создание совместных координационных органов субъектов Российской Федерации по решению вопросов взаимодействия субъектов Российской Федерации, имеющих общую границу, при осуществлении территориального транспортного планирования и организации дорожного движения на примыкающих автомобильных дорогах регионального значения;

9) принятие решений о создании и об использовании на платной основе парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения, на земельных участках, в зданиях, строениях и сооружениях, находящихся в собственности субъекта Российской Федерации, и о прекращении такого использования;

10) установление порядка создания и использования, в том числе на платной основе, парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения, на земельных участках, в зданиях, строениях и сооружениях, находящихся в собственности субъекта Российской Федерации;

11) установление размера платы за пользование на платной основе парковками (парковочными местами), расположенными на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения, на земельных участках, в зданиях, строениях и сооружениях, находящихся в собственности субъекта Российской Федерации;

12) осуществление иных полномочий, отнесенных настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами к полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации.

Согласно статье 14 проекта Федерального закона «Об организации дорожного движения», к полномочиям органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения относятся:

1) определение основных направлений развития организации дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения, объектах улично-дорожной сети, прилегающих территориях, принятие муниципальных целевых программ по организации дорожного движения;

2) осуществление муниципального контроля за организацией дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения, объектах улично-дорожной сети, прилегающих территориях;

3) осуществление организации дорожного движения в отношении автомобильных дорог местного значения, объектов улично-дорожной сети, прилегающих территорий;

4) осуществление мониторинга дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения и объектах улично-дорожной сети;

5) осуществление прогнозирования объемов дорожного движения по автомобильным дорогам местного значения, объектам улично-дорожной сети, прилегающим территориям;

6) утверждение нормативов финансовых затрат на работы по организации дорожного движения в отношении автомобильных дорог местного значения, объектов улично-дорожной сети, прилегающих территорий и правил расчета размера ассигнований местного бюджета на указанные цели;

7) согласование мероприятий по организации дорожного движения в отношении автомобильных дорог местного значения, объектов улично-дорожной сети, прилегающих территорий на участках их примыкания к иным автомобильным дорогам, объектам улично-дорожной сети, прилегающим территориям

8) создание совместных координационных органов местного самоуправления по решению вопросов взаимодействия муниципальных образований при осуществлении территориального транспортного планирования и организации дорожного движения на примыкающих автомобильных дорогах местного значения, объектах улично-дорожной сети, прилегающих территориях;

9) принятие решений о создании и об использовании на платной основе парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения, объектах улично-дорожной сети, прилегающих территориях, на земельных участках, в зданиях, строениях и сооружениях, находящихся в муниципальной собственности, и о прекращении такого использования;

10) установление порядка создания и использования, в том числе на платной основе, парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения, объектах улично-дорожной сети, прилегающих территориях, на земельных участках, в зданиях, строениях и сооружениях, находящихся в муниципальной собственности;

11) установление размера платы за пользование на платной основе парковками (парковочными местами), расположенными на автомобильных дорогах общего пользования местного значения, объектах улично-дорожной сети, прилегающих территориях, на земельных участках, в зданиях, строениях и сооружениях, находящихся в муниципальной собственности;

12) осуществление иных полномочий, отнесенных настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами, законами субъектов Российской Федерации к полномочиям органов местного самоуправления.

В существующих условиях развития Артинского городского округа организация дорожного движения требует особого внимания со стороны

Администрации Артинского городского округа и Правительства Свердловской области.

Учитывая существующую организационную деятельность органов государственной власти Свердловской области и органов местного самоуправления в лице Администрации Артинского городского округа по организации дорожного движения, требуется организация деятельности по следующим направлениям:

1. Внедрение и эксплуатация систем управления дорожным движением.
2. Развитие и эксплуатация технических средств регулирования дорожного движения (далее – ТСРДД) (дорожных знаков и указателей, дорожной разметки, искусственных дорожных неровностей, пешеходных ограждений и другое).
3. Проектирование мест установки ТСРДД.
4. Разработка проектов организации движения, схем организации движения.
5. Моделирование улично-дорожной сети и транспортных средств.
6. Проведения обследований транспортных и пешеходных потоков.
7. Подготовка предложений по развитию улично-дорожной сети.

1.3. Результаты анализа нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом

Исследование нормативно-правового обеспечения деятельности по организации дорожного движения требует рассмотреть составляющие транспортной системы населенного пункта (ТСНП) и выделить элементы, обладающие необходимым потенциалом для развития и повышения эффективности функционирования дорожных сетей (рис. 1.3.1). Такими элементами можно считать следующие: развитие и сохранение существующей дорожной сети; совершенствование сети обслуживания путем проведения

эффективной парковочной политики; совершенствование систем поселкового пассажирского транспорта; управление движением через развитие АСУДД. Данное заключение обосновано проведенным анализом транспортной ситуации, складывающейся в населенных пунктах различной категоричности и на подходах к ним.

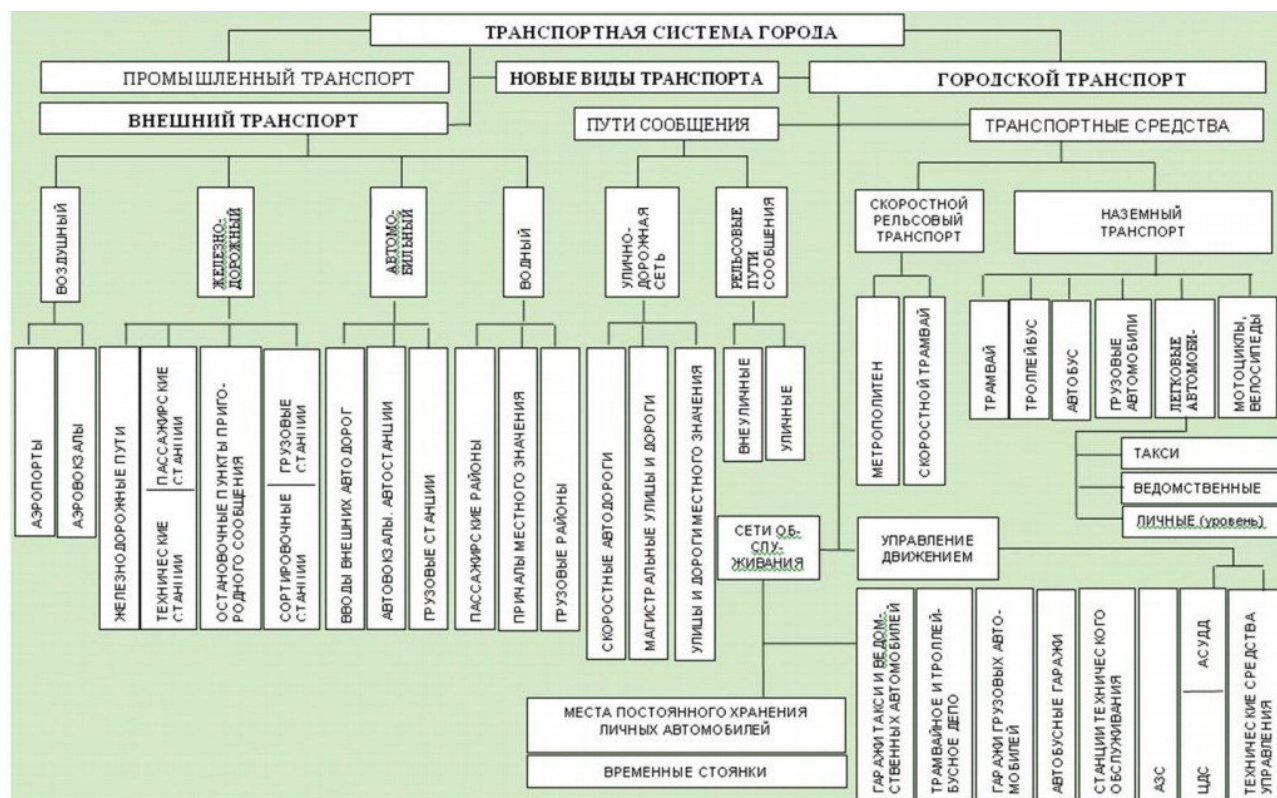


Рисунок 1.3.1 – Подсистемы и структурные элементы транспортной системы населенного пункта

Анализ показал, что перегруженность ТСНП обусловлена совокупным влиянием ряда основных факторов внешней и внутренней среды. Сложная структура взаимосвязей этих факторов свидетельствуют о том, что проблемы требуют системного подхода к их решению (рис. 1.3.2).



Рисунок 1.3.2 – Факторы, влияющие на развитие и эффективность функционирования ТСНП

Градостроительство. Тенденции игнорирования объективных закономерностей и приоритет быстрой финансовой выгоды, получаемой от жилищного строительства, а также упущения, допущенные ранее при проектировании жилых массивов, привели к тому, что синхронное развитие транспортной системы не осуществляется, и сейчас внутри поселенческой застройки порой практически не остается места для расширения транспортной сети.

На эффективное и безопасное функционирование транспортных систем населенных пунктов напрямую влияет законодательство Российской Федерации о градостроительстве, и оно имеет существенные недостатки. Вопросы организации дорожного движения (ОДД) не представлены в системе градостроительной документации в виде акцентированных предметов проектирования, а потому эта система не содержит ни описания самостоятельных стадий проектирования, ни руководящих материалов по этим вопросам, ни соответствующих разделов в существующих руководящих материалах. Самым существенным недостатком действующего Градостроительного кодекса РФ является отсутствие в нем оснований для

обязательной проработки вопросов организации дорожного движения на всех стадиях градостроительного проектирования. Так, в составе документов территориального планирования муниципальных образований отсутствуют требования, предусматривающие разработку комплексных транспортных схем и комплексных схем организации дорожного движения.

Согласно требованиям Градостроительного кодекса РФ схема организации дорожной сети и схема движения транспорта входят в состав проектов планировки территории, которые разрабатываются на основе документов территориального планирования и для которых не предусмотрены процедуры согласования и экспертизы. Сложилась ситуация, при которой государственная экспертиза документов территориального планирования необязательна, причем даже если она проводится и дается отрицательное заключение, это не является препятствием для утверждения документов.

Механизмы, которые обеспечивали бы выполнение властями всех уровней планов реализации документов территориального планирования, отсутствуют. Истоки проблемы в том, что данный закон разрабатывался юристами без привлечения специалистов в области управления транспортными системами населенных пунктов, поэтому основное внимание в нем уделено правовому зонированию и процессуальным вопросам разработки документации, а объекты транспортной, социальной и инженерной инфраструктур лишь упоминаются в отдельных статьях. Однако для решения проблемы ликвидации транспортного коллапса в населенных пунктах таких упоминаний явно недостаточно.

Землепользование. Сложившаяся практика планирования землепользования в населенных пунктах без учета транспортных проблем обусловила дефицит дорог. Недостаточное перспективное планирование развития дорожной сети населенных пунктов ведет к ограничению

возможности реконструкции существующих дорог и созданию новых направлений для пропуска более интенсивных транспортных потоков.

В 1999 г. Правительство РФ приняло Постановление № 718 «О резервировании земельных участков для строительства и реконструкции федеральных автомобильных дорог общего пользования», которое действует в редакции Постановления Правительства РФ от 19.02.2001 № 128. Данный документ позволил провести мероприятия по созданию целевого земельного фонда Российской Федерации, предназначенного для строительства и реконструкции федеральных автомобильных дорог общего пользования, включая топографическую съемку местности и определение границ земельных участков, подлежащих резервированию.

Наличие такой нормативной базы по резервированию территорий под транспортную инфраструктуру в регионах и муниципальных образованиях в условиях сложившейся в России инвестиционной практики не дает никаких гарантий на то, что подобный целевой земельный фонд будет создан. Муниципальные власти формируют бюджет своего муниципалитета, опираясь на частного инвестора. Однако заинтересовать частного инвестора в финансировании долгосрочных программ, в том числе транспортной инфраструктуры, практически невозможно, поскольку получение прибыли происходит, в данном случае, в слишком отдаленном будущем периоде.

Приоритетная роль частного инвестора и нацеленность на решение сиюминутных проблем привели к сдвигу акцентов в поселенческом планировании: больше внимания уделяется текущим задачам, меньше – долгосрочным. Между тем сегодня, в ситуации превышения уровня автомобилизации в ряде населенных пунктов страны расчетных показателей на дальнюю перспективу, должен возрождаться спрос на проекты и комплексные схемы организации движения.

Организация и безопасность дорожного движения (ОБДД) в условиях роста автомобилизации особую роль приобретает изменение отношения к проведению государственной политики в области организации дорожного движения: деятельность в этой сфере считается наиболее выгодной по сравнению с дорожным строительством в связи с низкими экономическими затратами на реализацию методов ОДД.

В настоящее время правовую основу организации дорожного движения составляют нормативные правовые акты различной юридической силы – международные договоры и соглашения, Конституция Российской Федерации, федеральные законы, законы Российской Федерации, указы Президента Российской Федерации, постановления Правительства Российской Федерации, правовые акты субъектов Российской Федерации, ведомственные правовые акты. Конституция Российской Федерации устанавливает основные принципы построения системы органов государственной власти, определяет их правовой статус, разграничивает предметы ведения Российской Федерации и ее субъектов, провозглашает права и свободы человека и гражданина, гарантирует их государственную защиту, содержит иные важнейшие положения, касающиеся функционирования демократического правового государства.

Однако обеспечение безопасности дорожного движения как самостоятельное направление деятельности, составляющим элементом которого является организация дорожного движения, в положениях Конституции не отражено. Деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения охватывается понятием «общественная безопасность», которую ст.72 Конституции РФ относит к совместному ведению Российской Федерации и субъектов Российской Федерации. Ведущая роль в регламентации общественных отношений в области обеспечения безопасности и организации дорожного движения принадлежит Федеральному закону от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

По существу, данный закон служит базой для рассматриваемой сферы общественных отношений. Однако в сфере организации и безопасности дорожного движения он не разграничивает компетенции Правительства РФ, федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации. В соответствии со ст. 21 этого закона мероприятия, связанные с организацией дорожного движения и направленные на повышение его безопасности и пропускной способности дорог, проводятся федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами, в ведении которых находятся автомобильные дороги. Разработка и проведение указанных мероприятий должны осуществляться согласно нормативным правовым актам Российской Федерации и нормативным правовым актам субъектов Российской Федерации на основе проектов, схем и иной документации, утверждаемых в установленном порядке.

Вместе с тем можно констатировать, что в настоящее время в стране фактически отсутствуют нормативно установленная единая система и структура управления организацией дорожного движения. Существующие нормативные правовые акты, в том числе Федеральный закон «Об общих принципах организации местного самоуправления в России», Кодекс об административных правонарушениях, Градостроительный кодекс и Земельный кодекс не позволяют четко распределить обязанности и ответственность субъектов за организацию дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи и координировать деятельность, рационально планировать осуществление первоочередных комплексных мероприятий.

Федеральный закон «О безопасности дорожного движения». В Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» понятие «организация дорожного движения» трактуется как «комплекс организационно-

правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах». Существенный недостаток этого определения состоит в отсутствии в нем целевой установки деятельности по организации дорожного движения, хотя очевидно, что таковой должны быть безопасность участников и бесперебойность дорожного движения, т. е. наличие необходимых условий для полного удовлетворения транспортной потребности населения (потребности в перевозках людей и грузов).

В ст. 22 закона «О безопасности дорожного движения» устанавливаются требования по ОБДД в процессе его организации, но не раскрываются основополагающие принципы организации дорожного движения, а делается лишь общая отсылка к Правилам дорожного движения; не приводится механизм реализации требований по обеспечению безопасности дорожного движения, а лишь декларируются направления действий. В итоге органы исполнительной власти на всех уровнях, не имея четко прописанных нормативных актов, либо бездействуют, либо действуют по собственному усмотрению, бессистемно, хаотично, без достаточно обоснованных проработок вопроса и в ряде случаев только усугубляют сложившуюся ситуацию. Положения, касающиеся ограничения или прекращения движения на дорогах, определены ст. 14 федерального закона в общем виде. Требуют своего уточнения условия такого ограничения, механизм его реализации и т. п.

В связи с этим закон «О безопасности дорожного движения» необходимо дополнить статьей, устанавливающей систему государственного управления организацией дорожного движения, а также права, обязанности и ответственность органов государственной власти субъектов РФ. (Следует заметить, что поручения по этому вопросу уже давались дважды: 15.11.2005 на заседании президиума Госсовета было указано на существенные недостатки законодательного регулирования, а именно, на отсутствие четкого и всестороннего разграничения предметов ведения между федеральным,

региональным и местным уровнями управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения; 06.08.2009 в поручениях президента РФ по итогам совещания по вопросам повышения БДД говорилось о необходимости обеспечить разработку и принятие нормативных правовых актов Российской Федерации, устанавливающих разделение полномочий и ответственности между федеральными органами исполнительной власти, органами государственной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения).

Таким образом, необходимо внести в ст. 22 закона норму, предусматривающую делегирование полномочий Правительству РФ по принятию нормативных правовых актов в вопросах организации дорожного движения. Кроме того, следует пересмотреть ст. 2 закона и с учетом существующей практики и сложившегося положения внести изменения в определение термина «организация дорожного движения». В частности, необходимы уточнения, касающиеся планирования муниципальных и региональных транспортных систем, организации работы и взаимодействия различных видов транспорта (в первую очередь высокой грузоподъемности), различных мер и решений, направленные на ограничение движения и парковки автотранспортных средств.

Федеральный закон «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации». Вопросы организации дорожного движения не нашли достаточного отражения в Федеральном законе от 06.11.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации». Ст. 6 указанного закона относит к ведению муниципальных образований лишь муниципальное дорожное строительство и содержание дорог местного значения, мостов и иных транспортных сооружений. Правила дорожного движения Постановлением

Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» утверждены Правила дорожного движения Российской Федерации, которыми устанавливается единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации, закрепляются права и обязанности всех категорий участников дорожного движения.

В то же время отдельные положения Правил дорожного движения Российской Федерации, регламентирующие вопросы организации дорожного движения, нуждаются в некоторой корректировке. Так, в частности, дорога как инженерное сооружение (включающее в себя тротуары, обочины и т. д.) используется и приспособлена для движения не только транспортных средств, но и пешеходов. Однако в определении термина «дорога» речь идет об использовании дороги только транспортными средствами.

Государственная инспекция безопасности дорожного движения. В настоящее время отдельные государственные функции по организации дорожного движения отражены в указе Президента Российской Федерации от 15.06.1998 № 711, утвердившем положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. В соответствии с указанным положением на ГИБДД, в частности, возложено: регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий; изучение условий движения, принятие мер по совершенствованию организации движения транспортных средств и пешеходов, согласование в установленном порядке проектов организации дорожного движения в городах и на автомобильных дорогах; разработка предложений по повышению безопасности дорожного движения, в том числе совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов

Российской Федерации, органами местного самоуправления, юридическими лицами и общественными объединениями.

Однако реализация многих функций по организации дорожного движения ГИБДД, муниципальными коммунальными органами затруднена опять же из-за отсутствия по вышеуказанным причинам многих законодательных и подзаконных нормативных актов разных уровней власти. Кроме того, отсутствие нормативных документов не позволяет осуществлять финансирование этих работ, определять их источники на различных уровнях исполнительной власти.

Концепция должна определять цель, задачи, приоритеты, основные направления формирования государственной политики в сфере ОДД и транспортного планирования. Ее цель заключается в повышении уровня качества жизни населения путем обеспечения надежности, безопасности, устойчивости, адаптивности и эффективности функционирования транспортных систем в каждом населенном пункте страны.

Таким образом, анализ содержания и практического применения нормативных актов по организации дорожного движения показал на необходимость внесения изменений в существующее законодательство и разработки новой нормативной системы в данной сфере.

Таким способом возможно обеспечить максимальную эффективность функционирования транспортно-дорожного комплекса, повысить уровень удовлетворения потребностей экономики и населения в транспортных услугах, оптимально разделить полномочия, определить ответственность всех уровней власти по вопросам организации дорожного движения.

1.4. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования

Планировочная структура Артинского городского округа является составной частью структуры Красноуфимской системы расселения и имеет тесные планировочные связи с прилегающими Красноуфимским городским округом, городом Красноуфимском. Ачитским городским округом, Нижнесергинским муниципальным районом.

В целом форму планировочной структуры района можно охарактеризовать, как решетчатую. Главным планировочным центром Артинского городского округа является р.п. Арти, расположенный в центре городского округа на пересечении главных планировочных осей района (территориальных автодорог) с природной осью района р.Арти при впадении её в р.Уфу.

Планировочная структура Артинского городского округа определяется его местоположением в системе расселения, историей его развития, специализацией, а также его природно-ландшафтными особенностями. Сложившаяся сеть сельских поселений в достаточной степени стабильна, однако здесь, как и в других районах области происходят процессы сселения, наблюдается отток сельского населения.

Определенное влияние на стабильность расселения оказывают природные условия, обеспеченность инженерной инфраструктурой, селяются, в основном, населенные пункты, удаленные от рек и основных транспортных магистралей.

Сельское расселение приурочено в основном к долинам рек Уфы, Оки и их притоков. Отличительной чертой сложившегося сельского расселения является дисперсность.

Наиболее освоенными и заселенными являются долины рек Арти, Оки, Кирзи, Бардыма, Манчажа, Бугалыша, то есть юго-западная часть района.

Окраинные территории на северо-востоке Артинского городского округа менее освоены заняты лесными массивами.

Сложившееся развитие планировочной структуры района определено:

- положением в системе области – район удален от крупных индустриальных центров и транспортных магистралей общегосударственного значения, расположен в аграрно-промышленной зоне области;
- природными ресурсами, характеризующимися наличием земель с плодородными почвами, относительной высокой обеспеченностью водными ресурсами большей части территории, отсутствием крупных залежей полезных ископаемых;
- сложившейся сельскохозяйственной специализацией, ходом исторического развития района.

Основными недостатками сложившейся планировочной структуры являются:

- деградация сельскохозяйственного производства и отсутствие мест приложения труда на селе;
- затянувшийся процесс перехода от крупных сельхозпредприятий к фермерскому сельскохозяйственному производству;
- несоответствие архитектурно-планировочной структуры современным социальным требованиям, особенностям функционирования и техническим возможностям (пропуск транзитного и грузового транспорта через селитебные территории населенных пунктов, чересполосица, строительство в санитарно-защитных зонах);
- растянутость во времени, недостаточное регулирование и стимулирование реконструкции планировочной структуры и застройки;
- мелкопоселенность и дисперсность сети сельских населенных мест,
- малая величина центра районной системы расселения,
- невысокая обеспеченность социальной инфраструктурой.

Распределение населенных пунктов по сельским администрациям представлено в таблице 1.4.1.

Таблица 1.4.1 – Распределение населенных пунктов по администрациям

№ п/п	Тип МО	Наименование (тип населенного пункта)
1	Администрация р.п. Арти	п. Усть-Югуш
2	Куркинская сельская администрация	с. Курки д. Мараканово
3	Поташкинская сельская администрация	с. Поташка, д. Артя-Шигири д. Верхние Арти
4	Березовская сельская администрация	д. Березовка
5	Пристанинская сельская администрация	с. Пристань, д. Афанасово д. Волково, д. Комарово д. Чекмаш, д. Югуш
6	Староартинская сельская администрация	с. Старые Арти, д. Сенная д. Стадухино
7	Барабинская сельская администрация	с. Бараба, с. Большие Карзи д. Волокушино, п. Малая Дегтярка д. Омельково
8	Малокарзинская сельская администрация	д. Малые Карзи д. Байбулда, д. Ильчигулово
9	Сажинская сельская администрация	с. Сажино, д. Конево д. Попова, д. Соколята д. Турышовка
10	Свердловская сельская администрация	с. Свердловское, д. Андрейково д. Полдневая
11	Манчажская сельская администрация	с. Манчаж д. Кадачниково, д. Токари
12	Усть-Манчажская сельская администрация	д. Усть-Манчаж, д. Бихметково д. Бакийково
13	Симинчинская сельская администрация	с. Симинчи, д. Верхний Бардым д. Головино, д. Нижний Бардым
14	Азигуловская сельская администрация	с. Азигулово, д. Биткино д. Дружинино-Бардым, д. Журавли
15	Сухановская сельская администрация	с. Сухановское д. Черкасовка
16	Новозлатоустовская сельская администрация	с. Новый Златоуст, д. Кургат д. Усть-Кишерть, д. Черепаново д. Широкий Лог
17	Малотавринская сельская администрация	с. Малая Тавра, д. Багышково д. Рыбино
18	Пантелейковская сельская администрация	д. Пантелейково д. Евалак

В настоящее время на стадии разработки находятся новые районы планировки:

1) Симинчинский район:

Местоположение (наименование) территории: Свердловская область, рабочий поселок Арти, микрорайон «Симинчинская горка»

Планируемый объем ввода общей площади жилья на территории – 16,0 тыс. кв. м

Планируемый срок ввода жилья на территории: 2020-2025 год(ы)

Планируемые объекты социальной инфраструктуры на территории, с указанием вместимости, с учетом нормативов градостроительного проектирования:

- детское дошкольное учреждение на 40 мест;
- плоскостные спортивные сооружения на 400 занимающихся;
- магазин продовольственных и непродовольственных товаров, не менее 79,0 кв.м торговой площади;
- помещение для культурно-массовой работы и досуга общей площадью 47,0 кв.м;
- учреждение бытового обслуживания на 5 рабочих мест.

Иное: зона рекреации (парк) не менее 2,0 га.

2) Микрорайон «Красная горка», ориентировочная площадь которого будет составлять 34 га. Схема границ территории микрорайона «Красная горка» представлена на рисунке 1.4.1.

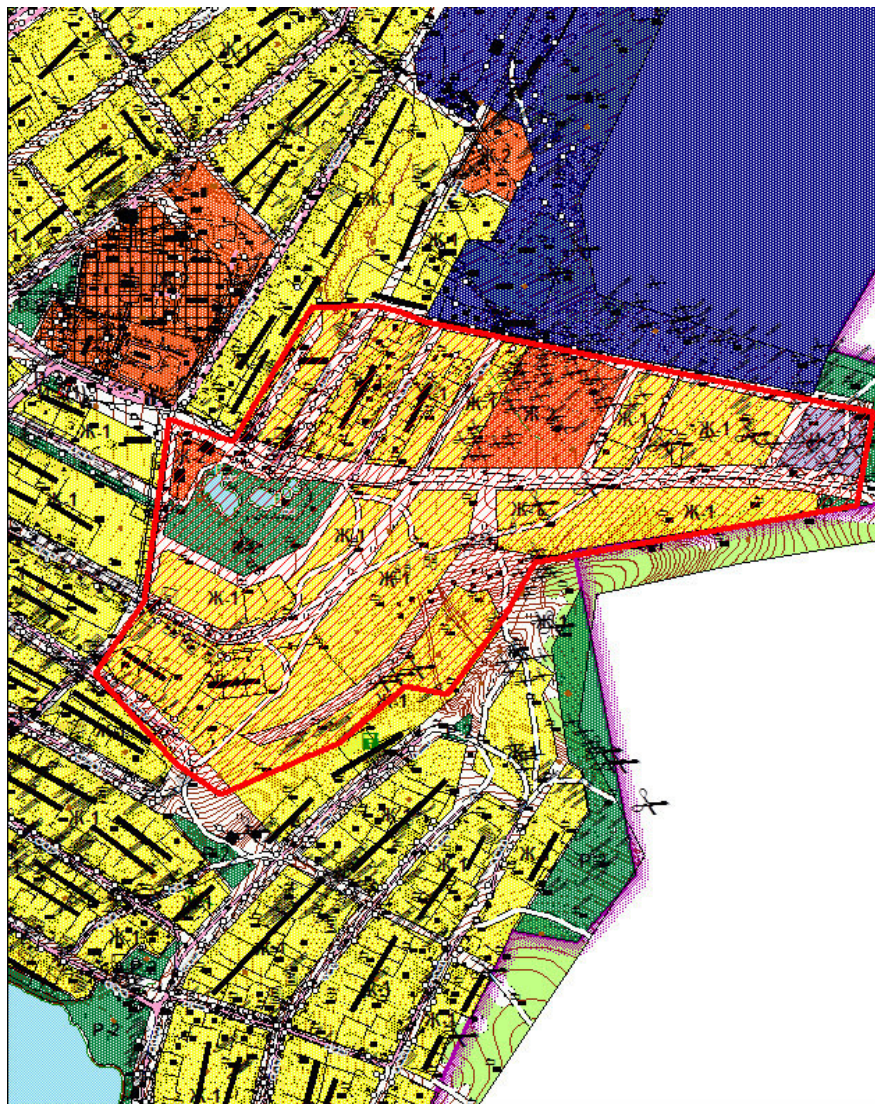


Рисунок 1.4.1 – Схема границ территории микрорайона «Красная горка»

1.5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики

Автомобильный транспорт является единственным видом транспорта на территории Артинского городского округа. Севернее Артинского городского округа проходит федеральная автодорога Екатеринбург – Пермь на расстоянии 95,0 км от р.п. Арти.

Сеть автомобильных дорог округа достаточно развита, она представлена участками региональных дорог общего пользования и местными дорогами, как

включенными в реестр муниципальной собственности округа, так и бесхозными.

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования по Артинскому городскому округу составляет 888,995 км.

В приложении 1 представлена Схема автомобильных дорог общего пользования Артинского городского округа по состоянию на 01.01.2018 г.

В таблице 1.5.1 приведены данные о протяженности автомобильных дорог общего пользования в зависимости от вида покрытия.

Таблица 1.5.1 – Протяженность автомобильных дорог общего пользования по Артинскому городскому округу

Наименование	Ед.изм.	Всего учтено дорог	В том числе		
			региональные или межмуниципальны е	местные	
				муниципал ьные	бесхозны е
Всего дорог	км	888,995	413,684	403,801	71,510
из них:					
с твердым покрытием	км	671,008	375,827	270,441	24,740
в том числе:					
с усовершенствован ным покрытием	км	310,201	274,376	26,430	9,395
с переходным покрытием	км	360,807	101,451	244,011	15,345
грунтовые	км	217,987	37,857	133,360	46,770

1.5.1 Автомобильные дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения

Протяжённость автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, находящихся на территории округа, составила 413,684 км, из них 274,376 км (66,33 %) имеют усовершенствованное покрытие, 101,451 км (24,52 %) - переходное покрытие и 37,857 км (9,15 %) - грунтовые дороги. Плотность дорог регионального или

межмуниципального значения в 2017 году – 149,223 км на 1 тыс. кв. км территории. Этот показатель достаточно высокий для Свердловской области.

Удельный вес дорог, имеющих V категорию, составляет 15,7 %, IV категорию – 65,9 %, а III категорию – 15,7 % от протяженности дорог с твердым покрытием.

Опорная сеть округа представлена автомобильными дорогами г. Красноуфимск – р.п. Арти – г.Касли и г.Нижние Серги – г.Михайловск - р.п.Арти.

Автомобильная дорога г. Красноуфимск - р.п. Арти - г. Касли обеспечивает выход населенным пунктам, расположенным вдоль дороги к центру округа, а также в Красноуфимский округ и Челябинскую область. Дорога построена в обход населенных пунктов (за исключением р.п. Арти и с. Старые Арти) по нормативам III-IV категории и пересекает всю территорию округа с северо-запада на юг. Протяжённость дороги в пределах округа 82,477 км, из них на участке граница Красноуфимского округа – Старые Арти (50,058 км) имеет усовершенствованное покрытие, далее до границы с Челябинской областью – переходное покрытие (32,419 км).

Автомобильная дорога г.Нижние Серги – г.Михайловск – р.п.Арти протяженностью в пределах округа 15,646 км проходит в восточной части округа и примыкает к автомобильной дороге г. Красноуфимск – р.п. Арти – г. Касли в районе с. Пантелейково. Построена с асфальтобетонным покрытием по нормативам III категории и обеспечивает выход населенным пунктам округа в Нижнесергинский муниципальный район.

Для выноса транзитного движения за пределы поселка построен обход р.п. Арти протяженностью 8,365 км по нормативам III категории. В местах примыкания обхода к автомобильной дороге г. Красноуфимск - р.п. Арти - г. Касли построены транспортные развязки в одном уровне.

От автомобильной дороги г. Красноуфимск - р.п. Арти - г. Касли отмыкает значительная часть региональных дорог округа, которые обеспечивают связь между населенными пунктами внутри городского округа и с соседними муниципальными образованиями:

- с. Манчаж – с. Сажино – с. Свердловское проходит в меридиональном направлении в обход сел Токари, Коневое, Сажино, соединяя населенные пункты западной части округа и обеспечивая им выход на опорную сеть округа, на всей протяженности 38,065 км имеет асфальтобетонное покрытие, IV категории.

- г. Красноуфимск – с. Симинчи проходит в северо-западной части городского округа по территории двух округов: Красноуфимского (25,308 км) и Артинского (20,642 км). В границах Артинского округа построена по нормативам IV-V категории с асфальтобетонным (18,757 км) и с щебеночным покрытием (1,885 км в районе д. Головино).

- с.Средний Бугалыш - с.Сажино - р.п.Арти дорога расположена в центральной части городского округа, проходит с запада на восток по территории Красноуфимского округа (10,249 км) и Артинского (29,151 км). На участке граница Красноуфимского района – п.Мал. Дегтярка (11,113 км) имеет твердое покрытие, из них на протяженности 3,9 км проходит по с.Сажино, далее до примыкания (18,038 км) – грунтовая дорога.

- Подъезд к с. Большие Карзи отмыкает в районе р.п. Арти, протяженность дороги 18,140 км, имеет параметры IV категории и асфальтобетонное покрытие.

- с. Большая Тавра – с. Свердловское – д. Сенная, дорога расположена на юге городского округа, проходит по территории двух округов в широтном направлении протяженностью 46,580 км через села Малая Тавра, Рыбино, Полдневая, Свердловское, Малые Карзи, Усть-Кишерть, Новый Златоуст, Широкий Лог, соединяя населенные пункты южной части округа и обеспечивая

им выход на опорную сеть округа и в Республику Башкортостан. Протяженность дороги в пределах округа 40,140 км (IV категория).

- д. Сенная – д. Стадухино протяженностью 6,890 км, имеет параметры IV категории и асфальтобетонное покрытие.

От автомобильной дороги г. Нижние Серги – г. Михайловск - р.п. Арти отмыкает автомобильная дорога Подъезд «д. Артя-Шигири – с. Поташка», обеспечивающая выход населенным пунктам юго-восточной части округа в Нижнесергинский район по кратчайшему пути, протяженностью асфальтобетонной дороги 18,975 км, IV-V категории.

На востоке вдоль левого берега р. Уфа проходят автомобильные дороги Арти – мол. завод - с. Курки и р.п. Арти – с. Пристань – с. Курки, вдоль правого берега с. Пристань – п. Усть-Югуш и д. Югуш – д. Комарово, построенные по нормативам IV-V категории с асфальтобетонным и щебеночным покрытием.

Всего на территории района региональными или межмуниципальными дорогами связаны 56 населенных пунктов (95%) из 59 пунктов.

Перечень автомобильных дорог общего пользования по состоянию на 01.01.2018 г. на территории Артинского городского округа представлен в таблице 1.5.2

Таблица 1.5.2 – Перечень автомобильных дорог общего пользования по состоянию на 01.01.2018 г. на территории Артинского городского округа

№ п/п	Код дороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяженнос ть, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги					
				I		II		III		IV			V				
				усов.	5	усов.	6	усов.	7	перех.	8		усов.	9	перех.	10	усов.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13					
РЕГИОНАЛЬНЫЕ ИЛИ МЕЖМУНИЦИПАЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ, являющиеся собственностью Свердловской области																	
ОПОРНАЯ СЕТЬ																	
1	1402000	г.Красноуфимск - р.п.Арти - г.Касли (км 22+718 - км 105+195)	82,477			44,800		5,258	32,419								
2	1604000	г.Нижние Серги - г.Михайловск - р.п.Арти (км 53+406 - 69+052)	15,646			15,646											
3	1402010	Обход р.п.Арти от км 53+985 а/д "г.Красноуфимск - р.п.Арти - г.Касли"	8,365			8,365											
		Итого:	106,488			68,811		5,258	32,419								
АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ																	
4	0300110	р.п.Арти, подъезд №1 к базе ДРСУ	1,055							0,915	0,140						
5	0301000	д.Омельково - д.Волокушино	6,070							6,017	0,053						
6	0302000	д.Сенная - д.Стадухино	6,890					6,890									
7	0303000	д.Широкий Лог - д.Кургат	4,735								0,110	4,625					
8	0304000	д.Югуш - д.Комарово	15,780						15,270			0,510					

№ п/п	Код дороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяженнос ть, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги		
				I		II		III		IV			V	
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.		усов.	перех.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
9	0305000	р.п.Арти - аэропорт	1,145							0,240		0,905		
10	0306000	р.п.Арти - мол. завод - с.Курки	7,900							5,635	2,265			
11	0307000	р.п.Арти - с.Пристань - с.Курки	7,000					7,000						
12	0308000	с.Малые Карзи - д.Байбулда	4,255					4,255						
13	0310000	с.Манчаж - с.Сажино - с.Свердловское	38,065					38,065						
14	0310110	Подъезд к д.Токари от км 3+460 а/д "с.Манчаж - с.Сажино - с.Свердловское"	1,340							1,340				
15	0310120	Подъезд к д.Конево от км 9+151 а/д "с.Манчаж - с.Сажино - с.Свердловское"	2,640					1,710	0,930					
16	0310130	Подъезд №1 к с.Сажино от км 15+345 а/д "с.Манчаж - с.Сажино - с.Свердловское"	0,360					0,360						
17	0310140	Подъезд №2 к с.Сажино от км 19+005 а/д "с.Манчаж - с.Сажино - с.Свердловское"	1,235					1,235						
18	0311000	с.Новый Златоуст - д.Кургат	6,745					0,620			0,460	5,665		
19	0312000	с.Новый Златоуст - д.Черепаново	2,640							0,075		2,565		
20	0313000	с.Пристань - п.Усть-Югуш	8,360			0,265		7,075				1,020		

№ п/п	Код дороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяженнос ть, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги		
				I		II		III		IV			V	
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.		усов.	перех.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
21	0314000	с.Сажино - д.Соколята	9,895								9,895			
	1402011	Подъезд №1 к д.Чекмаш - д.Волково от км 0+654 а/д "Обход р.п.Арти"	5,570					0,065			4,640	0,865		
	1402012	Подъезд №2 к д.Чекмаш - д.Волково от км 0+850 а/д "Подъезд №1 к д.Чекмаш - д.Волково"	0,435									0,435		
	1402110	Подъезд к д.Кадочниково от км 23+630 а/д "г.Красноуфимск - р.п.Арти - г.Касли"	1,380							1,380				
	1402120	Подъезд к с.Манчаж от км 30+065 а/д "г.Красноуфимск - р.п.Арти - г.Касли"	1,385							1,385				
	1402130	Подъезд к д.Верхний Бардым от км 42+805 а/д "г.Красноуфимск - р.п.Арти - г.Касли"	1,670					1,670						
	1402140	р.п.Арти, подъезд № 2 к базе ДРСУ от км 55+820 а/д "г.Красноуфимск - р.п.Арти - г.Касли"	0,135							0,135				
	1402150	Подъезд к с.Большие Карзи от км 62+085 а/д "г.Красноуфимск - р.п.Арти - г.Касли"	18,140					18,140						

№ п/п	Код дороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяженнос ть, км	Категории и виды покрытий, км										Грунто- вые дороги						
				I		II		III		IV		V								
				усов.	5	усов.	6	усов.	7	перех.	8	усов.	9		перех.	10	усов.	11	перех.	12
1	2	3	4		5		6		7		8		9		10		11		12	13
	1402151	Подъезд №1 к д.Евалак от км 11+608 а/д "Подъезд к с.Большие Карзи"	2,260														2,260			
	1402152	Подъезд №2 к д.Евалак от км 1+495 а/д "Подъезд №1 к д.Евалак"	0,415														0,415			
	1402160	Подъезд №1 к д.Сенная от км 79+160 а/д "г.Красноуфимск - р.п.Арти - г.Касли"	1,845										0,125		1,720					
	1402161	Подъезд №2 к д.Сенная от км 0+510 а/д "Подъезд №1 к д.Сенная"	0,705										0,025		0,680					
	1402170	Подъезд к с.Поташка от км 89+270 а/д "г.Красноуфимск - р.п.Арти - г.Касли"	1,385										0,545		0,840					
	1402180	Подъезд к с.Сухановка от км 91+285 а/д "г.Красноуфимск - р.п.Арти - г.Касли"	8,455														8,455			
	1402190	Подъезд к д.Берёзовка от км 98+235 а/д "г.Красноуфимск - р.п.Арти - г.Касли"	2,215																2,215	
	1402200	Подъезд к д.Черкасовка от км 98+235 а/д "г.Красноуфимск - р.п.Арти - г.Касли"	4,495														4,480		0,015	

№ п/п	Код дороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяженнос ть, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги							
				I		II		III		IV			V						
				усов.	5	усов.	6	усов.	7	перех.	8		усов.	9	перех.	10	усов.	11	перех.
1	2	3	4																13
	1404000	г.Красноуфимск - с.Симинчи (км 25+308 - км 45+950)	20,642															1,540	1,885
	1404120	Подъезд к с.Биткино от км 32+846 а/д "г.Красноуфимск - с.Симинчи"	1,555															1,555	
	1404140	Подъезд к с.Манчаж от км 35+020 а/д "г.Красноуфимск - с.Симинчи"	6,685																
	1404150	Подъезд к с.Азигулово от км 35+285 а/д "г.Красноуфимск - с.Симинчи"	6,310																
	1405000	с.Большая Тавра - с.Свердловское - д.Сенная (км 6+440- км 46+580)	40,140																
	1405110	Подъезд №1 к д.Багышково от км 14+171 а/д "д.Большая Тавра - с.Свердловское - д.Сенная"	1,340																1,340
	1405120	Подъезд №2 к д.Багышково от км 15+330 а/д "с.Большая Тавра - с.Свердловское - д.Сенная"	1,889																1,889
	1405130	Подъезд к с.Малые Карзи от км 27+609 а/д "с.Большая Тавра -	1,110																

№ п/п	Код дороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяженнос ть, км	Категории и виды покрытий, км										Грунто- вые дороги
				I		II		III		IV		V		
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
		с.Свердловское - д.Сенная"												
	1412000	с.Средний Бугалыш - с.Сажино - р.п.Арти (км 10+249 - км 39+400)	29,151					4,379	6,734			18,038		
	1604120	Подъезд к а/д "д.Артя- Шигири - с.Поташка" от км 55+585 а/д "г.Нижние Серги - г.Михайловск - р.п.Арти" (км 0+000 - км 18+975)	18,975					17,500		1,475				
	1615000	с.Тюльгаш - д.Берёзовка (км 6+111 - км 8+890)	2,799					2,799						
		Итого:	307,196			0,265		162,740	7,354	7,302	1,678	37,857		
		ВСЕГО дорог по Артинскому городскому округу	413,684			69,076		167,998	9,773	7,302	1,678	37,857		

1.5.2 Автомобильные дороги общего пользования муниципального значения

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования муниципального значения по городскому округу составила 403,801 км. Перечень и состояние их приведены в таблице 1.5.3.

Таблица 1.5.3 – Перечень автомобильных дорог общего пользования муниципального значения по состоянию на 01.01.2018 г. на территории Артинского городского округа

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение автодороги муниципального значения	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км		Грунто- вые дороги
			V		
			усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6
1	Автодорога поворот от д.Комарово.до п.Усть- Югуш	2,000	2,000		
2	Автодорога проезд к дворовым территориям многоквартирных домов ул.Геофизическая ,3а ,3б	0,400		0,400	
3	Автодорога п.Усть-Югуш,ул,8 Марта	0,400		0,400	
4	Автодорога п.Усть-Югуш,ул.Заречная	0,350		0,350	
5	Автодорога п.Усть-Югуш.ул.Лесная	0,250		0,250	
6	Автодорога п.Усть- Югуш.ул.Набережная	0,500		0,5	
7	Автодорога п.Усть- Югуш.ул.Октябрьская	0,450		0,45	
8	Автодорога п.Усть- Югуш.ул.Первомайская	0,400		0,4	
9	Автодорога п.Усть-Югуш.ул.Рабочая	1,400		1,4	
10	Автодорога п.Усть- Югуш.ул.Уральская	0,700		0,7	
11	Автодорога р.п.Арти от ул.Дерябина до ул.Кирова	0,300		0,3	
12	Автодорога р.п.Арти,от ул.Шутова до ул. Геофизическая	0,600		0,6	
13	Автодорога р.п.Арти,пер.Гребневский	0,600		0,6	
14	Автодорога р.п.Арти Переулки между улицами	2,101		2,101	
15	Автодорога р.п.Арти переулки между улицами Карла Маркса Нефедова	13,800		13,8	
16	Автодорога р.п.Арти переулки между улицами Королева, Ленина,Р- Молодежи	15,400		15,4	

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение автодороги муниципального значения	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км		Грунто- вые дороги
			V		
			усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6
17	Автодорога р.п.Арти переулки между улицами Фрунзе,Теплый ключ, Пролетарская	7,300		7,3	
18	Автодорога р.п.Арти переулок к Полянке	0,400	0,400		
19	Автодорога р.п.Арти, переулок Новый от № 1 до № 16	0,300			0,300
20	Автодорога р.п.Арти, пер.Карзинский	1,400		1,400	
21	Автодорога р.п.Арти, пер.Красноармейский от № 1 до № 10	0,500		0,500	
22	Автодорога р.п.Арти,пер.Озерный от № 1 до № 4	0,300			0,300
23	Автодорога р.п.Арти,пер.Почтовый от № 2 до № 8	0,700		0,700	
24	Автодорога р.п.Арти,пер.Цветочный	1,000		1,000	
25	Автодорога р.п.Арти,пер.Школьный	1,500	1,500		
26	Автодорога р.п.Арти плотина	0,400	0,400		
27	Автодорога р.п.Арти подъезд к д/с "Березка"	0,700		0,700	
28	Автодорога р.п.Арти,подъезд к д/с Солнышко	0,300		0,300	
29	Автодорога р.п.Арти,ул.10-ой Пятилетки от № 1 до № 74	1,700		1,700	
30	Автодорога р.п.Арти,ул.8 Марта от № 1 до № 24	0,400		0,400	
31	Автодорога р.п.Арти,ул.Автомобилистов от № 1 до № 16	0,600		0,600	
32	Автодорога р.п.Арти,ул.Аносова от № 1 до № 137	1,600	1,600		
33	Автодорога р.п.Арти,ул.Бажова от № 1 до №49	0,700		0,700	
34	Автодорога р.п.Арти ул.Береговая от № 1 до № 16	0,600		0,600	
35	Автодорога р.п.Арти.ул.Березовая от № 1 до № 4	0,300		0,300	
36	Автодорога р.п.Арти ул.Волочнева от № 1 до № 48	1,100	1,100		

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение автодороги муниципального значения	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км		Грунто- вые дороги
			V		
			усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6
37	Автодорога р.п.Арти.ул.Восточная от № 1 до № 21	1,000		1,000	
38	Автодорога р.п.Арти.ул.Гагарина от № 1 до № 66	1,100		1,100	
39	Автодорога р.п.Арти ул.Геофизическая от № 1 до № 49	1,200		1,200	
40	Автодорога р.п.Арти ул.Грязнова от № 1 до № 44	0,700		0,700	
41	Автодорога р.п.Арти,ул.Дерябина от № 1 до № 99	2,100		2,100	
42	Автодорога р.п.Арти,ул.Дорожная от № 1 до № 12	0,400			0,400
43	Автодорога р.п.Арти.ул.Елисеева от № 1 до № 45	0,800		0,800	
44	Автодорога р.п.Арти ул.Заводская от № 1 до № 21	0,400		0,400	
45	Автодорога р.п.Арти.ул.Заречная от № 1 до №7	0,400		0,400	
46	Автодорога р.п.Арти.ул.Зеленый мыс от № 1 до № 4	0,150			0,150
47	Автодорога р.п.Арти ул.Иконникова от № 1 до № 34	0,200		0,200	
48	Автодорога р.п.Арти ул.Иосса от № 1 до № 106	1,300		1,300	
49	Автодорога р.п.Арти.ул.Июльская от № 1 до № 10	0,200		0,200	
50	Автодорога р.п.Арти ул.Карла Маркса от № 1 до № 240	3,300		3,300	
51	Автодорога р.п.Арти.ул.Кирова от № 1 до № 35	1,100		1,100	
52	Автодорога р.п.Арти ул.Комсомольскаяот № 1 до № 88	2,100		2,100	
53	Автодорога р.п.Арти.ул.Королева от № 1 до № 232	3,200		3,200	
54	Автодорога р.п.Арти.ул.Космонавтов от № 1 до № 46	0,600		0,600	
55	Автодорога р.п.Арти.ул.Красногорская от № 1 до № 34	0,700		0,700	

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение автодороги муниципального значения	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км		Грунто- вые дороги
			V		
			усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6
56	Автодорога р.п.Арти ул.Лесная от № 1 до № 101	1,300		1,300	
57	Автодорога р.п.Арти.ул.Луговая от № 1 до № 3	0,750		0,750	
58	Автодорога р.п.Арти.ул.Малышева от № 1 до № 126	2,400		2,400	
59	Автодорога р.п.Арти.ул.Мира от № 1 до № 8	0,300			0,300
60	Автодорога р.п.Арти.ул.Молодежная от № 1 до № 10	0,500		0,500	
61	Автодорога р.п.Арти.ул.Набережная от № 1 до № 55	0,800		0,800	
62	Автодорога р.п.Арти.ул.Нагорная от № 1 до № 33	0,500		0,500	
63	Автодорога р.п.Арти ул.Невраева от № 1 до №48	0,700		0,700	
64	Автодорога р.п.Арти.ул.Нефедова от № 1 до № 162	2,100		2,100	
65	Автодорога р.п. Арти,ул.Овражная от № 1 до № 7	0,300		0,300	
66	Автодорога р.п.Арти.ул.Овсеенко от № 1 до № 97	1,400		1,400	
67	Автодорога р.п.Арти.ул.Октябрьская от № 1 ДО 16	0,500		0,500	
68	Автодорога р.п.Арти,ул.Паначева от № 1 до № 77	1,100		1,100	
69	Автодорога р.п.Арти.ул.Партизанская от № 1 до № 99	1,400		1,400	
70	Автодорога р.п.Арти.ул.Первомайская от № 1 до № 122	2,000		2,000	
71	Автодорога р.п.Арти.ул.Пионеров от № 1 до № 90	1,400		1,400	
72	Автодорога р.п.Арти.ул.Победы от № 1 до № 23	0,500		0,500	
73	Автодорога р.п.Арти.ул.Прокопенко от № 1 до № 61	0,800		0,800	
74	Автодорога р.п.Арти.ул. Пролетарская от № 1 до № 89	1,500		1,500	
75	Автодорога р.п.Арти ул.Рабочей Молодежи от № 1 до №	0,200		0,200	

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение автодороги муниципального значения	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км		Грунто- вые дороги
			V		
			усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6
76	Автодорога р.п.Арти.ул.Р-Люксембург + Автодорога по берегу р.Чекмаш от № 1 до № 32	0,700		0,700	
77	Автодорога р.п.Арти ,ул.Садовая от № 1 до № 118	1,300			1,300
78	Автодорога р.п.Арти.ул.Самолетная от № 1 до № 27	0,700		0,700	
79	Автодорога р.п.Арти.ул.Свердлова от № 1 до № 10	0,400		0,400	
80	Автодорога р.п.Арти.ул.Свободы от № 1 до № 23	0,500			0,500
81	Автодорога р.п.Арти ул.Симинчинская от № 1 до № 31	0,400		0,4	
82	Автодорога р.п.Арти.ул.Советская от № 1 до № 30	0,500		0,5	
83	Автодорога р.п.Арти.ул.Солнечная от № 1 до № 11	0,500		0,5	
84	Автодорога р.п.Арти.ул.Сосновая от № 1 до № 39	1,500		1,5	
85	Автодорога р.п.Арти ул.Строителей от № 1 до № 9	0,400		0,4	
86	Автодорога р.п.Арти,ул.Суслина от № 1 до № 124	1,600		1,6	
87	Автодорога р.п.Арти ул.Тетеревкова от № 1 до № 48 подъезд к пожарному забору	0,600		0,6	
88	Автодорога р.п.Арти,ул.Уральская от № 1 до № 5	0,200		0,200	
89	Автодорога р.п.Арти, ул.Фрунзе, ул.Дерябина	0,230	0,230		
90	Автодорога р.п.Арти,ул.Черепанова от № 5 до № 98	1,300		1,3	
91	Автодорога р.п.Арти,ул.Школьная от № 1 до № 8	0,500		0,5	
92	Автодорога р.п.Арти,ул. Шутова от № 1 до № 63	0,600		0,6	
93	Автодорога р.п.Арти ул.Щепочкина от № 1 до № 57	0,700		0,7	
94	Автодорога р.п.Арти,ул.Южная от № 1 до № 25	1,100		1,1	

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение автодороги муниципального значения	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км		Грунто- вые дороги
			V		
			усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6
95	Автодорога р.п.Арти,ул.Ясная от № 1 до № 17	0,500		0,5	
96	Автодороги р.п.Арти между переулками	0,600		0,6	
97	Автодорога переулок между улицами Комсомольцев-Фронтовиков № 53 и ул. Советская № 150	0,100		0,1	
98	Дорога с.Азигулово по ул Колхозная 0,6 км	0,600		0,6	
99	Дорога с.Азигулово по ул Нагорная 0,8 км	0,800		0,8	
100	Дорога с. Азигулово-д. Журавли 4,5км	4,500		4,5	
101	Дорога с.Азигулово по ул Новая 0,8 км	0,800		0,8	
102	Дорога с.Азигулово по ул Комсомольцев- Фронтовиков 1,5 км	1,500		1,5	
103	Дорога по ул Уфимская в д. Журавли 2 км	2,000		2	
104	Дорога с.Азигулово по ул 3. Ахметова 1км	1,000		1	
105	Дорога д. Журавли - д. Биткино 2,5км	2,500		2,5	
106	Дорога с.Азигулово по ул Труда 2 км	2,000		2	
107	Дорога с.Азигулово по ул Набережная в Азигулово 2 км	2,000		2	
108	Дорога с.Азигулово по ул Советской 0,7км	0,700		0,7	
109	Дорога по ул Набережная в д. Биткино 1,9 км	1,900		1,9	
110	Дорога д.Дружино-Бардым по ул Советская в д. Др-Бардым 0,5 км	0,500		0,5	
111	Дорога с.Азигулово по ул Лесная 0,6км	0,600		0,6	
112	Дорога по ул 40 лет Победы 0,8км	0,800		0,8	
113	Дорога по ул 30 лет Победы 0,8км	0,800		0,8	
114	Автодорога с. Азигулово, ул. 30 лет Победы	0,100		0,1	
115	Автодорога д. Малая Дегтярка, до места временного хранения ТБО	0,200		0,2	
116	Автодорога с. Бараба, ул. Красных партизан	1,590		1,59	

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение автодороги муниципального значения	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км		Грунто- вые дороги
			V		
			усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6
117	Автодорога д. Омельково, ул. Новоселов	0,260		0,26	
118	Автодорога д. Малая Дегтярка, ул. Садовая	0,250		0,25	
119	Автодорога с. Большие Карзи, ул. 40 лет Победы	1,350		1,35	
120	Автодорога д. Малая Десярка, ул. Механизаторов	0,400		0,4	
121	Автодорога с. Большие Карзи, ул. Ключевая, №1-№7	0,300		0,3	
122	Автодорога к пожарному водоемостичнику на р. Карзя ул. Советская,	0,100			0,1
123	Автодорога д. Большие Карзи. Дорога до временного хранения ТБО	0,300			0,3
124	Автодорога к пож. водоемостичнику на р.Карзя д. Омельково	0,250			0,25
125	Автодорога ,д. Волокушино, от ул. Заречная,7, до места временного хранения ТБО	0,300			0,3
126	Автодорога к пож водоемостичнику р.Карзя ул.Тракторная	0,050			0,05
127	Автодорога д. Волокушино, ул. Заречная	0,500			0,5
128	Автодорога д. Омельково, до места временного хранения ТБО	0,350		0,350	
129	Автодорога. Бараба до временного хранения ТБО	0,250			0,250
130	Автодорога с. Бараба, ул.Юбилейная	0,300		0,300	
131	Автодорога с. Бараба, ул. Нагорная	0,850		0,850	
132	Автодорога д. Малая Дегтярка, ул. Культуры	0,400		0,400	
133	Автодорога к пожарному водоемостичнику на р. Карзюшка д. Волокушино	0,050			0,050
134	Автодорога д. Волокушино, ул. Пионерская	2,100			2,100
135	Автодорога д. Малая Дегтярка, ул. Первомайская	0,250		0,250	
136	Автодорога к пожарному водоемостичнику д.М-Десярка по ул	0,200			0,200

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение автодороги муниципального значения	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км		Грунто- вые дороги
			V		
			усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6
	Культуры				
137	Автодорога Бараба (до кладбища)	0,800		0,800	
138	Автодорога с. Большие Карзи, ул. Советская, №11-№85	2,450		2,450	
139	Автодорога с. Бараба, ул. Молодежная	0,100		0,100	
140	Автодорога с. Бараба, ул. Мира	0,150		0,150	
141	Автодорога д. Омельково, ул. Уральская	0,850		0,850	
142	Автодорога подъездные пути к объектам бюджетной сферы	1,500		1,5	
143	Автодорога д.Березовка, ул. Грязнова	2,000		2	
144	Автодорога д.Березовка, ул. 1 Мая	3,000		3	
145	Автодорога д. Березовка, ул. Тракторная	0,500		0,5	
146	Автодорога д.Березовка, ул. Энгельса	2,000		2	
147	Автодорога д.Березовка, ул. Железнодорожников	1,000		1	
148	Автодорога д.Березовка, ул. Юбилейная	1,000		1	
149	Автодорога д.Березовка, ул. Комсомольская	1,500		1,5	
150	Автодорога д.Березовка, ул. Победы	1,500		1,5	
151	Автодорога д Широкий Лог переезд к мельнице 0,3км	0,300		0,3	
152	Автодорога д Широкий Лог с ул. Мира до ул Заречная 0,6км	0,600		0,6	
153	Автодорога в д Черепаново по ул. Ворошилова 0,75км	0,750		0,75	
154	Автодорога в с. Н.Златоуст по ул. Новая выезд на обл. дорогу	0,400		0,400	
155	Автодорога в Н.Златоуст по ул. Новая 0,3км	0,300		0,300	
156	Автодорога с. Н.Златоуст с ул. Новая к водонапорной башне 0,55км	0,550		0,55	
157	Автодорога в с Н-Златоуст с ул. Ленина на ул Советская 0,2км	0,200		0,2	
158	Автодорога с Н-Златоуст ул. Ленина к пожарному депо 0,3км	0,300		0,3	

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение автодороги муниципального значения	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км		Грунто- вые дороги
			V		
			усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6
159	Автодорога в д Черепаново по ул. Ворошилова	0,500		0,5	
160	Автодорога в с. Н-Златоуст дорога на кладбище	1,500		1,5	
161	Автодорога с Н-Златоуст ул Ленина	0,600		0,6	
162	Автодорога в д. Черепаново по ул Ворошилова 0,45км	0,450		0,45	
163	Автодорога д.Усть-Кишерть с ул.Калинина д46 на областную дорогу	1,000		1	
164	Автодорога д Усть-Кишерть переулок по ул Калинина 0,25км	0,250		0,25	
165	Автодорога в с. Н-Златоуст по ул Новая 0,45км	0,450		0,45	
166	Автодорога Н-Златоуст, ул.Кирова	0,350		0,35	
167	Автодорога с Н-Златоуст ул Ленина 0,3км	0,300		0,3	
168	Автодорога д.Широкий ЛОГ ул.Заречная	0,550		0,55	
169	Автодорога д Широкий ЛОГ пер с ул Мира на Заречную, 0,25	0,250		0,25	
170	Автодорога д.Усть-Кишерть с ул.Калинина 0,3км	0,300		0,3	
171	Автодорога в с Н-Златоуст дорога от обл дороги (Б-Тавра, Свердловское,д Сенная) 0,15км	0,150		0,15	
172	Автодорога в с Н-Златоуст с Кирова на ул Советская между д 6-8	0,450		0,45	
173	Автодорога с Н-Златоуст ул Советская 0,95 км	0,950		0,95	
174	Автодорога д Кургат ул Ленина 0,95км	0,950		0,95	
175	Автодорога с.Курки ул.Набережная	0,300		0,3	
176	Автодорога с.Курки ул. Заречная	1,500		1,5	
177	Автодорога с.Курки ул. Новая	0,500		0,5	
178	Автодорога с.Курки ул. Молодёжная	1,100		1,1	
179	Автодорога с.Курки ул. Совхозная	0,300		0,3	
180	Автодорога с Курки ул. Мира	1,800		1,8	

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение автодороги муниципального значения	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км		Грунто- вые дороги
			V		
			усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6
181	Автодорога д.Мараканово, ул.Трактовая	0,500		0,5	
182	Автодорога улица Пионерская (с № 2 до № 15) д.Багышково	0,450		0,45	
183	Автодорога улица Октябрьская (с №2 до № 14) с.Малая Тавра	0,370		0,37	
184	Автодорога улица Молодежная (с № 1 до № 19) с.Малая Тавра	0,450	0,450		
185	Дорога до кладбища с.Малая Тавра	0,700		0,700	
186	Автодорога улица Красноармейская (с № 1 до № 13) д.Рыбино	0,950		0,950	
187	Автодорога улица Советская (с № 2 до № 90) д.Багышково	1,500		1,500	
188	Автодорога улица Ключевая (с № 1 до № 37) с.Малая Тавра	1,060		1,06	
189	Автодорога улица Школьная (с № 2 до № 14) д.Рыбино	0,350		0,35	
190	Автодорога улица Зареченская (с № 1 до № 86) с.Малая Тавра	1,300		1,3	
191	Автодорога улица 8 марта (с № 1 до № 56), с. Малая Тавра	1,450	1,450		
192	Автодорога улица Александрова (с № 1 до №20) д.Багышково	0,650		0,65	
193	Автодорога улица Николаева (с № 1 до № 30) д.Багышково	0,900		0,9	
194	Дорога до кладбища д.Рыбино	0,700		0,7	
195	Автодорога улица Советская (с № 2 до № 28) с.Малая Тавра	0,700		0,7	
196	Дорога до кладбища д.Багышково	0,600		0,6	
197	Автодорога улица Пролетарская (с № 1 до № 13)с.Малая Тавра	0,300		0,3	
198	Автодорога улица Ясная с.Малая Тавра	0,550		0,55	
199	Автодорога улица Лугская (с № 1 до № 10) д.Багышково	0,500		0,5	
200	Автодорога улица Новая (с № 1 до №9) с.Малая Тавра	0,570		0,57	
201	Автодорога д. Байбулда, ул. Ключевая	0,500		0,5	
202	Автодорога д. Байбулда, ул. Пролетарская	0,150		0,15	

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение автодороги муниципального значения	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км		Грунто- вые дороги
			V		
			усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6
203	Автодорога д. Ильчугулово, ул. Ленина	2,500	2,500		
204	Автодорога с. Малые Карзи, ул.Мира	0,650		0,65	
205	Автодорога д. Ильчугулово, по плотине	0,500		0,5	
206	Автодорога д. Байбулда ул. Луговая	1,500		1,5	
207	Автодорога д. Ильчугулово-Полдневая	2,500		2,5	
208	Автодорога с. Малые Карзи, на кладбище	0,500		0,5	
209	Автодорога с. Малые Карзи, ул.Набережная	0,800			0,800
210	Автодорога д. Ильчугулово- с. Малые Карзи	0,500	0,500		
211	Автодорога д. Ильчугулово, на кладбище	1,600			1,600
212	Автодорога с. Малые Карзи, ул. Дружбы	0,500	0,500		
213	Автодорога с. Малые Карзи, ул. Мира	0,500	0,500		
214	Автодорога с. Малые Карзи, на МТФ	0,600		0,600	
215	Автодорога д. Ильчугулово, ул. Победы	0,900	0,900		
216	Автодорога д. Ильчугулово - д. Байбулда	1,000		1,000	
217	Автодорога д. Байбулда, ул. Пролетарская	0,800	0,800		
218	Автодорога с. Малые Карзи, ул. Гагарина	0,500		0,500	
219	Автодорога д. Байбулда, ул. Новая	0,250		0,250	
220	Автодорога с. Малые Карзи, ул. Юбилейная	1,300	1,300		
221	Автодорога д. Байбулда на кладбище	2,000			2,000
222	Автодорога д.Кадачниково, ул. Заречная	0,300			0,300
223	Автодорога с.Манчаж ул. Свободы	0,300			0,300
224	Автодорога с. Токари, ул. Тракторная к пожарному водоему	0,100			0,100

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение автодороги муниципального значения	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км		Грунто- вые дороги
			V		
			усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6
225	Автодорога с. Манчаж, ул. Переулок Советский	1,500		1,500	
226	Автодорога д.Токари, ул. Пролетарская	0,500			0,500
227	Автодорога с.Манчаж, ул. 1 Мая	1,000		1,000	
228	Автодорога д.Кадачниково, ул. Тракторная	0,800			0,800
229	Автодорога с.Манчаж, ул. Комсомольская	0,700		0,700	
230	Автодорога с. Манчаж, ул. Советская к пожарному водоему № 6	0,100		0,100	
231	Автодорога с. Манчаж, ул. Лесная	1,000			1,000
232	Автодорога с.Манчаж, ул. Манчажская	1,500	1,500		
233	Автодорога с.Манчаж, ул. Нагорная	0,500	0,500		
234	Автодорога с. Манчаж, с ул. 8 Марта до аптеки	0,100		0,100	
235	Автодорога д.Токари, ул. Тракторная	1,000			1,000
236	Автодорога с. Кадачниково, ул. Тракторная к пожарному водоему	0,200			0,200
237	Автодорога с. Манчаж, ул. Советская к пожарному водоему № 3	0,050		0,050	
238	Автодорога с. Манчаж, ул. Советская к пожарному водоему № 5	0,050		0,050	
239	Автодорога с.Манчаж, ул. Тракторная	0,500			0,500
240	Автодорога с.Манчаж, ул. Молодежная	0,500			0,500
241	Автодорога с. Манчаж, с ул. Советская на ул.8 Марта 1	0,100		0,100	
242	Автодорога с.Манчаж, ул. Мира	0,500	0,500		
243	Автодорога с. Манчаж, ул. Октябрьская к пожарному водоему № 1	0,050		0,050	
244	Автодорога с.Манчаж, ул. 40 лет Победы	0,500	0,500		
245	Автодорога с.Манчаж, ул. Школьная	0,750	0,750		
246	Автодорога с. Манчаж, ул. Октябрьская к пожарному водоему № 2	0,200		0,200	

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение автодороги муниципального значения	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км		Грунто- вые дороги
			V		
			усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6
247	Автодорога д.Токари, ул. Советская	0,500			0,500
248	Автодорога с.Манчаж, ул. Пер. Советский	1,000		1,000	
249	Автодорога с.Манчаж, ул. Октябрьская	1,500			1,500
250	Автодорога с.Манчаж, до площадки ТБО	0,200			0,200
251	Автодорога с. Манчаж, с ул. Советская на ул.8 Марта 2	0,100		0,100	
252	Автодорога с. Манчаж, сул. Советская на ул.8 Марта 3	0,100			0,100
253	Автодорога с.Манчаж, ул. 8 Марта	1,500		1,500	
254	Автодорога с. Манчаж, ул. Советская к пожарному водоему № 4	0,100		0,100	
255	Автодорога по переулку д. Пантелейково, ул. Нагорная	1,000			1,000
256	Автодорога по переулку д. Пантелейково, ул. Тракторная, от д. № 7 а до кладбища	0,300			0,300
257	Автодорога д. Пантелейково, ул. Заречная, от д. № 1 до д. № 10	1,000			1,000
258	Автодорога д. Пантелейково, ул. Юбилейная, от д. № 1 до д. № 44	1,000			1
259	Автодорога д. Пантелейково, ул. Победы, от д. № 1 до д. № 16	0,500			0,5
260	Автомобильная дорога.д. Пантелейково, ул.Луговая	1,500			1,5
261	Автомобильная дорога, д. Пантелейково, ул.Мира	0,500			0,5
262	Автомобильная дорога, д. Пантелейково, ул. Молодежная	2,000			2
263	Автомобильная дорога, д. Пантелейково, ул.Набережная	2,000			2
264	Автомобильная дорога, д. Пантелейково, ул.Тракторная	1,000			1
265	Автомобильная дорога, ул.Лесная д.Евалак	1,500			1,5
266	Автомобильные дороги д. Пантелейково, ул. Тополиная	0,500			0,5

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение автодороги муниципального значения	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км		Грунто- вые дороги
			V		
			усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6
267	Автодорога д.Артя-Шигири ул.Молодежная	0,400			0,4
268	Автодорога д.Артя-Шигири ул.Набережная	0,500		0,500	
269	Автодорога д.Артя-Шигири ул.Новостроек	0,700			0,7
270	Автодорога д.Артя-Шигири ул.Советская	0,700			0,7
271	Автодорога д.Артя-Шигири ул.Совхозная	1,100			1,1
272	Автодорога д.Артя-Шигири ул.Школьная	0,800		0,800	
273	Автодорога до кладбища д.Артя-Шигири	0,050			0,050
274	Автодорога до кладбища с.Поташка	1,300			1,300
275	Автодорога с. Поташка ул. 8е Марта	0,700		0,700	
276	Автодорога с. Поташка, ул.Абросимова	1,500		1,500	
277	Автодорога, с. Поташка, ул.Заводская	0,400		0,400	
278	Автодорога с. Поташка, ул.Крестьянская	0,400		0,400	
279	Автодорога с. Поташка, ул.Ленина	1,800	1,800		
280	Автодорога с. Поташка, ул.Октябрьская	0,600			0,600
281	Автодорога, с. Поташка, ул.Победы	0,500		0,500	
282	Автодорога, с. Поташка, ул. Пономарева	0,300		0,300	
283	Автодорога, с. Поташка, ул.Фрунзе	0,300		0,300	
284	Автодорога С. Поташка ул. Юбилейная	0,800		0,800	
285	Автодорога, ул.Кирова	1,000		1,000	
286	Автодорога, ул.Чапаева	1,200		1,200	
287	Подъездной путь к водонапорной башне д. Артя- Шигири, Ленина	0,050			0,05
288	Подъездной путь к водонапорной башне д. Артя-Шигири, Совхозная 0,2 км	0,200			0,2
289	Подъездной путь к водонапорной башне с. Поташка, ул. Абросимова	1,300			1,3
290	Подъездной путь к водонапорной башне с. Поташка, ул. Чапаева	0,250			0,25

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение автодороги муниципального значения	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км		Грунто- вые дороги
			V		
			усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6
291	Подъездной путь к водонапорной башне с. Поташка, ул.Юбилейная	0,250			0,25
292	Подъездной путь к пожарному водоему, с. Поташка ул. Ленина	0,200			0,2
293	Подъездной путь к пожарному водоему с. Поташка ул. Юбилейная	0,100			0,1
294	Подъездной путь к пожарному водоему (ул.Школьная)	0,400			0,4
295	Подъездной путь к пожарному пирсу у пруда с. Поташка	0,200			0,2
296	Подъездной путь к пожарному водоему с. Поташка, ул. Абросимова	1,000			1
297	Автодорога, д.Афонасково, ул. Комсомольская	0,200			0,2
298	Автодорога д.Афонасково, ул. Новая	0,380			0,38
299	Автодорога, д.Афонасково, ул. Октябрьская	0,850			0,85
300	Автодорога, д.Волково, ул.Кирова	1,000			1
301	Автодорога,д.Волково, ул.Разина	1,000			1
302	Автодорога, д.Комарово, ул. Береговая	2,300			2,3
303	Автодорога, до кладбища с.Пристань	1,000			1
304	Автодорога до кладбища ул. Мелехова, с. Пристань	0,830			0,83
305	Автодорога, д.Чекмаш, ул.Заречная	0,800		0,8	
306	Автодорога, д.Чекмаш, ул.Ленина	0,650		0,65	
307	Автодорога, д.Чекмаш, ул.Тракторная	0,550		0,55	
308	Автодорога, д.Югуш ул.Лесная	1,000		1	
309	Автодорога по переулку, с. Пристань, отул. Разина на ул. Дачная	0,250		0,25	
310	Автодорога по переулку, с. Пристань, отул. Шевалдина, на ул. Солнечная	0,250		0,25	
311	Автодорога,с. Пристань, ул. Лесная, от № 1 до № 3	0,250		0,25	
312	Автодорога, с. Пристань, ул. Дачная, от № 1 до № 10	0,500		0,5	
313	Автодорога, с. Пристань, ул. Солнечная, от № 1 до № 18	0,700		0,7	

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение автодороги муниципального значения	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км		Грунто- вые дороги
			V		
			усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6
314	Автодорога, с.Пристань, ул.Крупской	0,900		0,9	
315	Автодорога, с.Пристань, ул.Луговая	0,900		0,9	
316	Автодорога, с.Пристань, ул.Мелехова	0,550		0,55	
317	Автодорога, с.Пристань, ул.Мира	1,200		1,2	
318	Автодорога, с.Пристань, ул.Набережная	0,750		0,75	
319	Автодорога, с.Пристань, ул.Новая	0,400		0,4	
320	Автодорога, с.Пристань, ул.Озерная	0,300		0,3	
321	Автодорога, с.Пристань, ул.Партизанская	0,850		0,85	
322	Автодорога, с.Пристань, ул.Партизанская	0,250		0,25	
323	Автодорога, с.Пристань, ул.Разина	1,050		1,05	
324	Автодорога, с.Пристань, ул.Советская	1,350		1,35	
325	Автодорога, с.Пристань, ул.Чапаева	2,200		2,2	
326	Автодорога. с.Пристань, ул.Шевалдина	2,000		2	
327	Автодорога с. Пристань ул.Шевалдина на ул.Мира	0,500		0,5	
328	Автодорога с.Пристань ул Шевалдина на ул.Мира	0,650		0,65	
329	Автодорога. с.Пристань, ул.Ясная	0,500		0,5	
330	Автодорога по ул.9 Мая с.Сажино	0,750			0,75
331	Автодорога по ул.Б.Городок с.Сажино	0,650			0,65
332	Автодорога по ул.Береговая д. 13-45 д.Конево	0,650	0,650		
333	Автодорога по ул.Береговая д.Конево	1,550			1,55
334	Автодорога по ул.Волкова с.Сажино	1,250			1,25
335	Автодорога по ул.Заречная д.2-11 д.Конево	0,950			0,95
336	Автодорога по ул.Заречная д.Конево	0,450			0,45
337	Автодорога по ул.Заречная д.Попово	1,800			1,8
338	Автодорога по ул.Заречная д.Соколята	1,150			1,15
339	Автодорога по ул.Заречная с.Сажино	0,750			0,75
340	Автодорога по ул.Ленина д20-30 с.Сажино	0,300			0,3
341	Автодорога по ул.Ленина д61-77 с.Сажино	0,600			0,6
342	Автодорога по ул.Лесная с.Сажино	0,200			0,2
343	Автодорога по ул.Луговая д.Соколята	0,850			0,85

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение автодороги муниципального значения	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км		Грунто- вые дороги
			V		
			усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6
344	Автодорога по ул.Мира с.Сажино	0,250			0,25
345	Автодорога по ул.Молодежной с.Сажино	0,750			0,75
346	Автодорога по ул.Октябрьской с.Сажино	0,880			0,88
347	Автодорога по ул.Победы д.Соколята	0,850			0,85
348	Автодорога по ул.Победы с.Сажино	0,550			0,55
349	Автодорога по ул.Подгорной с.Сажино	1,480			1,48
350	Автодорога по ул.Свободы с.Сажино	1,700			1,7
351	Автодорога по ул.Советская д.Конево	1,300			1,3
352	Автодорога по ул.Советская с.Сажино	0,850			0,85
353	Автодорога по ул.Советской д. 16-20 с.Сажино	0,100	0,100		
354	Автодорога по ул.Тракторная д.Конево	0,100			0,100
355	Автодорога по ул.Тракторная с.Сажино	0,250	0,250		
356	Автодорога по ул.Чухарева с.Сажино	0,700		0,700	
357	Автодорога по ул.Энергетиков с.Сажино	0,650			0,650
358	Автодорога по ул.Южная с.Сажино	0,390			0,390
359	Автодорога (ул. 9 Мая на ул. Чухарева)	0,620			0,620
360	Проезд к дворовой территории многоквартирного дома с.Сажино ул.Больн. Городок	0,480			0,480
361	Автодорога, д.Андрейково от ул.Эрыкана 34 до ул.Заречная 40	0,250		0,250	
362	Автодорога, д.Андрейково ул.Заречная	0,900		0,900	
363	Автодорога, д.Полдневая от ул.Октября до ул.Чапаева 12	0,500		0,500	
364	Автодорога, д.Полдневая от ул.Октября (тракторный гараж) до ул.Свободы, 2	0,600		0,600	
365	Автодорога, д.Полдневая ул.Октября	0,400		0,400	
366	Автодорога, д.Полдневая ул.Свободы	0,550		0,550	
367	Автодорога, д.Полдневая ул.Чапаева	1,700		1,700	
368	Автодорога, с. Свердловское, от ул. Ленина внутриквартальные проезды (от 36 до д.34, от д. 24 до д. 306, от д. 30 до д. 32А)	0,660		0,660	

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение автодороги муниципального значения	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км		Грунто- вые дороги
			V		
			усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6
369	Автодорога, с.Свердловское пер.Первомайский	0,500		0,500	
370	Автодорога. с.Свердловское ул. 8-е Марта	1,000		1,000	
371	Автодорога, с.Свердловское ул. Космонавтов	0,450		0,450	
372	Автодорога,с.Свердловское ул.Куйбышева	1,500		1,500	
373	Автодорога, с.Свердловское ул.Ленина 27 до ул.Куйбышева 1	0,900		0,900	
374	Автодорога, с.Свердловское ул.Лесная	0,800		0,8	
375	Автодорога, с.Свердловское ул.Мира	0,450		0,45	
376	Автодорога. с.Свердловское ул.Юбилейная	1,200		1,2	
377	Автодорога, с.Свердловское ул.Юбилейная 1 до ул.Лесная 2	0,450		0,45	
378	Автодорога д.Верхний Бардым, на гидросооружение	1,000			1
379	Автодорога д.Верхний Бардым, на кладбище	0,300			0,3
380	Автодорога д.Верхний Бардым, ул.Заречная	0,400			0,4
381	Автодорога д.Верхний Бардым, ул. Ключевая	1,100		1,100	
382	Автодорога д.Верхний Бардым, ул.Нагорная	0,600			0,6
383	Автодорога д.Верхний Бардым, ул.Трастовая	0,500			0,5
384	Автодорога д.Верхний Бардым, ул.Трастовая-ул. Ключевая	0,150			0,15
385	Автодорога д.Верхний Бардым, ул.Т растовая-ул. Нагорная	1,000			1
386	Автодорога д.Нижний Бардым, на гидросооружение	0,200			0,2
387	Автодорога д.Нижний Бардым, на кладбище	0,700			0,7
388	Автодорога д.Нижний Бардым, подъезд к пирсу	0,100			0,1
389	Автодорога д.Нижний Бардым, ул.Заречная	3,000			3
390	Автодорога д.Нижний Бардым, ул.Комсомольская-ул. Заречная	0,800			0,8

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение автодороги муниципального значения	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км		Грунто- вые дороги
			V		
			усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6
391	Автодорога д.Нижний Бардым, ул.Комсомольская-ул. Школьная	0,200			0,2
392	Автодорога д.Нижний Бардым, ул.Комсомольская-ул. Школьная	0,200			0,2
393	Автодорога д.Нижний Бардым, ул.Школьная	1,000			1
394	Автодорога (переулок) д.Верхний Бардым ул Заречная до скотомогильника 0,50 км	0,500			0,5
395	Автодорога с.Симинчи, ул. Заречная	1,000			1
396	Автодорога с. Симинчи, ул. Мира	0,150	0,15		
397	Автодорога с.Симинчи, ул.Морозова	0,600	0,6		
398	Автодорога с.Симинчи, ул.Нагорная	0,600			0,6
399	Автодорога с.Симинчи, ул.Нагорная- ул. Садовая	0,500			0,5
400	Автодорога с.Симинчи, ул.Новая	0,200			0,2
401	Автодорога с.Симинчи, ул.Садовая	0,300			0,3
402	Автодорога с.Симинчи, ул.Садовая	0,700		0,700	
403	Автодорога с.Симинчи, ул.Советская	3,000	3,000		
404	Автодорога с.Симинчи, ул.Советская до кладбища	0,250			0,25
405	Автодорога с.Симинчи, ул.Советская- подъезд к пирсу	0,300			0,3
406	Автодорога с.Симинчи, ул.Советская- ул.Заречная	0,500			0,5
407	Автодорога с.Симинчи, ул.Тракторная- ул. Нагорная	0,200			0,2
408	Автодорога с.Симинчи, ул.Тракторная- ул.Новая	0,500			0,5
409	Автодорога с.Симинчи, ул. Школьная- подъезд к ДПД	0,450			0,45
410	Автодорога с.Старые Арти, ул.Ленина	2,200			2,2
411	Автодорога д. Стадухино, ул.Кирова	0,750			0,75
412	Автодорога с Старые Арти, ул.Заречная	2,400			2,4
413	Автодорога д.Сенная, ул Свердлова	2,300			2,3
414	Автодорога с Старые Арти, ул.Победы	1,600			1,6
415	Автодорога с.Старые Арти.ул. Совхозная	1,200			1,2
416	Автодорога с.Старые Арти на кладбище	0,780			0,78
417	Автодорога д. Стадухино, ул. Ленина	0,650			0,65

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение автодороги муниципального значения	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км		Грунто- вые дороги
			V		
			усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6
418	Автодорога д. Стадухино, ул.Мира	1,600			1,6
419	Автодорога д.Черкасовка ул.Мира	1,000			1
420	Автодорога с.Сухановка на кладбище	0,500			0,5
421	Автодорога Сухановка-Черкасовка	8,400			8,4
422	Автодорога с. Сухановка.ул.Заречная	3,500			3,5
423	Автодорога с.Сухановка, ул.Ленина	4,500			4,5
424	Автодорога с.Сухановка, ул.Мира	1,000			1
425	Автодорога д.Черкасовка, ул.Молодежная	2,000			2
426	Автодорога с.Сухановка, ул.Победы	1,000			1
427	Автодорога д.Черкасовка, ул.Советская	3,000			3
428	Автодорога д. Бакийково ул. Молодежная с №1 по № 3	0,600			0,6
429	Автодорога д. Бакийково ул. Мира с 1 по 69	1,350			1,35
430	Автодорога с. Усть-Манчаж, ул. Школьная	1,100			1,1
431	Автодорога д. Бакийково, ул. Уфимская с № 1 по № 23	0,500			0,5
432	Автодорога д. Бихметково, ул. Партизанская с 1 по 56	1,150			1,15
433	Автодорога д. Бихметково, ул. Новая 1-34	0,700			0,7
434	Автодорога д. Бакийково, ул. Южная с № 1 по № 32	0,670			0,67
435	Автодорога с. Усть-Манчаж, ул. Советская	1,150			1,15
436	Автодорога с. Сажино-д. Малая Дегтярка	1,800			1,8
	ИТОГО:	403,801	26,430	244,011	133,360

1.5.3 Беспхозные автомобильные дороги

На территории Артинского городского округа имеются беспхозные автомобильные дороги, общая протяженность которых составила 71,510 км. Перечень и состояние беспхозных автомобильных дорог приведены в таблице 1.5.4.

Таблица 1.5.4 – Перечень бесхозных автомобильных дорог по состоянию на 01.01.2018 г. на территории Артинского городского округа

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км						Грунто- вые дороги
				III		IV		V		
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	с. Курки по ул. Мира до кладбища	автодорога на кладбище	0,900							0,900
2	с. Курки по ул. Заречная до кладбища	автодорога на кладбище	0,800							0,800
3	д. Малые Карзи, от ул.Юбилейная, 13 до площадки ТБО	автодорога на площадку ТБО	0,500							0,500
4	д. Ильчигулово, по ул. Ленина № 1 до площадки ТБО	автодорога на площадку ТБО	0,250							0,250
5	д. Байбулда, по ул. Ключевая, 1 до площадки ТБО	автодорога на площадку ТБО	0,250							0,250
6	д. Малые Карзи, переулок от ул. Гагарина до ул. Юбилейная через СДК	автодорога к СДК	0,300					0,200		0,100
7	от дороги д. Малые Карзи до пожарного пирса	автодорога на пожарный пирс	0,150							0,150
8	д. Ильчигулово, по ул. Ленина от № 22 до № 16	автодорога по переулку	0,300							0,300
9	с. Малая Тавра, переулок с ул. 8 Марта, № 10 на ул. Советская	автодорога по переулку	0,200							0,200
10	с. Малая Тавра, переулок с ул. 8 Марта, № 25 на	автодорога по переулку	0,200							0,200

Разработчик: Общество с ограниченной ответственностью «Уральский дорожный научно-исследовательский центр»
Россия, Екатеринбург, 620014, ул. Юмашева, д. 7, тел. (343) 288-29-02, e-mail: uraldorauka@yandex.ru

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги
				III		IV		V				
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
	ул. Советская											
11	с. Малая Тавра, переулок с ул. 8 Марта, № 29 на ул. Советская	автодорога по переулку	0,100							0,100		
12	с. Малая Тавра, переулок с ул. Ключевая, № 37 на ул. Новая 9	автодорога по переулку	0,210							0,210		
13	д. Багышково, переулок с ул. Советская, № 88 на ул. Николаева, № 10	автодорога по переулку	0,170							0,170		
14	д. Багышково, переулок с ул. Николаева, № 9 на ул. Луговая, № 1	автодорога по переулку	0,180							0,180		
15	д. Багышково, переулок с ул. Александрова, № 9 на ул. Пионерская, № 2	автодорога по переулку	0,300							0,300		
16	д. Багышково, с ул. Луговая, № 6 по ул. Луговая № 3	автодорога по ул. Луговая	0,470							0,470		
17	с. Малая Тавра, с ул. Заречная, № 86 до площадки ТБО	автодорога на площадку ТБО	1,400					1,400				
18	д. Багышково, с выезда д. Багышково до площадки ТБО	автодорога на площадку ТБО	0,450							0,450		
19	д. Рыбино, с ул. Красноармейской, № 5 до площадки ТБО	автодорога на площадку ТБО	0,300							0,300		
20	д. Пантелейково, по ул. Победы с № 1 по № 16	автодорога по ул. Победы	0,500							0,500		

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км						Грунто- вые дороги
				III		IV		V		
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
21	д. Евалак, по ул. Заречная с № 1 по № 10	автодорога по ул. Заречная	1,000			0,300				0,700
22	д. Пантелейково, переулок между ул. Мира и ул. Тополиная	автодорога по переулку	0,300							0,300
23	д. Пантелейково, бывшая внутрихозяйственная дорога совхоза «Пантелейковский»	автодорога бывшего совхоза «Пантелейковский»	0,400	0,400						
24	Соединяет населенные пункты д. Попово - д. Турышовка с автомобильным мостом через р. Бугалыш	автодорога д.Попово- д.Турышовка	0,350							0,350
25	с. Сажино, по ул. Солнечная от дома № 1 до дома № 11 (новостройки)	автодорога, по ул. Солнечная	0,450							0,450
26	с. Сажино, по ул. Победы от дома № № 18 до дома № 26(новостройки)	автодорога, по ул. Победы (продолжение)	0,300							0,300
27	с. Сажино, по ул. Мира от дома № 10 до дома № 16 (новостройки)	автодорога, по ул. Мира (продолжение)	0,250							0,250
28	с. Свердловское, от ул. Ленина 28 до ул. Ленина 30-6 (ОВП)	автодорога, по ул. Ленина	0,200					0,200		
29	с. Свердловское, от ул. Ленина 30-а до ул. Ленина 32-а (12 кв. дом)	автодорога, по ул. Ленина	0,100					0,100		
30	с. Свердловское, от ул. Ленина 36 до ул. Ленина 34 (СДК)	автодорога, по ул. Ленина	0,160					0,160		

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км						Грунто- вые дороги
				III		IV		V		
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
31	с. Свердловское, от ул. Лесная 23 до ул. Юбилейная 16	автодорога, по ул. Ленина	0,200					0,200		
32	д. Стадухино, ул. Мира	автодорога по ул. Мира	0,400							0,400
33	д. Стадухино, ул. Кирова	автодорога по ул. Кирова	0,600							0,600
34	д. Стадухино, ул. Ленина	автодорога по ул. Ленина	0,400							0,400
35	с. Старые Арты, ул. Молодежная	автодорога по ул. Молодежная	0,300							0,300
36	с. Сухановка, ул. Заречная	автодорога по ул. Заречная	3,500							3,500
37	д. Бихметково, ул. Партизанская, м/у домами № 16 и № 18	автодорога по переулку	0,200				0,200			
38	д. Бихметково, ул. Партизанская, м/у домами № 37 и № 39	автодорога по переулку	0,150							0,150
39	д. Бихметково, ул. Партизанская, м/у домами № 44 и № 46	автодорога по переулку	0,100							0,100
40	д. Бихметково, ул. Новая, м/у домами № 17 и № 19	автодорога по переулку	0,100							0,100
41	д. Бихметково, ул. Новая, м/у домами № 30 и № 32	автодорога по переулку	0,120							0,120
42	д. Бихметково, начало ул. Новая	автодорога по улице Новая	1,000							1,000
43	д. Бихметково, продолжение ул. Партизанской	автодорога по улице Партизанской	0,700							0,700

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги
				III		IV		V				
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
44	с. Усть-Манчаж, ул. Школьная, м/у домами № 32 и № 34	автодорога по ул. Школьная	0,100							0,100		
45	с. Усть-Манчаж, ул. Школьная, около дома 39	автодорога по переулку	0,050							0,050		
46	с. Усть-Манчаж, ул. Школьная, около дома 43	автодорога по переулку	0,200							0,200		
47	с. Усть-Манчаж, ул. Советская м/у домами № 16 и № 18	автодорога по переулку	0,150							0,150		
48	с. Усть-Манчаж, ул. Советская м/у домами № 23 и № 25	автодорога по переулку	0,150							0,150		
49	с. Усть-Манчаж, ул. Советская к бывшей МТФ	автодорога к МТФ	1,000			1,000						
50	д. Бакийково, ул. Мира (продолжение)	автодорога по ул. Мира	0,800							0,800		
51	д. Бакийково, ул. Азенбаева м/у домами 59 а и 61	автодорога по переулку	0,200						0,200			
52	д. Бакийково, ул. Азенбаева м/у домами 45 а и 43	автодорога по переулку	0,150						0,150			
53	д. Бакийково, ул. Азенбаева м/у домами 39 и 37	автодорога по переулку	0,100						0,100			
54	д. Бакийково, ул. Азенбаева м/у домами 5 и 7	автодорога по переулку	0,100						0,100			

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км						Грунто- вые дороги
				III		IV		V		
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
55	д. Бакийково, ул. Азенбаева м/у домами 20 и 22	автодорога по переулку	0,150				0,150			
56	д. Бакийково, ул. Азенбаева м/у домами 21 и 23	автодорога по переулку	0,100				0,100			
57	д. Бакийково, ул. Азенбаева м/у домами 30 и 32	автодорога по переулку	0,200				0,200			
58	с. Азигулово, соединяет ул. К- Фронтовиков, ул. Нагорная, ул. Лесная, до вышки связи «Мотив»	автодорога до вышки	4,000							4,000
59	с. Азигулово, по ул. Набережная, ул. Труда, по берегам р. Уфа	автодорога по берегу р. Уфа	4,000							4,000
60	с. Азигулово, до источника	автодорога до источника	10,000							10,000
61	с. Азигулово, до ельника	автодорога до ельника	0,800							0,800
62	д. Дружино-Бардым, дорога до кладбища	автодорога до кладбища	0,350							0,350
63	д. Дружино-Бардым, дорога до кладбища	автодорога до кладбища	0,350							0,350
64	д. Дружино-Бардым, дорога до свалки	автодорога до свалки	0,300							0,300
65	д. Дружино-Бардым, дорога по берегам пруда до вышки связи «Мотив»	автодорога до вышки	0,500							0,500

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги
				III		IV		V				
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
66	д. Дружино-Бардым, дорога до свалки	автодорога до кладбища	0,200							0,200		
67	д. Биткино дорога до свалки	автодорога до свалки	0,200							0,200		
68	д. Журавли, ул. Уфимская до вновь отведенных земельных участков	автодорога по ул. Уфимская	0,800							0,800		
69	с. Бараба, дорога через ГТС	автодорога через ГТС	0,400						0,400			
70	с. Бараба, ул. Западная	автодорога по ул. Западная	0,450							0,450		
71	с. Большие Карзи, ул. Советская, дорога к пожарному водоисточнику на р. Карзя	автодорога к пожарному водоисточнику	0,130							0,130		
72	д. Волокушино, дорога на ул. Пионерская через р. Карзюшка	автодорога на ул. Пионерская	0,200							0,200		
73	р.п.Арти	Автодорога по ул. Рабочей Молодежи	3,800			3,800						
74	р.п.Арти	Автодорога по ул. Ленина	0,100						0,100			
75	р.п.Арти	Автодорога по ул. Артинская	0,300				0,300					
76	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Королева, 26 до ул. Ленина, 37	0,110							0,110		

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги
				III		IV		V				
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
77	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Ленина, 34 до ул. Р.Молодежи, 59	0,110							0,110		
78	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Р.Молодежи, 32 до ул. Карла Маркса, 15	0,120							0,120		
79	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Ленина, 58 до ул. Р.Молодежи, 77	0,120					0,120				
80	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Королева,118 до ул. Ленина, 135	0,075							0,075		
81	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Ленина, 146 до ул. Р.Молодежи, 153	0,110					0,110				
82	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Р.Молодежи, 142 до ул. Карла Маркса, 125	0,110							0,110		
83	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Карла Маркса, 134 до ул. Нефедова, 77	0,140							0,140		

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги
				III		IV		V				
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
84	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Нефедова, 80 до ул. Первомайская, 57	0,150							0,150		
85	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Королева, 158 до ул. Ленина, 193	0,135						0,135			
86	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Ленина, 206 до ул. Р.Молодежи, 201	0,130							0,130		
87	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Р.Молодежи, 184 до ул. Карла Маркса, 169	0,105							0,105		
88	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Карла Маркса, 196 до ул. Нефедова, 123	0,135							0,135		
89	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Нефедова, 122 до ул. Первомайская, 85	0,080							0,080		
90	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Королева, 186 до ул. Ленина, 221	0,135						0,135			

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги
				III		IV		V				
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
91	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Ленина, 230 до ул. Р.Молодежи, 223а	0,135					0,135				
92	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Р.Молодежи, 208 до ул. Карла Маркса, 191	0,110							0,110		
93	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Карла Маркса, 216 до ул. Нефедова, 147	0,115							0,115		
94	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Нефедова, 142 до ул. Нефедова, 142а	0,170							0,170		
95	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Королева, 200 до ул. Ленина, 233	0,140						0,140			
96	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Ленина, 242 до ул. Р.Молодежи, 233	0,135					0,135				
97	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Р.Молодежи, 218 до ул. Карла Маркса, 201	0,110					0,110				

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги
				III		IV		V				
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
98	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Карла Маркса, 228 до ул. Нефедова, 155	0,115					0,115				
99	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Р.Молодежи, 224 до ул. Первомайская, 124	0,200					0,200				
100	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Королева, 226 до ул. Ленина, 257	0,100							0,100		
101	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Ленина, 262 до ул. Р.Молодежи, 255	0,140						0,140			
102	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Королева, 201 до ул. Ленина, 263в	0,160						0,160			
103	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Королева, 215 до ул. Ленина, 285	0,130							0,130		
104	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Ленина, 282 до ул. Р.Молодежи, 271	0,180						0,180			

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги
				III		IV		V				
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
105	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Р.Молодежи, 238 до ул. Карла Маркса, 213	0,110						0,110			
106	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Ленина, 290 до ул. Р.Молодежи, 277	0,180						0,180			
107	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Р.Молодежи, 244 до ул. Карла Маркса, 219	0,110						0,110			
108	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Р.Молодежи, 188 до ул. Карла Маркса, 175	0,110							0,110		
109	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Карла Маркса, 204 до ул. Нефедова, 139	0,170							0,170		
110	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Нефедова, 138 до ул. Первомайская, 91а	0,100						0,100			
111	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Первомайская, 94 до ул. Паначева, 53	0,140						0,140			

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги
				III		IV		V				
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
112	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Автомобилистов, 1 до ул. Автомобилистов, 7	0,130						0,130			
113	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Автомобилистов, 3 до ул. Автомобилистов, 9	0,050						0,050			
114	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Первомайская, 58 до ул. Паначева, 15	0,070						0,070			
115	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Паначева, 10 до ул. 10- ой Пятилетки, 17	0,100						0,100			
116	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. 10-ой Пятилетки, 30 до ул. Гагарина, 176	0,100						0,100			
117	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Первомайская, 112 до ул. Паначева, 75	0,120						0,120			
118	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Паначева, 62 до ул. 10- ой Пятилетки, 51	0,125						0,125			

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги
				III		IV		V				
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
119	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Фрунзе, 31 до ул. Дерябина, 32	0,190						0,190			
120	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Дерябина, 13 до ул. Партизанская, 20б	0,150						0,150			
121	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул.Фрунзе, 53 до ул. Дерябина, 52	0,230						0,230			
122	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Дерябина, 23 до ул. Партизанская, 32	0,150						0,150			
124	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Овсенко, 1 до ул. Пионеров, 8	0,100						0,100			
125	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Пионеров, 5 до ул. Фрунзе, 58	0,130					0,130				
126	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Фрунзе, 81 до ул. Дерябина, 74	0,190						0,190			

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги
				III		IV		V				
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
127	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Дерябина, 43 до ул. Партизанская, 60	0,150						0,150			
128	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Овсеенко, 17 до ул. Пионеров, 22	0,140						0,140			
129	р.п.Арти	Автодорога по переулку от Дерябина, 95 до ул. Партизанская, 97	0,160			0,160						
130	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Пролетарская, 8 до ул. Овсеенко, 46	0,170						0,170			
131	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Овсеенко, 33 до ул. Пионеров, 36	0,140						0,140			
132	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Пионеров, 33 до ул. Фрунзе, 90	0,145							0,145		
133	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Пролетарская, 29 до ул. Овсеенко, 75	0,070							0,070		
134	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Овсеенко, 75 до ул.	0,165							0,165		

Разработчик: Общество с ограниченной ответственностью «Уральский дорожный научно-исследовательский центр»
Россия, Екатеринбург, 620014, ул. Юмашева, д. 7, тел. (343) 288-29-02, e-mail: uraldorauka@yandex.ru

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги
				III		IV		V				
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
		Пионеров, 64										
135	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Пионеров, 61 до ул. Фрунзе, 124	0,240							0,240		
136	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Овсеенко, 65 до ул. Пионеров, 586	0,165						0,165			
137	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Пионеров, 53 до ул. Фрунзе, 124	0,160							0,160		
138	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Пролетарская, 41 до ул. Овсеенко, 87	0,065							0,065		
139	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Овсеенко, 87 до ул. Пионеров, 76	0,165							0,165		
140	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Пролетарская, 49 до ул. Овсеенко, 91	0,065							0,065		
141	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Пролетарская, 73 до ул. Овсеенко,	0,120							0,120		

Разработчик: Общество с ограниченной ответственностью «Уральский дорожный научно-исследовательский центр»
Россия, Екатеринбург, 620014, ул. Юмашева, д. 7, тел. (343) 288-29-02, e-mail: uraldorauka@yandex.ru

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги
				III		IV		V				
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
142	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Овсеенко, 97 до ул. Пионеров, 88б	0,120							0,120		
143	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Ленина, 256 до ул. Р.Молодежи, 247	0,120			0,120						
144	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Р.Молодежи, 101 до ул. Ленина, 90	0,100					0,100				
145	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Партизанская, 27 до ул. Бажова, 28	0,115						0,115			
146	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Бажова, 25 до ул. Кирова, 13	0,140						0,140			
147	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Мира, 4 до ул. Фрунзе, 24	0,110						0,110			
148	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Заречная, 1а до ул. Овсеенко, 10	0,090						0,090			

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги
				III		IV		V				
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
149	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Партизанская, 39 до ул. Бажова, 34	0,115						0,115			
150	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Бажова, 31 до ул. Кирова, 19	0,070						0,070			
151	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Фрунзе, 46 до ул. Роза Люксембург, 10	0,130						0,130			
152	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Заречная, 4 до ул. Овсеенко, 16	0,130						0,130			
153	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Партизанская, 57 до ул. Бажова, 44	0,175						0,175			
154	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Бажова, 39 до ул. Кирова, 25	0,090						0,090			
155	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Бажова, 3 до ул. Кирова, 1	0,050						0,050			

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги
				III		IV		V				
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
156	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Комсомольская, 6 до ул. Козлова, 7	0,120						0,120			
157	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Козлова, 10 до ул. Малышева, 17	0,115						0,115			
158	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Малышева, 34 до ул. Суслина, 21	0,125						0,125			
159	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Суслина, 34 до ул. Грязнова, 15	0,125						0,125			
160	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Грязнова, 6 до ул. Заводская, 7	0,090						0,090			
161	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Комсомольская, 34 до ул. Козлова, 41	0,120						0,120			
162	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Козлова, 42 до ул. Малышева, 39	0,200						0,200			

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги
				III		IV		V				
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
163	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Мальшева, 48а до ул. Суслина, 33	0,100						0,100			
164	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Суслина, 46 до ул. Грязнова, 23	0,210						0,210			
165	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Комсомольская, 52 до ул. Козлова, 69	0,100							0,100		
166	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Козлова, 66а до ул. Мальшева, 49	0,230							0,230		
167	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Мальшева, 64 до ул. Суслина, 45	0,100						0,100			
168	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Мальшева, 72 до ул. Суслина, 70	0,150							0,150		
169	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Мальшева, 110 до ул. Суслина, 106	0,100						0,100			

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги
				III		IV		V				
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
170	р.п.Арги	Автодорога по переулку от ул. Комсомольская, 64 до ул. Козлова, 87	0,110						0,110			
171	р.п.Арги	Автодорога по переулку от ул. Малышева, 80 до ул. Суслина, 76	0,130							0,130		
172	р.п.Арги	Автодорога по переулку от ул. Комсомольская, 78 до ул. Козлова, 107	0,100						0,100			
173	р.п.Арги	Автодорога по переулку от ул. Комсомольская, 20 до ул. Козлова, 23	0,110							0,110		
174	р.п.Арги	Автодорога по переулку от ул. Козлова, 28 до ул. Малышева. 31а	0,100							0,100		
175	р.п.Арги	Автодорога по переулку от ул. Комсомольская, 88 до ул. Козлова, 117	0,080					0,080				
176	р.п.Арги	Автодорога по переулку от ул. Самолетная, 12 до ул. Солнечная, 5	0,090						0,090			

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги
				III		IV		V				
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
177	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Солнечная, 5 до ул. Симинчинская, 3	0,150						0,150			
178	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Береговая, 16 до ул. Тетеревкова, 19	0,090						0,090			
179	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Тетеревкова, 2 до ул. Шутова, 1	0,115						0,115			
180	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Р.Молодежи, 93 до ул. Ленина, 88	0,120					0,120				
181	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Тетеревкова, 24 до ул. Шутова, 29	0,140							0,140		
182	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Шутова, 34 до ул. Волочнева, 43	0,070							0,070		
183	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Волочнева, 24 до ул. Июльская, 10	0,090							0,090		

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км						Грунто- вые дороги
				III		IV		V		
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
184	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Июльская, 10 до ул. Школьная, 2	0,130							0,130
185	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Школьная, 3 до ул. Восточная, 4	0,120							0,120
186	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Тетеревкова, 32 до ул. Шутова, 39	0,140							0,140
187	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Набережная, 1 до ул. Аносова, 1	0,110							0,110
188	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Лесная, 1 до ул. Геофизическая, 4	0,300				0,300			
189	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Геофизическая, 4 до ул. Сосновая, 32	0,650						0,650	

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги
				III		IV		V				
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
190	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Набережная, 19 до ул. Аносова, 15	0,130						0,130			
191	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Набережная, 25б до ул. Аносова, 25	0,135						0,135			
192	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Аносова, 28 до ул. Иосса, 29	0,140							0,140		
193	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Иосса, 42 до ул. Лесная, 29	0,140							0,140		
194	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Набережная, 41 до ул. Аносова, 43	0,140							0,140		
195	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Аносова, 48 до ул. Иосса, 47	0,160							0,160		
196	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Иосса, 62 до ул. Лесная, 51	0,120							0,120		

Разработчик: Общество с ограниченной ответственностью «Уральский дорожный научно-исследовательский центр»
Россия, Екатеринбург, 620014, ул. Юмашева, д. 7, тел. (343) 288-29-02, e-mail: uraldorauka@yandex.ru

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги
				III		IV		V				
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
197	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Лесная, 20 до ул. Геофизическая, 13	0,100							0,100		
198	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Набережная, 55 до ул. Аносова, 61	0,100						0,100			
199	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Аносова, 64 до ул. Иосса, 65	0,160						0,160			
200	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Иосса, 78 до ул. Лесная, 69	0,125						0,125			
201	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Лесная, 38 до ул. Геофизическая, 29	0,125						0,125			
202	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Аносова, 80 до ул. Иосса, 83	0,160							0,160		
203	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Иосса, 98 до ул. Лесная, 91	0,125							0,125		

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги
				III		IV		V				
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
204	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Лесная, 66 до ул. Геофизическая, 43	0,150						0,150			
205	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Иконникова, 2 до ул. Аносова, 89	0,120						0,120			
206	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Иконникова, 7а до ул. Аносова, 105	0,250						0,250			
207	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Иконникова, 30 до ул. Уральская, 3	0,075						0,075			
208	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Уральская, 3 до ул. Аносова,	0,075						0,075			
209	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Аносова, 64 до ул. Строителей, 2	0,095						0,095			
210	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Строителей, 2 до ул. Иосса, 65	0,065						0,065			

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги
				III		IV		V				
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
211	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Щепочкина, 27 до ул. Нагорная, 1	0,100						0,100			
212	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Нагорная, 3 до ул. Космонавтов, 26	0,125						0,125			
213	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Космонавтов, 27 до ул. Красногорская, 26	0,120						0,120			
214	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Красногорская, 19 до ул. Восточная, 16	0,110						0,110			
215	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Восточная, 16 до ул. Геофизическая, 4	0,300						0,300			
216	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Щепочкина, 53 до ул. Нагорная, 22	0,110						0,110			

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги
				III		IV		V				
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
217	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Прокопенко, 3 до ул. Садовая, 54	0,160							0,160		
218	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Садовая, 35 до ул. Черепанова, 54	0,150							0,150		
219	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Прокопенко, 21 до ул. Садовая, 80	0,140							0,140		
220	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Садовая, 53 до ул. Черепанова, 64	0,110							0,110		
221	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Прокопенко, 45 до ул. Садовая, 100	0,100						0,100			
222	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Садовая, 73 до ул. Черепанова, 78	0,110							0,110		
223	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Прокопенко, 63 до ул. Садовая, 112	0,070						0,070			

Разработчик: Общество с ограниченной ответственностью «Уральский дорожный научно-исследовательский центр»
Россия, Екатеринбург, 620014, ул. Юмашева, д. 7, тел. (343) 288-29-02, e-mail: uraldorauka@yandex.ru

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км								Грунто- вые дороги
				III		IV		V				
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
224	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Садовая, 97 до ул. Черепанова, 96	0,100						0,100			
225	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Невраева, 26 до ул. Садовая, 36	0,130							0,130		
226	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Садовая, 15 до ул. Черепанова, 36	0,120						0,120			
227	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Невраева, 48 до ул. Садовая, 24	0,100						0,100			
228	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Садовая, 1 до ул. Черепанова, 5	0,060						0,060			
229	р.п.Арти	Автодорога по переулку от ул. Ленина, 11 до ул. Королева, 4	0,100						0,100			
230	п. Усть-Югуш, ул. Рабочая	Автодорога по ул. Рабочая	0,600				0,600					
231	п. Усть-Югуш, Дамба	Автодорога по дамбе	0,500						0,500			

№ п/п	Наименование населенного пункта, местоположение бесхозной автодороги	Наименование автомобильных дорог	Общая протяжен ность, км	Категории и виды покрытий, км						Грунто- вые дороги
				III		IV		V		
				усов.	перех.	усов.	перех.	усов.	перех.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
232	п. Усть-Югуш, Подъезды к пешеходным мостам, временным накопителям ТБО, пожарному водозабору	Автодорога по подъездам к пешеходным мостам, временным накопителям ТБО, пожарному водозабору	0,900						0,900	
	ИТОГО:		71,510	0,400		5,380	1,850	3,615	13,495	46,770

1.6. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории Артинского городского округа, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса, результаты исследования пассажиро- и грузопотоков

По данным ОГИБДД ОМВД России по Артинскому району за 2012-2017 гг. зарегистрировано, перерегистрировано 7485 транспортных средств за физическими лицами, 390 транспортных средств за юридическими лицами.

Уровень автомобилизации по Артинскому городскому округу составляет 220 автомобилей на 1000 жителей, что ниже соответствующего показателя по Свердловской области¹ (281 автомобиль на 1000 жителей).

Данные ОГИБДД ОМВД России по Артинскому району о количестве зарегистрированных автомобилей на территории Артинского городского округа в 2012-2016 гг. приведены в таблице 5.1.

Таблица 5.1 – Данные ОГИБДД ОМВД России по Артинскому району о количестве зарегистрированных автомобилей на территории Артинского городского округа

№ п/п	Вид транспортного средства	Количество зарегистрированных автомобилей на территории Артинского городского округа				
		2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
1	Автомобили	13198	9728	8841	8639	9702
2	Автобусы	165	113	97	93	88
3	Мотоциклы	5030	2702	2388	2150	2018
Итого:		18897	12940	11770	11326	12252

Улично-дорожная сеть Артинского городского округа в устройстве дополнительных автостоянок практически не нуждается, так как на территории округа преобладает частная застройка и хранение автомобилей осуществляется на приусадебных участках.

¹ Согласно данным аналитического агентства «АВТОСТАТ» на 1 июля 2016 года

Административный центр р.п. Арти парковочными местами также обеспечен, за исключением центральной части поселка. В настоящее время в центральной части р.п. Арти (ул. Ленина, ул. Рабочей Молодежи) не предусмотрено доступных автомобильных стоянок на требуемое количество машиномест. Личный автомобильный транспорт автовладельцы оставляют на обочинах вдоль проезжей части, тем самым сужая проезжую часть и уменьшая пропускную способность улично-дорожной сети.

Перевозка пассажиров в Артинском городском округе осуществляется исключительно посредством автомобильного транспорта.

Общественным пассажирским транспортом обеспечены 45 населенных пунктов Артинского городского округа.

Реестр маршрутов регулярных пассажирских перевозок по Артинскому городскому округу, утвержденных Постановлением Администрации Артинского городского округа от 28.11.2016 г. № 1084, включает 11 пригородных маршрутов и 3 городских – по р.п. Арти.

Маршруты обслуживаются 26 автобусами, в том числе 21 автобусом малого класса, 3 автобусами среднего класса, 2 автобусами большого класса.

Схема муниципальных маршрутов регулярных пассажирских перевозок на территории Артинского городского округа по состоянию на 01.01.2017 г. приведена в Приложении 3.

Реестр маршрутов регулярных пассажирских перевозок по Артинскому городскому округу приведен в таблице 6.1.

Таблица 6.1 – Реестр маршрутов регулярных пассажирских перевозок по Артинскому городскому округу

Регистрационный № маршрута в реестре	Порядковый № маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Наименование улиц, дорог	Протяженность маршрута, км	Вид и класс транспортных средств, максимальное количество
1	2	3	4	5	6	7

Регистрационный № маршрута в реестре	Порядковый № маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Наименование улиц, дорог	Протяженность маршрута, км	Вид и класс транспортных средств, максимальное количество
1	2	3	4	5	6	7
1	151	Арти-Сухановка	д. Пантелейково с. Старые Арти пов. Д. Сенная с. Стадухино пов.с. Поташка	Р.п. Арти ул. Раб. Молодежи ул. Ленина а/д Р 350 а/д пов.с. Поташка с. Сухановка ул. Ленина	52	автобус средний-1
2	152	Арти-Березовка	д. Пантелейково с. Старые Арти пов. д. Сенная с. Стадухино пов.с. Поташка пов. с. Сухановка д.Черкасовка	р.п. Арти: ул. Раб. Молодежи ул. Ленина а/д Р 350 а/д пов.д. Черкасовка д. Березовка ул. Тракторная	52,4	автобус малый-1
3	154	Арти-Устье	р.п. Арти: ул.Фрунзе АТП с. Пристань д.Югуш	р.п. Арти: ул. Раб.Молодежи ул. Фрунзе а/д Арти- Пристань а/д Пристань- Устье ул. Ленина	14,5	автобус малый -2
4	155	Арти-Пристань	Цетральная Школа № 6 Ферма Магазин Шевалдина Конечная	п. Арти: ул. Ленина, ул.Фрунзе с. Пристань: ул. Победы, ул. Советская, ул. Шевалдина ул. Шевалдина	9,5	автобус малый -2
5	160	Арти-Курки	р.п.Арти: Хлебокомбинат д.Афонасково д. Мараканово	п.Арти: ул. Рабочей Молодежи ул.Фрунзе ул. Дерябина а/д Арти-Курки ул Совхозная ул. Мира	9,7	автобус малый -2

Регистрационный № маршрута в реестре	Порядковый № маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Наименование улиц, дорог	Протяженность маршрута, км	Вид и класс транспортных средств, максимальное количество
1	2	3	4	5	6	7
6	161	Арти-Малая Тавра	с. Большие Карзи с. Бараба д. Омельково д. Андрейково с. Свердловское д. Полдневая д. Рыбино д. Багышково	р.п. Арты: ул. Рабочей Молодежи ул. Козлова а/д Р350 а/д Б. Карзи-с. Свердловское а/д с. Свердловское – д. Багышково - с. Малая Тавра ул. Мира	52,8	автобус малый -1
7	162	Арти-Азигулово - Бакийково	с. Симинчи, д. В. Бардым, д. Головино, д. Н-Бардым, пов. Д. Дружино-Бардым, Д. Дружино-Бардым, с. Азигулово, д. Биткино, д. Бихметково, д. Усть-Манчаж	р.п. Арты: ул. Рабочей Молодежи ул. Козлова а/д Р350 с. Симинчи: ул. Советская д. В. Бардым а/д В. Бардым-пов. д. Дружино-Бардым с. Азигулово а/д Азигулово-Бакийково ул. Ленина	44,4	автобус малый -2
8	165	Арти-Широкий Лог	с. Большие Карзи с. Бараба д. Омельково д. Андрейково с. Свердловское д. Малые-Карзи д. Усть-Кишерть с. Новый Златоуст	р.п. Арты: ул. Ленина, ул. Козлова а/д Р350, а/д Б. Карзи-с. Свердловское-Широкий Лог	49,3	автобус малый -1
9	166	Арти-Поташка	пов. д. Пантелейково пов. д. Артя-Шигири д. Артя-Шигири	р.п. Арты: ул. Ленина а/д Арти-Михайловск а/д пов. д. Артя-Шигири Поташка: ул. Ленина	37,4	автобус средний -1
10	186	Арти-Старые Арты	д. Пантелейково	п. Арты ул. Ленина а/д Р350	12,6	автобус средний -1 малый - 2 большой - 1

Регистрационный № маршрута в реестре	Порядковый № маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Наименование улиц, дорог	Протяженность маршрута, км	Вид и класс транспортных средств, максимальное количество
1	2	3	4	5	6	7
11	192	Арты-Соколята	с. Симинчи, пов. д Верхний Бардым, с.Манчаж д.Токари д.Конево с.Сажино	р.п.Арты: ул.Ленина ул.Козлова а/д Р 350, а/д пов.с Сажино с.Сажино ул. Тракторная ул.Ленина	63,7	автобус малый-1
12	11	Хлебокомбинат-ул.Автомобилистов	Хлебокомбинат ПМК-17 АТП ул. 8 марта Магазин Школа № 6 Поворот ул. Фрунзе Больница Дет.сад Центральная Школа № 1 Спорткомплекс "Старт" Магазин СПТУ Магазин Лесхоз Коллективный сад ул. Автомобилистов	ул. Дерябина ул. Фрунзе ул. Рабочей молодежи ул. Козлова ул. Ленина	8,9	автобус большой-1 малый -2
13	12	Подстанция-Центр	Подстанция Дорожный Магазин "Ариэль" Больница пов. ул. Ленина Дет.сад Центральная	ул. Козлова ул. Козлова ул. Козлова ул. Ленина ул. Ленина ул. Ленина	3,9	Автобус средний - 1
14	13	Центр-Больница	Центр Проходная Магазин УФАН Почта Больница	ул. Ленина ул. Советская ул. ШUTOва ул. Аносова	2,9	автобус малый - 4

Анализ пассажиропотока на регулярных маршрутах пригородного сообщения показал, что наибольшее количество перевезенных пассажиров (340 пасс./сутки) отмечается на маршруте №186 «Арти – Старые Арти», наименьшее число пассажиров (54 пасс./сутки) наблюдается на маршрутах №152 «Арти – Березовка», №161 «Арти – Малая Тавра», №165 «Арти – Широкий Лог», №192 «Арти – Соколята».

Из городских маршрутов наибольший пассажиропоток отмечен на маршруте №11 «Хлебокомбинат – ул.Автомобилистов» (254 пасс./сутки), а наименьший на маршруте №12 «Подстанция – Центр» » (86 пасс./сутки).

Населенные пункты Артинского городского округа связаны 13 междугородними маршрутами с г.Екатеринбургом, г. Нижние Серги, г. Первоуральском, г.Ревда, г.Красноуфимском и другими населенными пунктами Свердловской области.

Перечень маршрутов регулярных перевозок междугороднего сообщения на территории Артинского городского округа приведен в таблице 6.2.

Схема маршрутов регулярных перевозок междугороднего сообщения на территории Артинского городского округа представлена в Приложении 4.

Таблица 6.2 – Перечень маршрутов регулярных перевозок междугороднего сообщения на территории Артинского городского округа

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Остановочные пункты	Перевозчик
До г.Екатеринбурга				
1	660А	р.п.Арти АС – г.Екатеринбург АВ /Южный/	Коллективные сады пов. д.Артя-Шигири п-н - 7км с.Шарама п-н г.Михайловск ППБ д.Половинка п-н л/о Орленок п.Новая Ельня п-н г.Нижние Серги АС п.Атиг п-н пов. г.Нижние Серги - 22км разв. п.Дружинино/с.Первомайское пов. п.Ильмовка п-н - 6 км	ИП Трубеев Ю.А. р.п.Арти

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Остановочные пункты	Перевозчик
			пов. д.Хомутовка пов. г.Ревда пов. г.Первоуральск	
2	660Б	р.п.Арты АС – г.Екатеринбург АВ /Южный/	Коллективные сады пов. д.Артя-Шигири п-н - 7км с.Шарама п-н г.Михайловск ППБ д.Половинка п-н л/о Орленок п.Новая Ельня п-н г.Нижние Серги АС п.Атиг п-н пов. г.Нижние Серги - 22км разв. п.Дружинино/с.Первомайское пов. п.Ильмовка п-н - 6 км пов. д.Хомутовка пов. г.Ревда пов. г.Первоуральск	ИП Бушуев Д.А., г.Екатеринбург
3	660В	р.п.Арты АС – г.Екатеринбург АВ /Южный/	Коллективные сады пов. д.Артя-Шигири п-н - 7км с.Шарама п-н г.Михайловск ППБ д.Половинка п-н л/о Орленок п.Новая Ельня п-н г.Нижние Серги АС п.Атиг п-н пов. г.Нижние Серги - 22км разв. п.Дружинино/с.Первомайское пов. п.Ильмовка п-н - 6 км пов. д.Хомутовка пов. г.Ревда пов. г.Первоуральск	ООО "Транспорт", р.п.Арты
4	660Г	р.п.Арты АС – г.Екатеринбург АВ /Южный/	–	ООО «Транспорт», р.п.Арты
5	842	с.Свердловское п-н – г.Екатеринбург АВ /Южный/	д.Андрейково п-н д.Омельково п-н с.Бараба п-н с.Большие Карзи п-н р.п.Арты АС г.Михайловск ППБ д.Половинка п-н г.Нижние Серги АС	ООО «Шаров», с.Бараба

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Остановочные пункты	Перевозчик
			п.Атиг п-н пов. г.Нижние Серги - 22км разв. п.Дружинино/с.Первомайское пов. п.Ильмовка п-н - 6 км пов. д.Хомутовка пов. г.Ревда пов. г.Первоуральск	
6	845	с.Сажино п-н – г.Екатеринбург АВ /Южный/	пов. д.Конево п-н пов. д.Токари п-н с.Манчж п-н пов. д.Верхний Бардым п-н с.Симинчи п-н р.п.Арти АС г.Нижние Серги АС	ООО «Транспорт», р.п.Арти
7	846	р.п.Арти АС – г.Екатеринбург АВ /Южный/	д.Пантелейково п-н с.Старые Арти п-н пов. д.Сенная с.Поташка п-н с.Сухановка п-н (центр) д.Березовка п-н с.Тюльгаш п-н п.Красноармеец п-н с.Акбаш п-н г.Михайловск ППБ г.Нижние Серги АС п.Атиг п-н пов. г.Первоуральск	ООО «Автобусный центр», г.Екатеринбург
8	1036	с.Азигулово – г.Екатеринбург АВ /Южный/	п.Атиг п-н г.Нижние Серги АС г.Михайловск ППБ р.п.Арти АС с.Симинчи п-н д.Верхний Бардым п-н д.Нижний Бардым п-н д.Дружино-Бардым п-н с.Азигулово	ИП Трубеев Ю.А., р.п.Арти
9	1049	р.п.Арти АС – г.Екатеринбург АВ /Южный/	р.п.Арти АС пов. д.Артя-Шигири п-н - 7км с.Шарама п-н г.Михайловск ППБ д.Половинка п-н л/о Орленок п.Новая Ельня п-н г.Нижние Серги АС п.Атиг п-н с.Первомайское п-н	ООО «Автобусный центр», г.Екатеринбург

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Остановочные пункты	Перевозчик
			д.Черемша с.Битимка п-н г.Первоуральск АС	
10	847	г.Екатеринбург АВ /Южный/ – с.Азигулово	пов. г.Первоуральск пов. г.Ревда пов. д.Хомутовка пов. п.Ильмовка п-н - 6 км разв. п.Дружинино/с.Первомайское пов. п.Солдатка п-н пов. с.Киргишаны пов. п.Бисерть п-н пов. с.Накоряково п-н пов. д.Талица п-н пов. с.Кленовское п-н пов. д.Киселевка п-н пов. п.Ключевая п-н пов. д.Тюш п-н пов. с.Афанасьевское п-н пов. д.Осыпь п-н пов. д.Ильята пов. д.Ялым п-н р.п.Ачит АС с.Александровское п-н г.Красноуфимск АВ г.Красноуфимск АК разв. с.Криулино/д.Калиновка пов. д.Кадочниково п-н с.Манчаж п-н д.Дружино-Бардым п-н	ИП Оболенская Т.Н.
До г.Красноуфимска				
11	667	п.Арти АС – г.Красноуфимск АВ	с.Симинчи п-н пов. д.Верхний Бардым п-н с.Манчаж п-н пов.д.Кадочниково п-н г.Красноуфимск АК	ООО «Транспорт», р.п.Арти
12	682	п.Арти АС – г.Красноуфимск АВ	д.Пантелейково п-н с.Старые Арти п-н пов. д.Сенная д.Широкий Лог п-н с.Новый Златоуст п-н д.Усть-Кишерть п-н д.Малые Карзи п-н с.Свердловское п-н д.Андрейково п-н д.Омельково п-н с.Бараба п-н	ООО «Транспорт», р.п.Арти

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Остановочные пункты	Перевозчик
			пов. с.Большие Карзи п-н п.Малая Дегтярка п-н с.Сажино п-н д.Конево п-н д.Токари п-н с.Манчаж п-н пов.д.Кадочниково п-н г.Красноуфимск АК	
Екатеринбург (Северный автовокзал)				
13	975	г.Екатеринбург Северный АВ – с.Манчаж	Ачит АС Красноуфимск АВ Крылово Усть-Баяк Рахмангулово Бишково Бакийково Усть-Манчаж Бихметково Биткино Азигулово Дружино-Бардым Манчаж	

1.7 Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств. Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием

В рамках проведения обследования интенсивности движения транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования Артинского городского округа были исследованы 16 транспортных узлов. Исследования проводились в марте 2017 г. и мае 2018 г.

В таблице 1.7.1 приведен перечень узлов, на которых проводились обследования интенсивности движения транспортных средств.

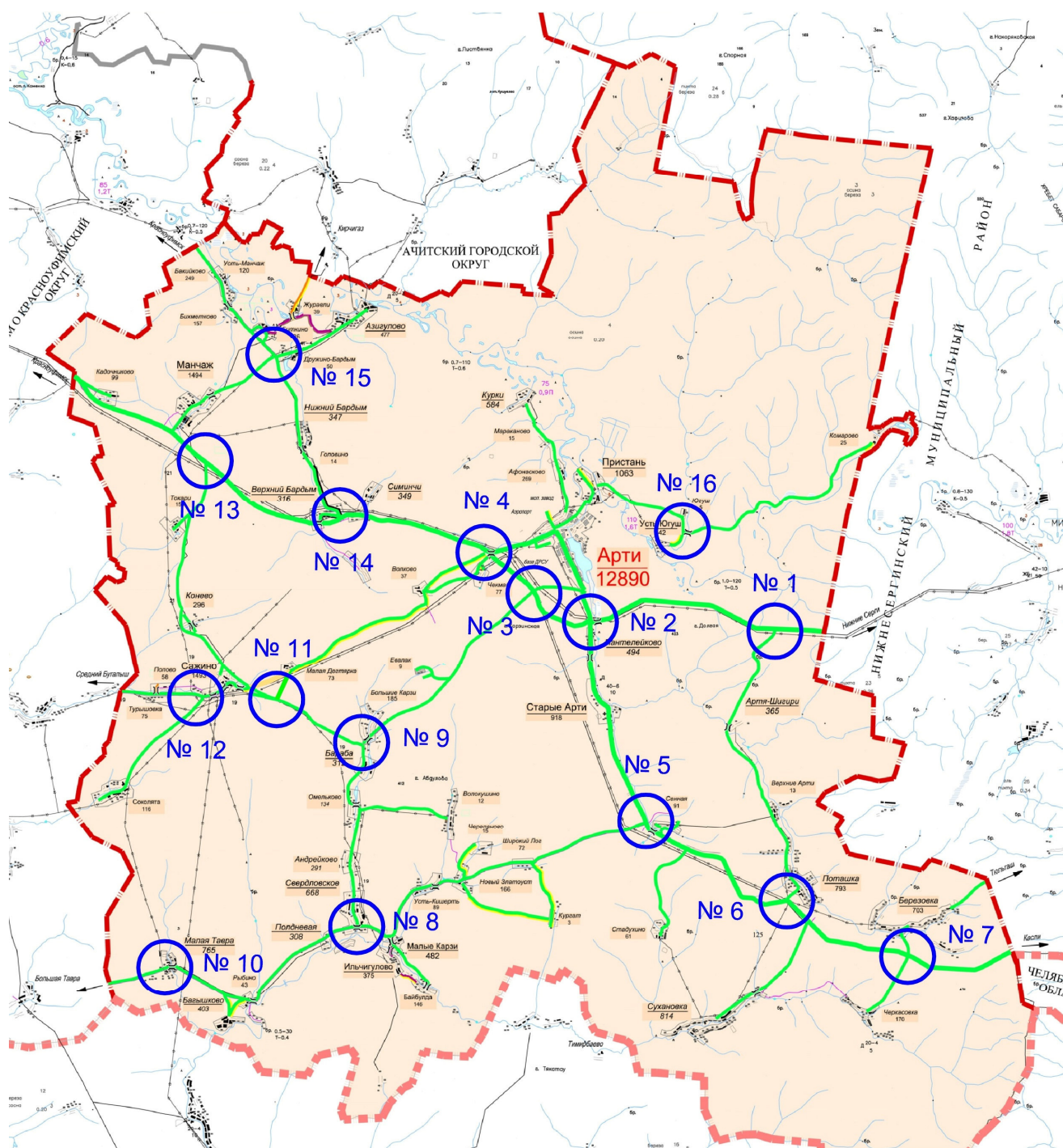
Таблица 1.7.1 – Перечень транспортных узлов, на которых проводились обследования интенсивности движения транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования Артинского городского округа

№ п/п	Наименование транспортного узла	Номер рисунка
1	Пересечение автомобильных дорог «г.Нижние Серги – г.Михайловск – р.п.Арти» и «подъезд к автодороге д.Артя-Шигири – с.Поташка»	1.7.2
2	Пересечение автомобильных дорог «г.Красноуфимск – р.п.Арти – г.Касли», «г.Нижние Серги – г.Михайловск – р.п.Арти» и «Обход р.п. Арти»	1.7.3
3	Пересечение автомобильных дорог «Обход р.п. Арти» и «подъезд к с.Большие Карзи» от автодороги «г.Красноуфимск – р.п.Арти – г.Касли»	1.7.4
4	Пересечение автомобильных дорог «г.Красноуфимск – р.п.Арти – г.Касли» и «Обход р.п. Арти»	1.7.5
5	Пересечение автомобильных дорог «г.Красноуфимск – р.п.Арти – г.Касли» и «д.Большая Тавра – с.Свердловское – д.Сенная»	1.7.6
6	Пересечение автомобильных дорог «г.Красноуфимск – р.п.Арти – г.Касли» и «Подъезд к с.Поташка»	1.7.7
7	Пересечение автомобильных дорог «г.Красноуфимск – р.п.Арти – г.Касли», «Подъезд к д.Березовка» и «Подъезд к д.Черкасовка»	1.7.8
8	Пересечение автомобильных дорог «д.Большая Тавра – с.Свердловское – д.Сенная» и «с.Манчаж – с.Сажино – с.Свердловское»	1.7.9
9	Пересечение автомобильных дорог «с.Манчаж – с.Сажино – с.Свердловское» и «подъезд к с.Большие Карзи»	1.7.10
10	Пересечение автомобильных дорог «д.Большая Тавра – с.Свердловское – д.Сенная» в районе с.Малая Тавра	1.7.11
11	Пересечение автомобильных дорог «с.Манчаж – с.Сажино – с.Свердловское», «подъезд к с.Сажино» и «подъезд к д.Малая Дегтярка» от автодороги «с.Манчаж – с.Сажино – с.Свердловское»	1.7.12
12	Пересечение автомобильных дорог «с.Средний Бугалыш – с.Сажино – р.п.Арти» и «с.Сажино – д.Соколята»	1.7.13
13	Пересечение автомобильных дорог «с.Манчаж – с.Сажино – с.Свердловское» и «г.Красноуфимск – р.п.Арти – г.Касли»	1.7.14
14	Пересечение автомобильных дорог «г.Красноуфимск – р.п.Арти – г.Касли», «г.Красноуфимск – с.Симинчи» и «Подъезд к д.Верхний Бардым»	1.7.15
15	Пересечение автомобильных дорог «г.Красноуфимск – с.Симинчи», «подъезд к с.Манчаж» и «подъезд к с.Азигулово»	1.7.16
16	Пересечение автомобильных дорог «д.Югуш – д.Комарово» и	1.7.17

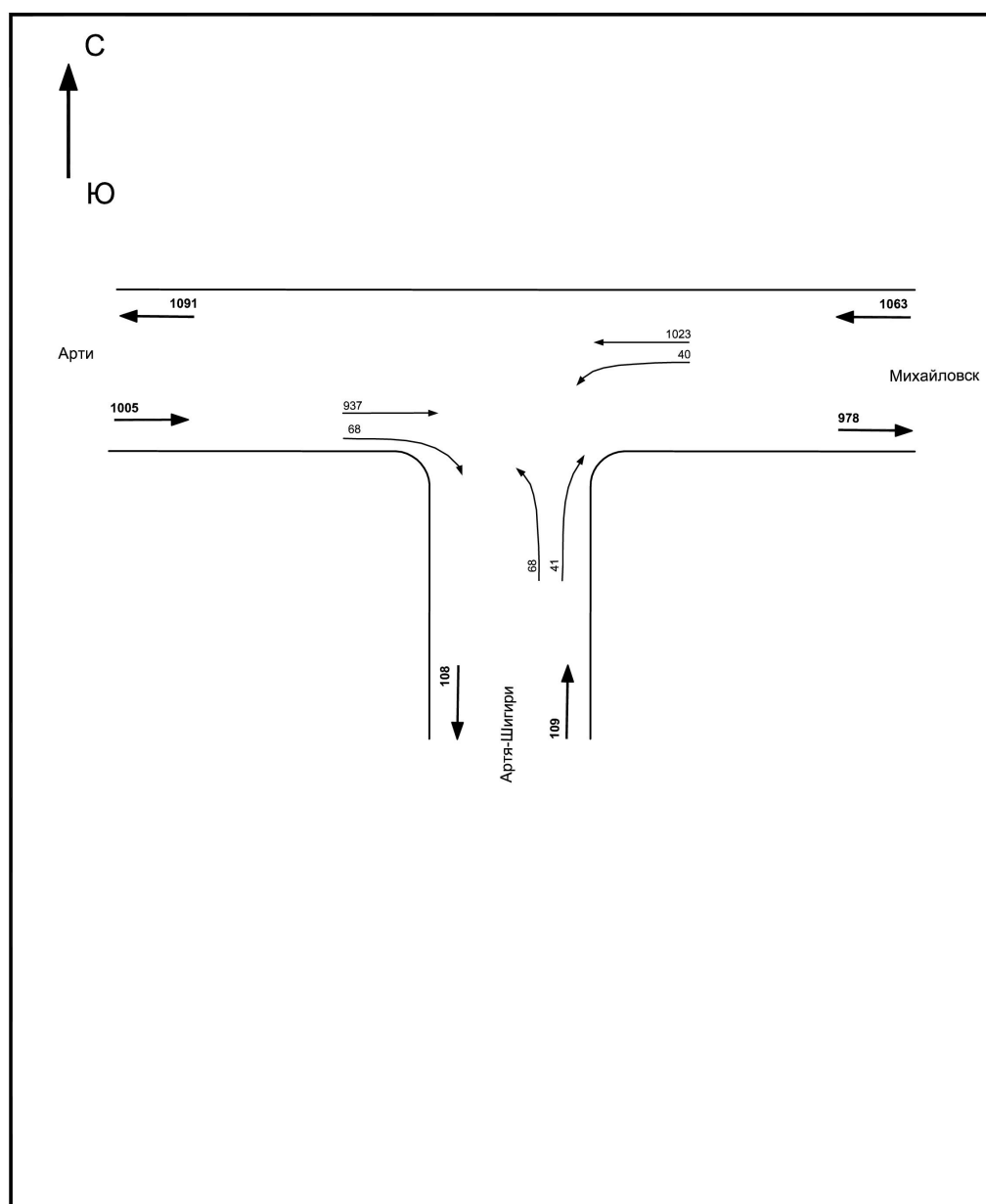
	«с.Пристань – с.Усть-Югуш»	
--	----------------------------	--

Карта-схема расположения транспортных узлов обследования интенсивности движения транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования Артинского городского округа приведена на рисунке 1.7.1.

Эпюра интенсивности движения транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования Артинского городского округа представлена в Приложении 2.



**Рисунок 1.7.1 – Карта-схема расположения транспортных узлов
обследования интенсивности движения транспортных средств на
автомобильных дорогах общего пользования
Артинского городского округа**



Условные обозначения:

- 1023 - Интенсивность движения, привед. авт. в сутки
- ← - Направление движения транспорта
- 1005 - Суммарная интенсивность движения, привед. авт. в сутки

Рисунок 1.7.2 – Картограмма распределения интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «г.Нижние Серги – г.Михайловск – р.п.Арти» и «подъезд к автодороге д.Артя-Шигири – с.Поташка» (узел №1)

Таблица 1.7.2 – Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «г.Нижние Серги – г.Михайловск – р.п.Арты» и «подъезд к автодороге д.Артя-Шигири – с.Поташка» (узел №1)

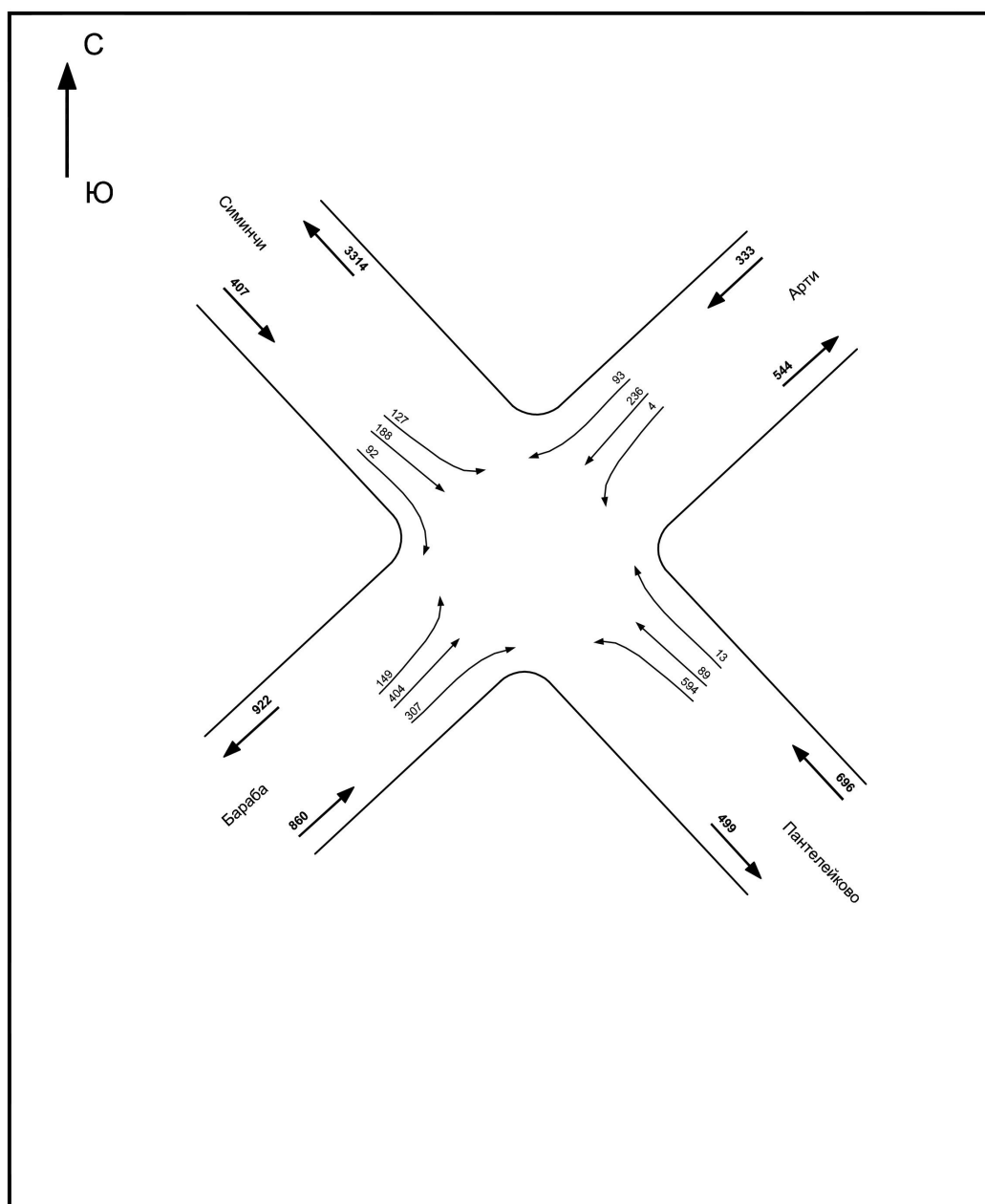
№ п/п	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в сутки					
		Направление					
		1	2	3	4	5	6
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	63	26	30	552	548	63
2	Автобусы:						
2.1	Автобусы малой вместимости	0	0	0	11	7	0
2.2	Автобусы средней вместимости	0	0	0	11	0	0
2.3	Автобусы большой вместимости	0	0	0	0	4	0
2.4	Автобусы сочлененные	0	0	0	0	0	0
3	Грузовые автомобили грузоподъемностью, т:						
3.1	до 2 включительно	0	0	4	137	78	0
3.2	свыше 2 до 6	4	11	4	19	29	4
3.3	свыше 6 до 8	0	0	0	4	4	0
3.4	свыше 8 до 14	0	0	0	7	0	0
3.5	свыше 14	0	0	0	0	8	0
4	Автопоезда грузоподъемностью, т:						0
4.1	до 12 включительно	0	0	0	7	0	0
4.2	свыше 12 до 20	0	0	0	37	11	0
4.3	свыше 20 до 30	0	0	0	41	67	0
4.4	свыше 30	0	0	0	0	0	0
Интенсивность движения, привед. авт.в сутки		68	41	40	1023	937	68

← 1 - Направление движения транспорта

Таблица 1.7.3 – Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «г.Красноуфимск – р.п.Арты – г.Касли», «г.Нижние Серги – г.Михайловск – р.п.Арты» и «Обход р.п. Арты» (узел №2)

№ п/п	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в сутки											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	481	656	344	781	319	967	293	456	322	226	41	426
2.1	Автобусы малой вместимости	26	7	0	0	0	0	4	11	0	0	0	0
2.2	Автобусы средней вместимости	11	0	8	22	4	26	0	18	0	4	0	15
2.3	Автобусы большой вместимости	7	0	0	0	0	0	4	0	4	0	0	0
2.4	Автобусы сочлененные	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Грузовые автомобили грузоподъемностью, т:	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.1	до 2 включительно	155	82	33	55	78	104	67	67	108	30	8	55
3.2	свыше 2 до 6	0	0	0	0	4	0	15	11	0	0	0	0
3.3	свыше 6 до 8	29	23	0	11	8	11	0	8	26	8	0	4
3.4	свыше 8 до 14	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0
3.5	свыше 14	104	0	0	4	0	8	0	7	0	0	0	8
4	Автопоезда	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4.1	грузоподъемностью, т: до 12 включительно	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4.2	свыше 12 до 20	7	45	4	0	30	0	4	4	37	33	0	0
4.3	свыше 20 до 30	19	37	4	0	30	0	0	0	37	33	0	0
4.4	свыше 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Интенсивность движения, привед. авт.в сутки		1091	1005	424	934	581	1199	424	660	696	449	50	556

1 - Направление движения транспорта



Условные обозначения:

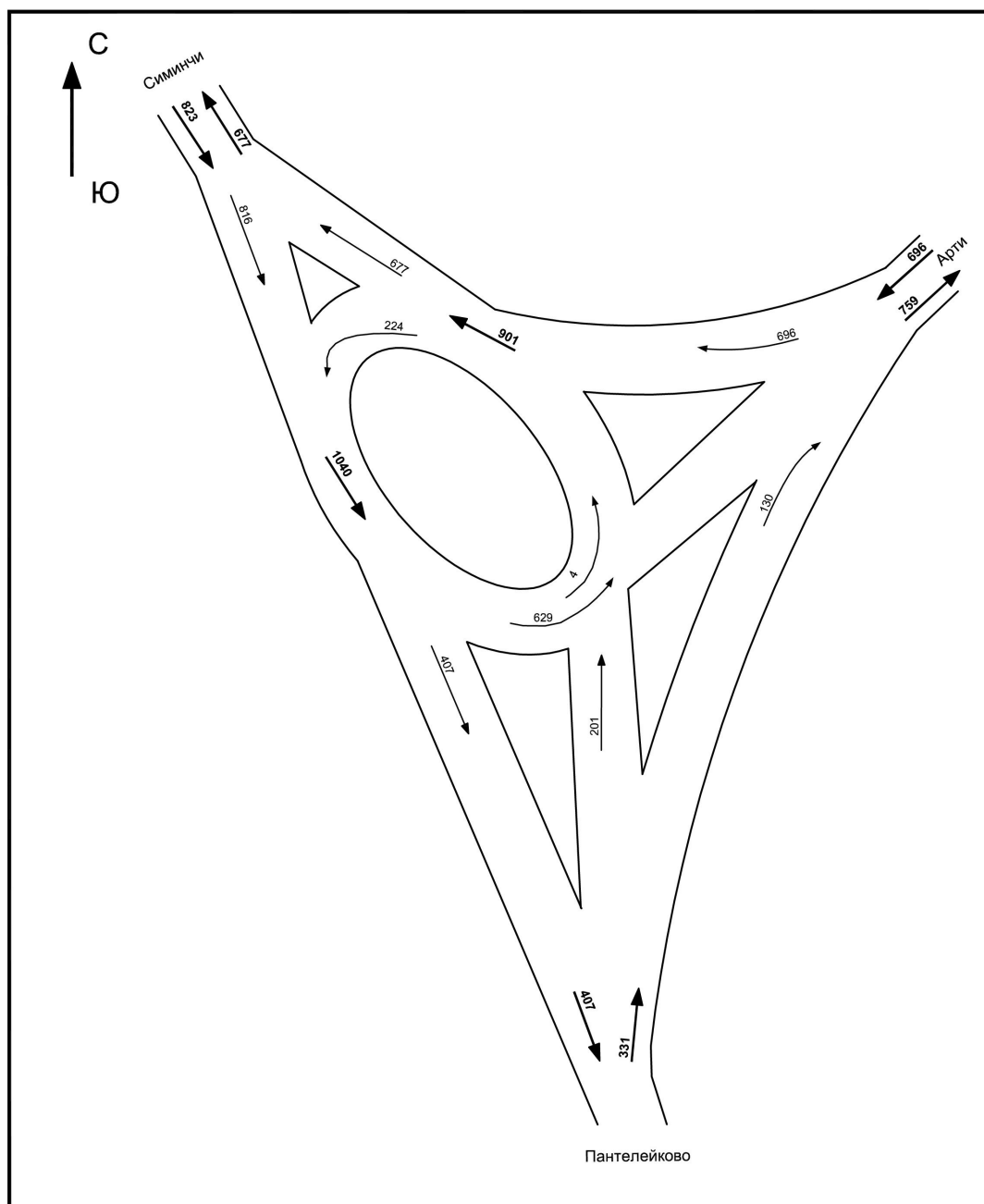
- 404 - Интенсивность движения, привед. авт. в сутки
- ← - Направление движения транспорта
- 499 - Суммарная интенсивность движения, привед. авт. в сутки

Рисунок 1.7.4 – Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «обход р.п.Арти» и «подъезд к с.Большие Карзи» от автодороги «г.Красноуфимск – р.п.Арти – г.Касли» (узел № 3)

Таблица 1.7.4 – Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «обход р.п.Арты» и «подъезд к с.Большие Карзи» от автодороги «г.Красноуфимск – р.п.Арты – г.Касли» (узел № 3)

№ п/п	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в сутки											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	222	59	4	4	181	48	63	96	56	78	248	170
2.1	Автобусы малой вместимости	11	11	0	0	4	0	0	0	0	4	4	11
2.2	Автобусы средней вместимости	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.3	Автобусы большой вместимости	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.4	Автобусы сочлененные	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Грузовые автомобили грузоподъемностью, т:												
3.1	до 2 включительно	41	8	8	0	22	22	22	11	0	22	15	15
3.2	свыше 2 до 6	11	0	0	0	4	7	4	4	26	8	19	0
3.3	свыше 6 до 8	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0
3.4	свыше 8 до 14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
3.5	свыше 14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	Автопоезда грузоподъемностью, т:												
4.1	до 12 включительно	7	0	0	0	4	0	7	4	0	15	7	7
4.2	свыше 12 до 20	30	2	0	0	4	0	7	30	0	0	22	37
4.3	свыше 20 до 30	56	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0
4.4	свыше 30	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0
Интенсивность движения, привед. авт.в сутки		594	89	13	4	236	93	127	188	92	149	404	307

Схема пересечения дорог: Симинки, Арты, Пятенейково, Егледег. Направления движения транспорта обозначены цифрами 1-12. Стрелка указывает на направление движения транспорта.



Условные обозначения:

- 696 - Интенсивность движения, привед. авт. в сутки
- ← - Направление движения транспорта
- 1040 - Суммарная интенсивность движения, привед. авт. в сутки

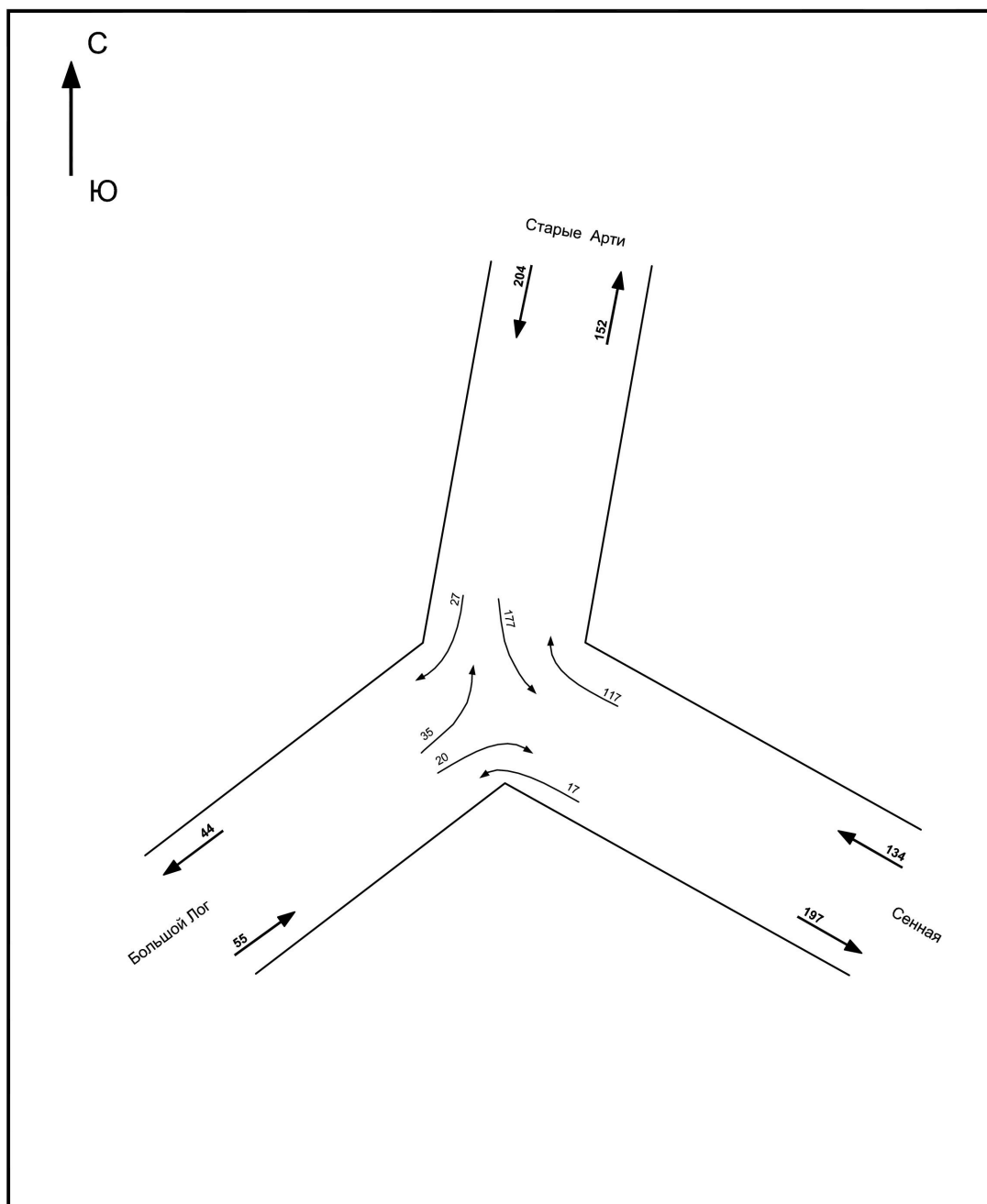
Рисунок 1.7.5 – Картограмма распределения интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «г.Красноуфимск – р.п.Арти – г.Касли» и «Обход р.п. Арти» (узел №4)

Таблица 1.7.5 – Вedomость определения интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «г.Красноуфимск – р.п.Арты – г.Касли» и «Обход р.п. Арты» (узел №4)

№ п/п	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в сутки								
		Направление								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	522	104	4	448	159	559	237	478	81
2.1	Автобусы малой вместимости	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.2	Автобусы средней вместимости	4	0	0	0	4	15	4	15	0
2.3	Автобусы большой вместимости	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.4	Автобусы сочлененные	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Грузовые автомобили грузоподъемностью, т:									
3.1	до 2 включительно	59	15	0	78	18	74	37	55	37
3.2	свыше 2 до 6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.3	свыше 6 до 8	41	0	0	33	15	44	33	26	8
3.4	свыше 8 до 14	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.5	свыше 14	11	4	0	37	4	26	30	0	30
4	Автопоезда грузоподъемностью, т:									
4.1	до 12 включительно	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4.2	свыше 12 до 20	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4.3	свыше 20 до 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4.4	свыше 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Интенсивность движения, привед. авт.в сутки		696	130	4	677	224	816	407	629	201

С Ю

1 - Направление движения транспорта



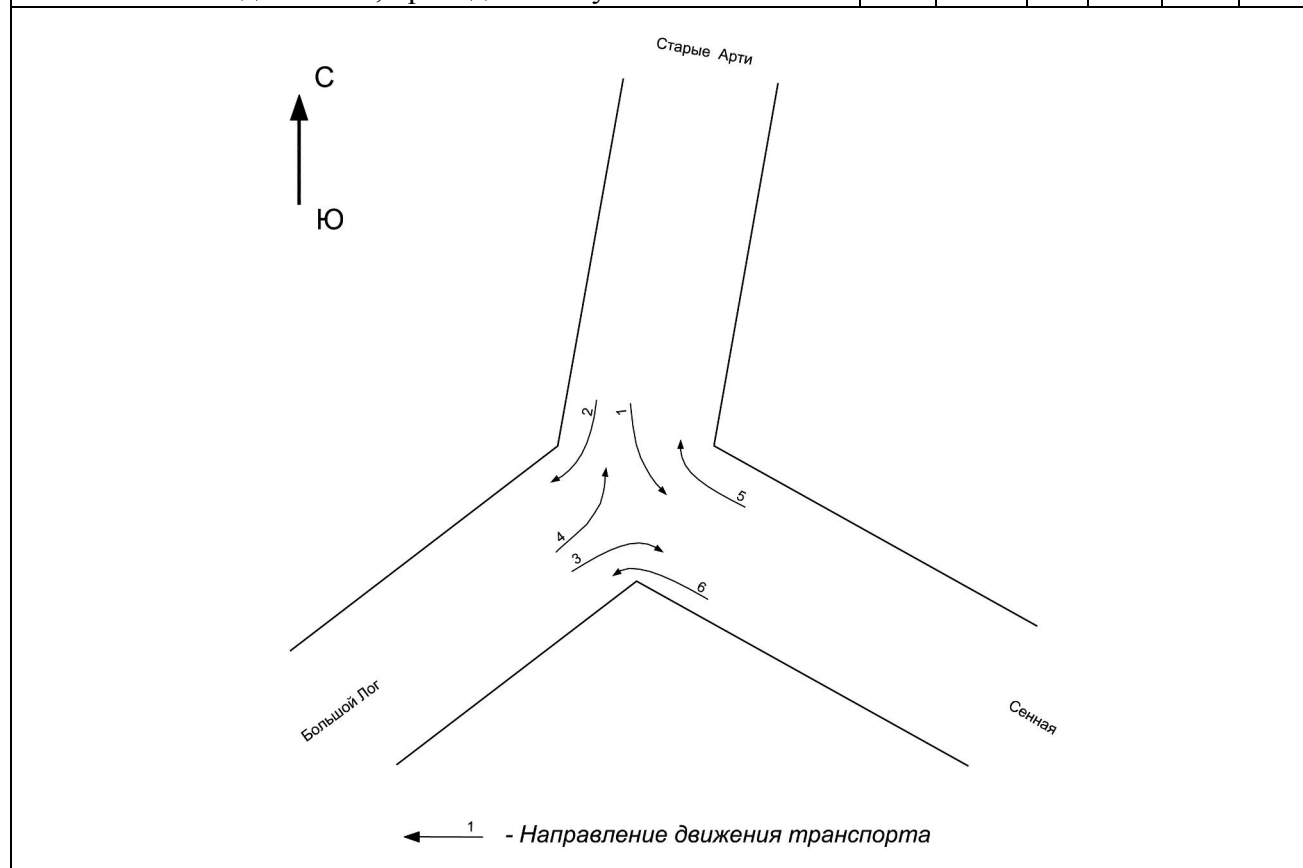
Условные обозначения:

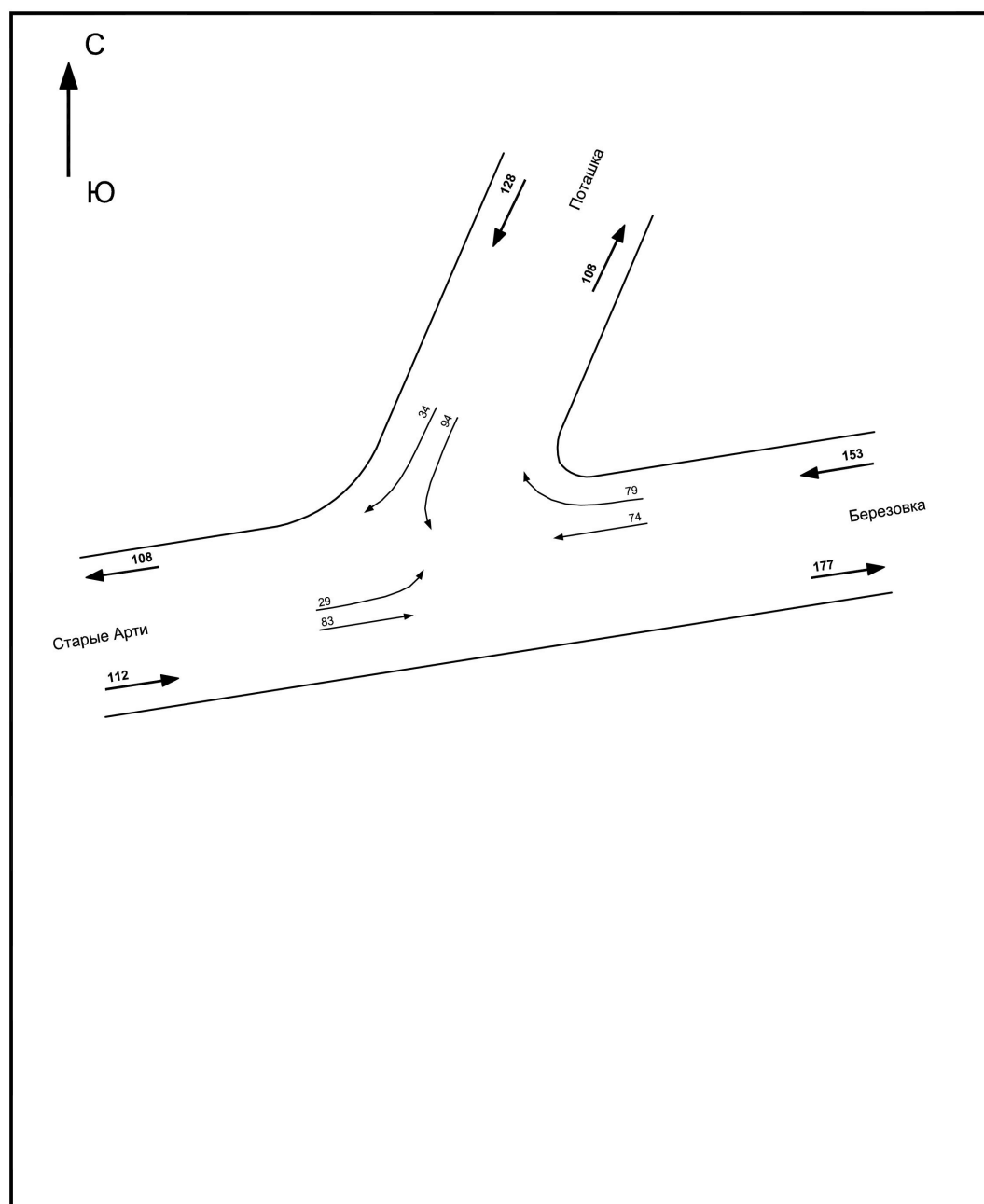
- 177 - Интенсивность движения, привед. авт. в сутки
- ← - Направление движения транспорта
- 117 - Суммарная интенсивность движения, привед. авт. в сутки

Рисунок 1.7.6 – Картограмма распределения интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «г.Красноуфимск – р.п.Арти – г.Касли» и «д.Большая Тавра – с.Свердловское – д.Сенная» (узел №5)

Таблица 1.7.6 – Ведомость определения интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «г.Красноуфимск – р.п.Арти – г.Касли» и «д.Большая Тавра – с.Свердловское – д.Сенная» (узел №5)

№ п/п	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в сутки					
		Направление					
		1	2	3	4	5	6
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	137	22	4	19	67	7
2.1	Автобусы малой вместимости	0	0	0	0	0	0
2.2	Автобусы средней вместимости	4	0	0	0	4	0
2.3	Автобусы большой вместимости	0	0	0	0	0	0
2.4	Автобусы сочлененные	0	0	0	0	0	0
3	Грузовые автомобили грузоподъемностью, т:						
3.1	до 2 включительно	15	4	4	4	11	8
3.2	свыше 2 до 6	0	0	0	0	0	0
3.3	свыше 6 до 8	8	0	8	8	8	0
3.4	свыше 8 до 14	0	0	0	0	0	0
3.5	свыше 14	0	0	0	0	8	0
4	Автопоезда грузоподъемностью, т:						
4.1	до 12 включительно	0	0	0	0	0	0
4.2	свыше 12 до 20	0	0	0	0	0	0
4.3	свыше 20 до 30	0	0	0	0	0	0
4.4	свыше 30	0	0	0	0	0	0
Интенсивность движения, привед. авт.в сутки		177	27	20	35	117	17

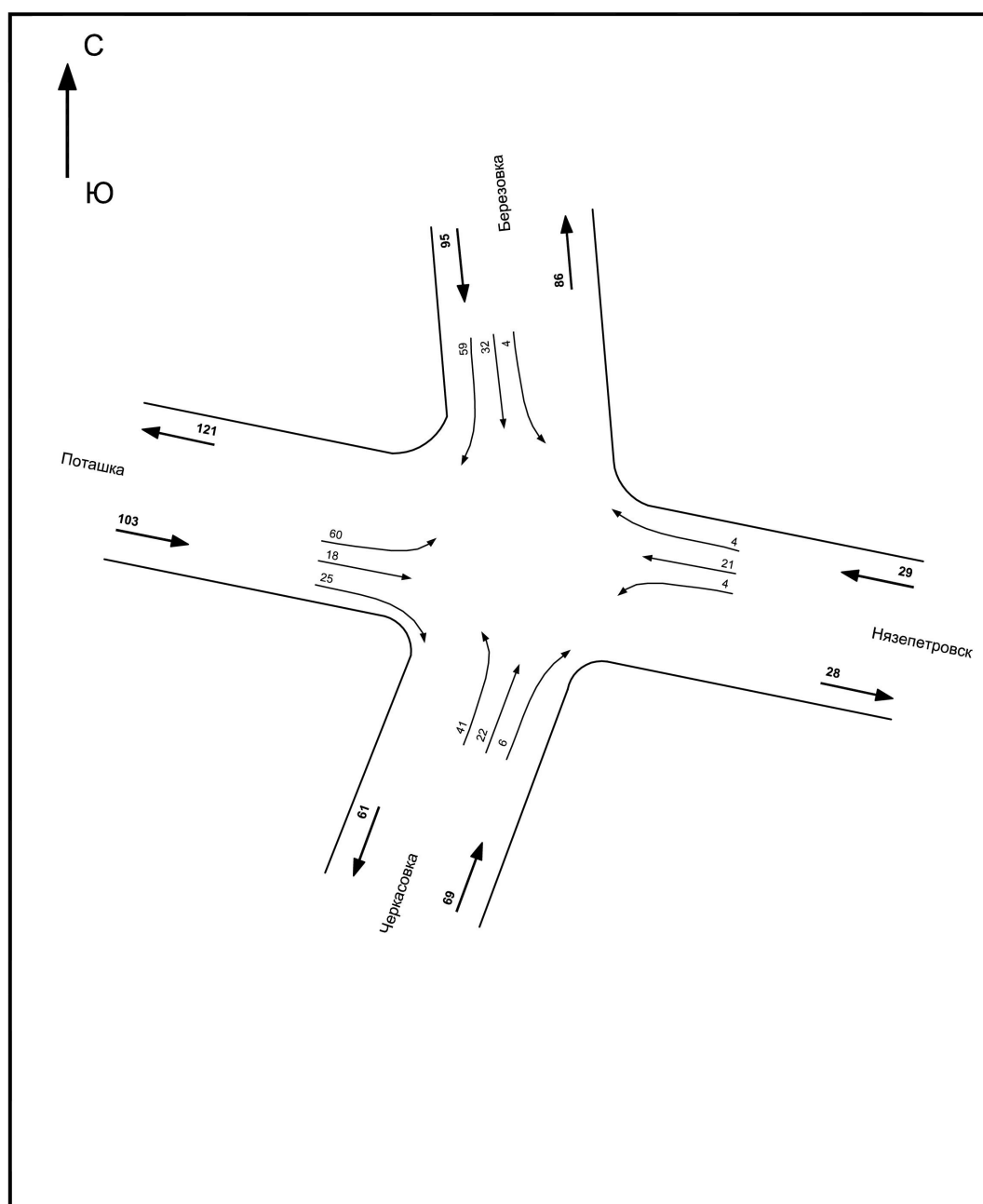




Условные обозначения:

- 94 - Интенсивность движения, привед. авт. в сутки
- ← - Направление движения транспорта
- 177 - Суммарная интенсивность движения, привед. авт. в сутки

Рисунок 1.7.7 – Картограмма распределения интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «г.Красноуфимск – р.п.Арти – г.Касли» и «Подъезд к с.Поташка» (узел №6)



Условные обозначения:

- 41 - Интенсивность движения, привед. авт. в сутки
- ← - Направление движения транспорта
- 69 - Суммарная интенсивность движения, привед. авт. в сутки

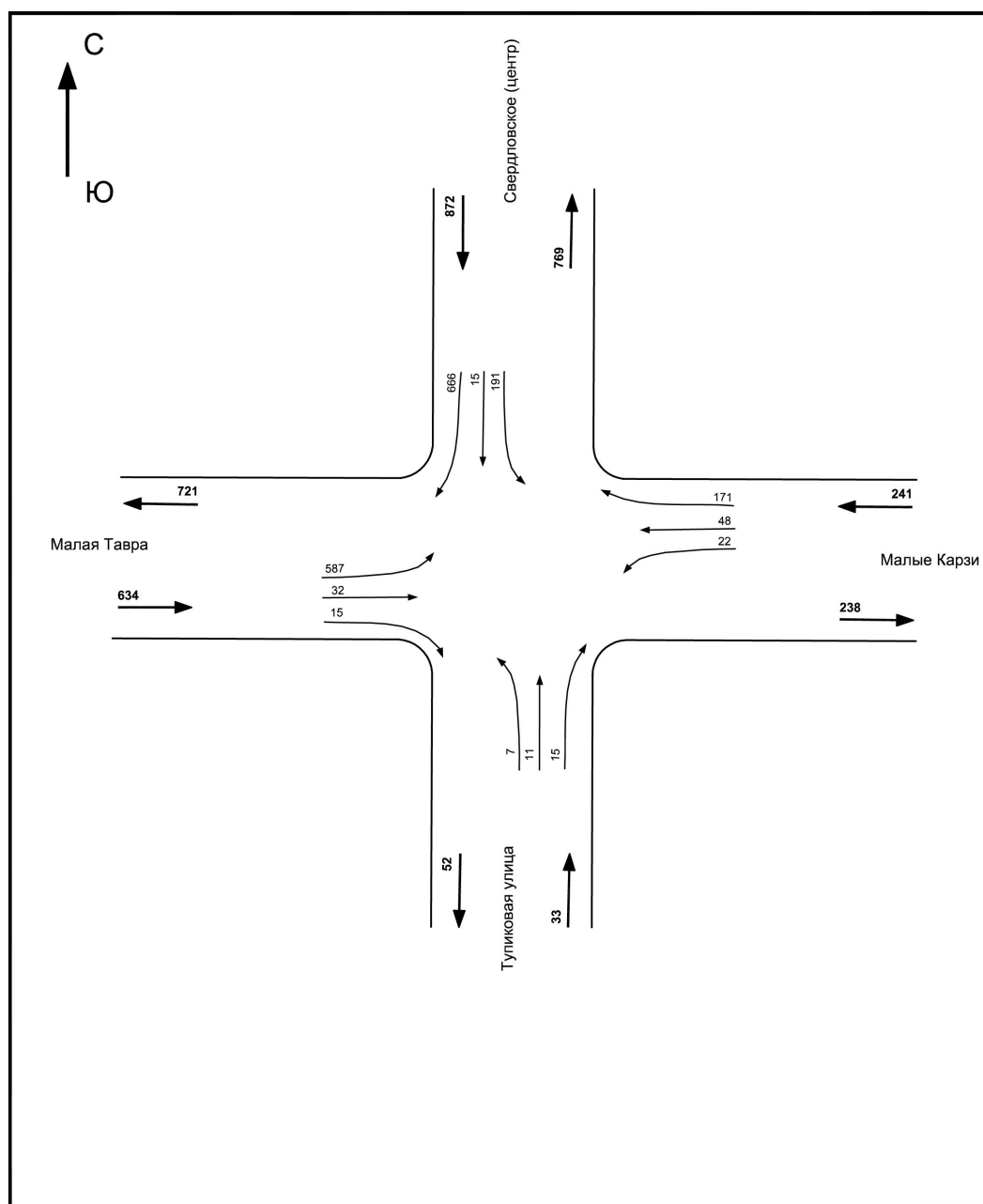
Рисунок 1.7.8 – Картограмма распределения интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «г.Красноуфимск – р.п.Арти – г.Касли», «Подъезд к д.Березовка» и «Подъезд к д.Черкасовка» (узел №7)

Таблица 1.7.8 – Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «г.Красноуфимск – р.п.Арты – г.Касли», «Подъезд к д.Березовка» и «Подъезд к д.Черкасовка» (узел №7)

№ п/п	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в сутки											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	22	22	0	4	11	4	4	22	59	41	7	19
2.1	Автобусы малой вместимости	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	7	0
2.2	Автобусы средней вместимости	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.3	Автобусы большой вместимости	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.4	Автобусы сочлененные	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Грузовые автомобили грузоподъемностью, т:												
3.1	до 2 включительно	15	0	0	0	0	0	0	8	0	11	0	0
3.2	свыше 2 до 6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0
3.3	свыше 6 до 8	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.4	свыше 8 до 14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.5	свыше 14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	Автопоезда грузоподъемностью, т:												
4.1	до 12 включительно	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
4.2	свыше 12 до 20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4.3	свыше 20 до 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4.4	свыше 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Интенсивность движения, приведен. авт.в сутки		41	22	6	4	21	4	4	32	59	60	18	25

С
Ю
З
В

← - Направление движения транспорта



Условные обозначения:

- 587 - Интенсивность движения, привед. авт. в сутки
- ← - Направление движения транспорта
- 758 - Суммарная интенсивность движения, привед. авт. в сутки

Рисунок 1.7.9 – Картограмма распределения интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «д.Большая Тавра – с.Свердловское – д.Сенная» и «с.Манчаж – с.Сажино – с.Свердловское» (узел №8)

Таблица 1.7.9 – Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «д.Большая Тавра – с.Свердловское – д.Сенная» и «с.Манчаж – с.Сажино – с.Свердловское» (узел №8)

№ п/п	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в сутки											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	11	2
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	7	11	15	22	48	133	167	15	296	259	22	15
2.1	Автобусы малой вместимости	0	0	0	0	0	7	7	0	7	7	0	0
2.2	Автобусы средней вместимости	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.3	Автобусы большой вместимости	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.4	Автобусы сочлененные	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Грузовые автомобили грузоподъемностью, т:												
3.1	до 2 включительно	0	0	0	0	0	11	11	0	70	45	4	0
3.2	свыше 2 до 6	0	0	0	0	0	0	0	0	15	11	4	0
3.3	свыше 6 до 8	0	0	0	0	0	4	0	0	8	0	0	0
3.4	свыше 8 до 14	0	0	0	0	0	4	0	0	7	4	0	0
3.5	свыше 14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0
4	Автопоезда грузоподъемностью, т:												
4.1	до 12 включительно	0	0	0	0	0	0	0	0	7	4	0	0
4.2	свыше 12 до 20	0	0	0	0	0	0	0	0	4	7	0	0
4.3	свыше 20 до 30	0	0	0	0	0	0	0	0	74	74	0	0
4.4	свыше 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Интенсивность движения, привед. авт.в сутки		7	11	15	22	48	171	191	15	666	587	32	15

С

Ю

Малая Тавра

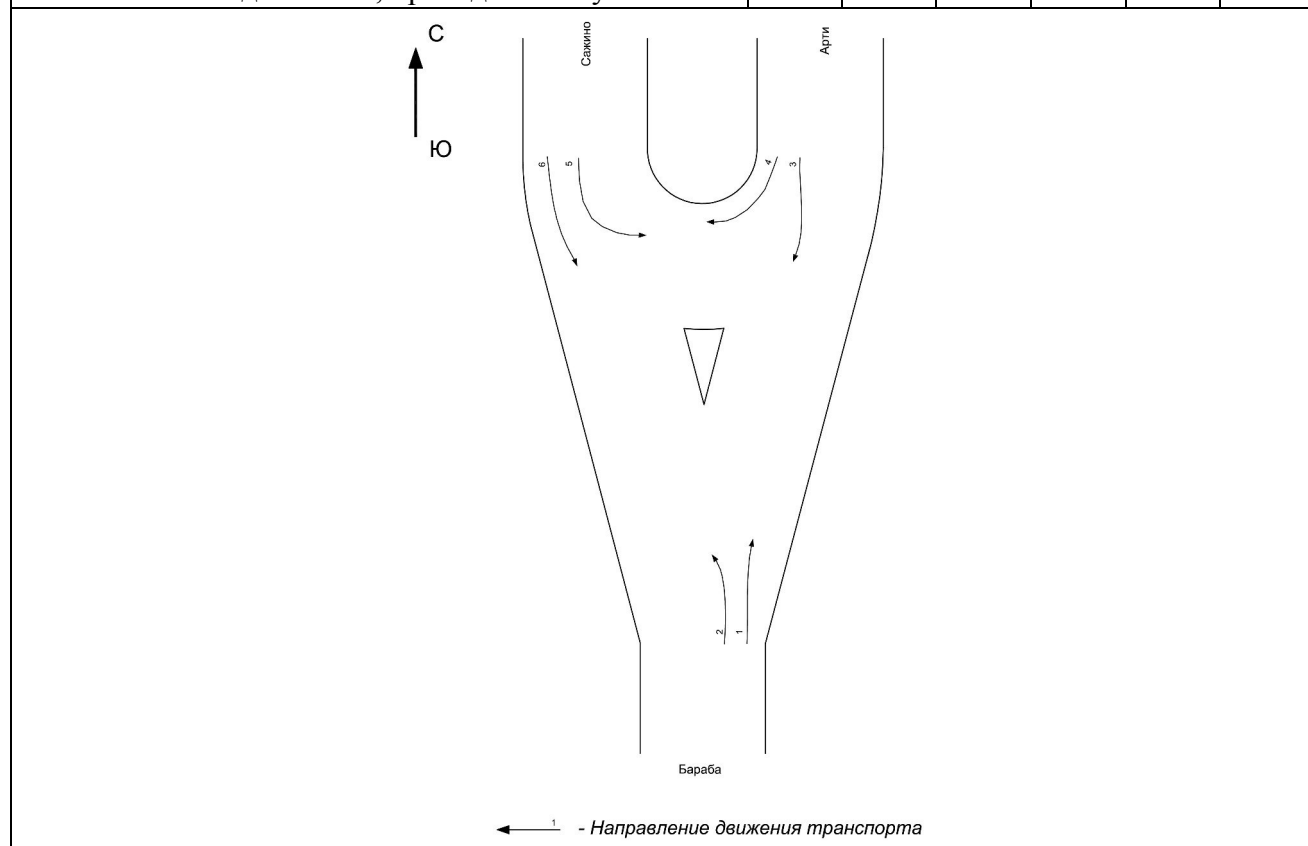
Малые Карзи

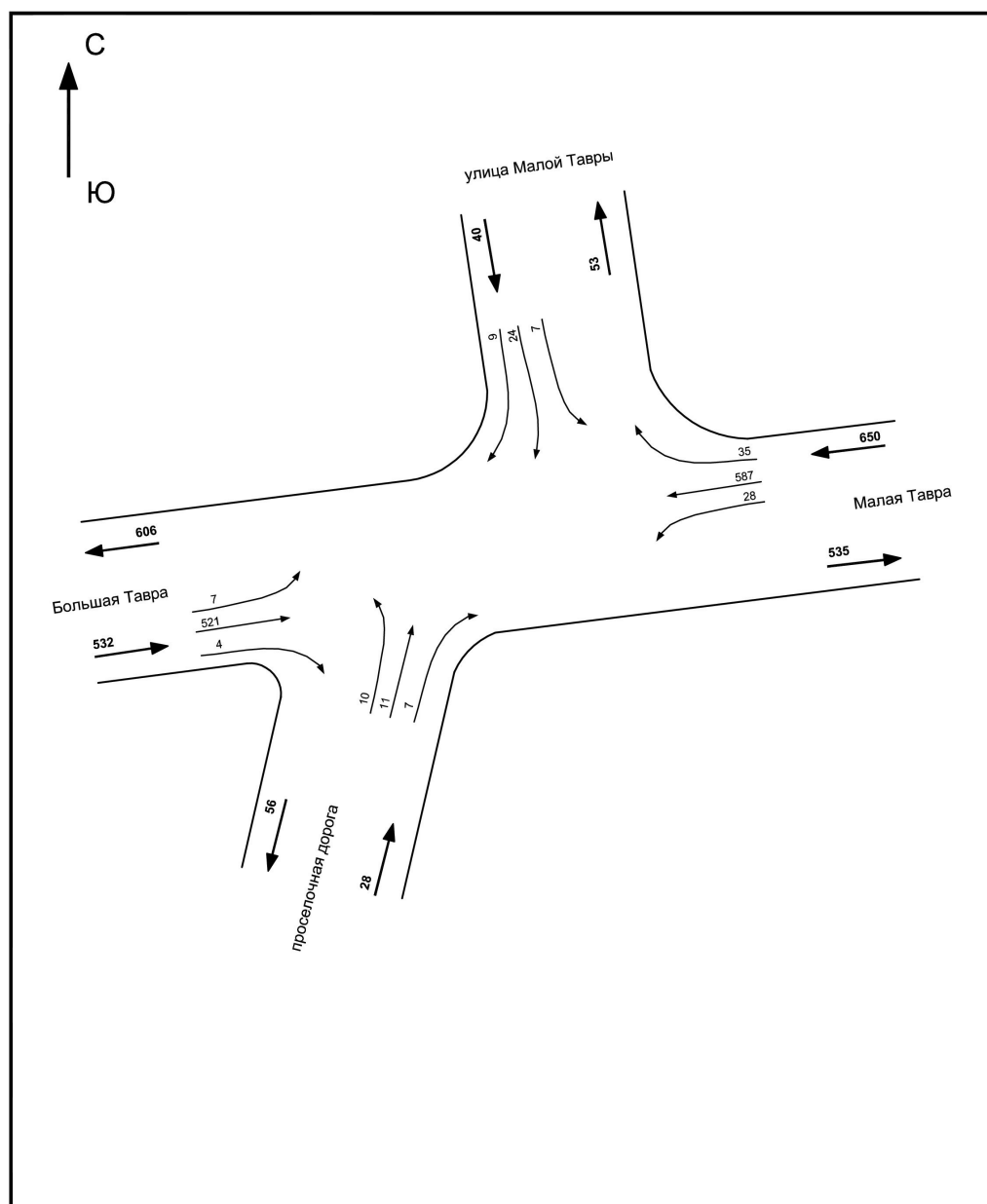
Тупиковая улица

1 - Направление движения транспорта

Таблица 1.7.10 – Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «с.Манчаж – с.Сажино – с.Свердловское» и «подъезд к с.Большие Карзи» (узел № 9)

№ п/п	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в сутки					
		Направление					
		1	2	3	4	5	6
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	352	63	226	104	89	104
2.1	Автобусы малой вместимости	15	0	11	7	7	0
2.2	Автобусы средней вместимости	4	2	8	0	0	0
2.3	Автобусы большой вместимости	0	0	0	0	0	0
2.4	Автобусы сочлененные	0	0	0	0	0	0
3	Грузовые автомобили грузоподъемностью, т:						
3.1	до 2 включительно	59	3	26	4	8	18
3.2	свыше 2 до 6	19	3	29	7	4	7
3.3	свыше 6 до 8	4	4	0	0	0	0
3.4	свыше 8 до 14	0	0	0	0	0	0
3.5	свыше 14	0	0	0	0	0	0
4	Автопоезда грузоподъемностью, т:						
4.1	до 12 включительно	4	0	11	0	4	0
4.2	свыше 12 до 20	48	0	70	19	15	7
4.3	свыше 20 до 30	26	0	70	15	4	7
4.4	свыше 30	4	0	4	0	4	0
Интенсивность движения, привед. авт.в сутки		685	81	712	210	175	174





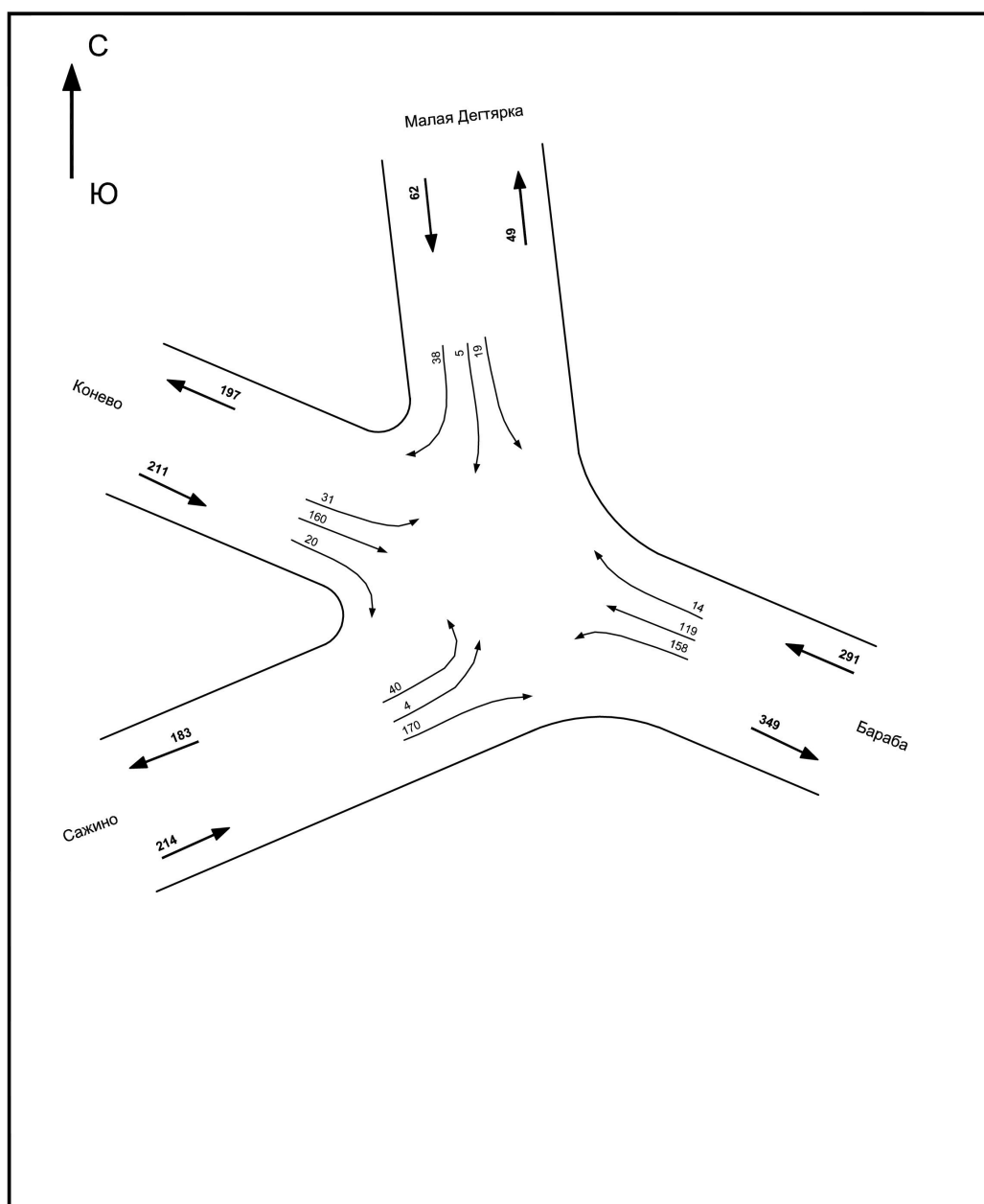
Условные обозначения:

- 521 - Интенсивность движения, привед. авт. в сутки
- ← - Направление движения транспорта
- 606 - Суммарная интенсивность движения, привед. авт. в сутки

Рисунок 1.7.11 – Картограмма распределения интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «д.Большая Тавра – с.Свердловское – д.Сенная» в районе с.Малая Тавра (узел №10)

Таблица 1.7.11 – Вedomость обследования интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «д.Большая Тавра – с.Свердловское – д.Сенная» в районе с.Малая Тавра (узел №10)

№ п/п	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в сутки											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	0	0	7	19	181	19	7	0	4	7	159	4
2.1	Автобусы малой вместимости	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0
2.2	Автобусы средней вместимости	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0
2.3	Автобусы большой вместимости	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.4	Автобусы сочлененные	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Грузовые автомобили грузоподъемностью, т:												
3.1	до 2 включительно	4	8	0	8	48	8	0	15	4	0	48	0
3.2	свыше 2 до 6	4	0	0	0	7	0	0	4	0	0	22	0
3.3	свыше 6 до 8	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0
3.4	свыше 8 до 14	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0
3.5	свыше 14	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0
4	Автопоезда грузоподъемностью, т:												
4.1	до 12 включительно	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0
4.2	свыше 12 до 20	0	0	0	0	33	0	0	0	0	0	45	0
4.3	свыше 20 до 30	0	0	0	0	67	0	0	0	0	0	63	0
4.4	свыше 30	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0
Интенсивность движения, привед. авт. в сутки		10	11	7	28	587	35	7	24	9	7	521	4



Условные обозначения:

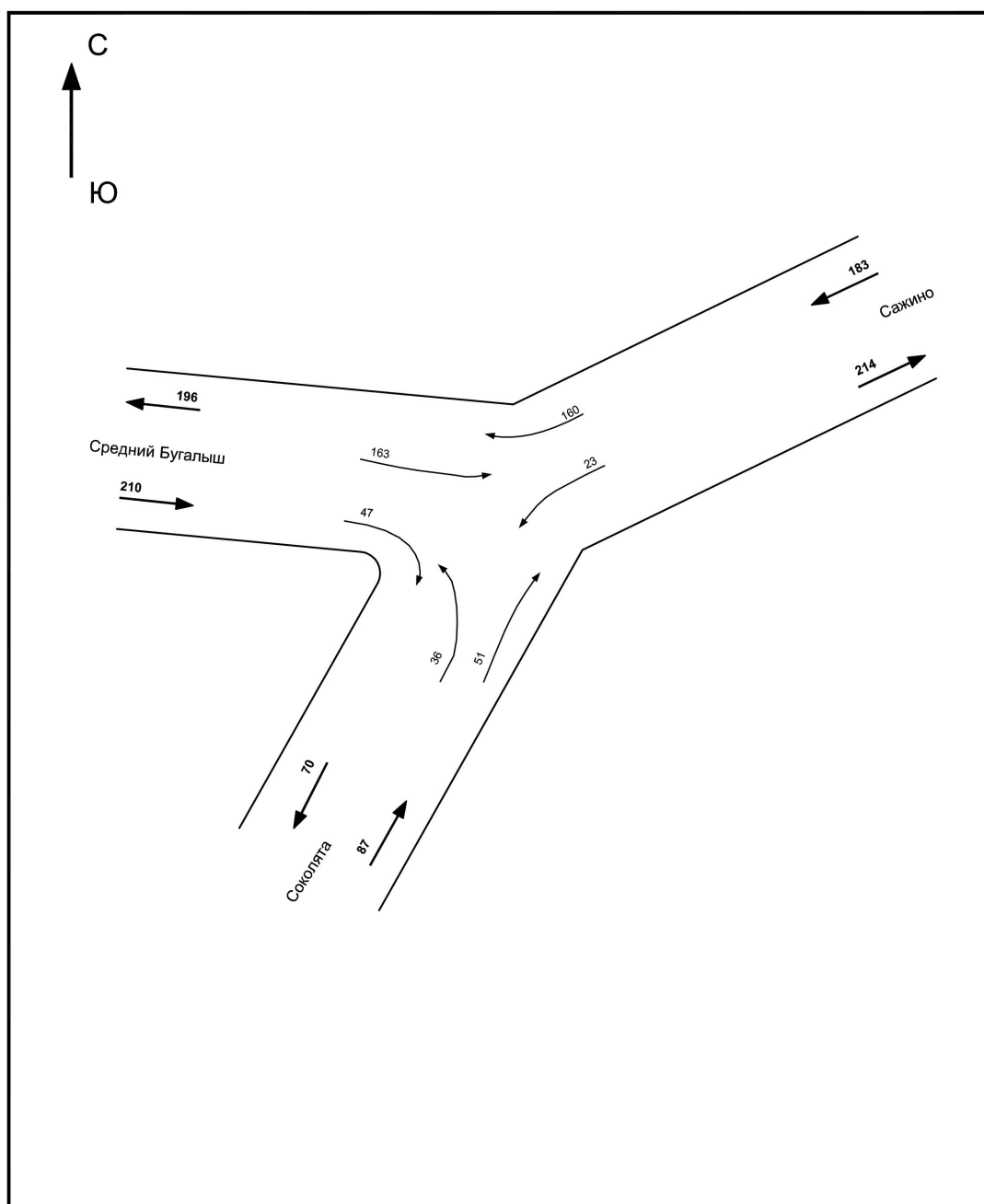
- 158 - Интенсивность движения, приведен. авт. в сутки
- ← - Направление движения транспорта
- 163 - Суммарная интенсивность движения, приведен. авт. в сутки

Рисунок 1.7.12 – Картограмма распределения интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «с.Манчаж – с.Сажино – с.Свердловское», «подъезд к с.Сажино» и «подъезд к д.Малая Дегтярка» от автодороги «с.Манчаж – с.Сажино – с.Свердловское» (узел №11)

Таблица 1.7.12 – Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «с.Манчаж – с.Сажино – с.Свердловское», «подъезд к с.Сажино» и «подъезд к д.Малая Дегтярка» от автодороги «с.Манчаж – с.Сажино – с.Свердловское» (узел №11)

№ п/п	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в сутки											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	111	74	4	7	0	11	7	104	7	30	4	85
2.1	Автобусы малой вместимости	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0	0
2.2	Автобусы средней вместимости	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4
2.3	Автобусы большой вместимости	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.4	Автобусы сочлененные	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Грузовые автомобили грузоподъемностью, т:												
3.1	до 2 включительно	11	15	4	0	4	0	4	11	4	4	0	15
3.2	свыше 2 до 6	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
3.3	свыше 6 до 8	11	4	4	4	0	11	8	0	0	0	0	0
3.4	свыше 8 до 14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
3.5	свыше 14	8	2	0	0	0	0	4	0	0	0	0	15
4	Автопоезда грузоподъемностью, т:												
4.1	до 12 включительно	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4.2	свыше 12 до 20	0	3	0	0	0	0	0	7	4	0	0	0
4.3	свыше 20 до 30	0	3	0	0	0	0	0	7	0	0	0	7
4.4	свыше 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Интенсивность движения, приведен. авт. в сутки		158	119	14	19	5	38	31	160	20	40	4	170

1 - Направление движения транспорта



Условные обозначения:

- 163 - Интенсивность движения, привед. авт. в сутки
- ← - Направление движения транспорта
- 196 - Суммарная интенсивность движения, привед. авт. в сутки

Рисунок 1.7.13 – Картограмма распределения интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «с.Средний Бугалыш – с.Сажино – р.п.Арти» и «с.Сажино – д.Соколята» (узел №12)

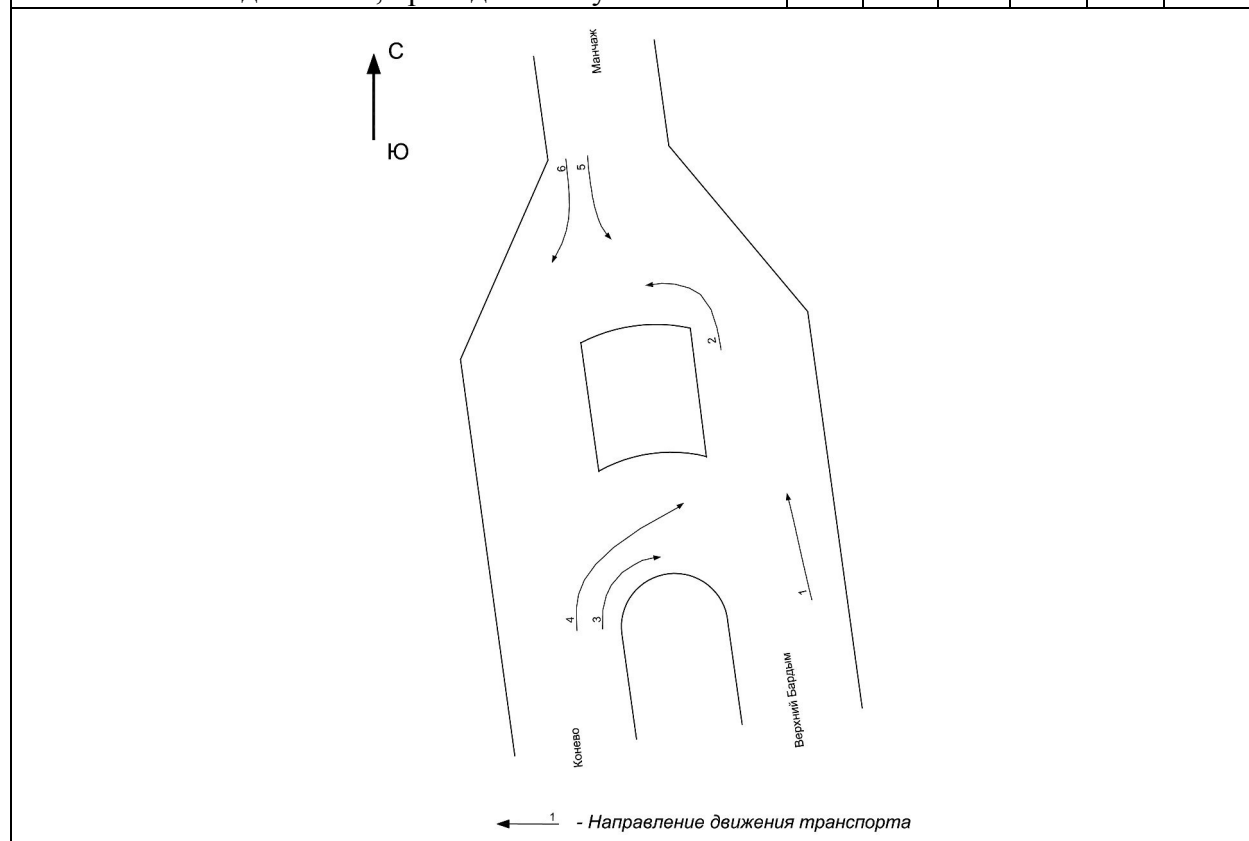
Таблица 1.7.13 – Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «с.Средний Бугалыш – с.Сажино – р.п.Арты» и «с.Сажино – д.Соколята» (узел №12)

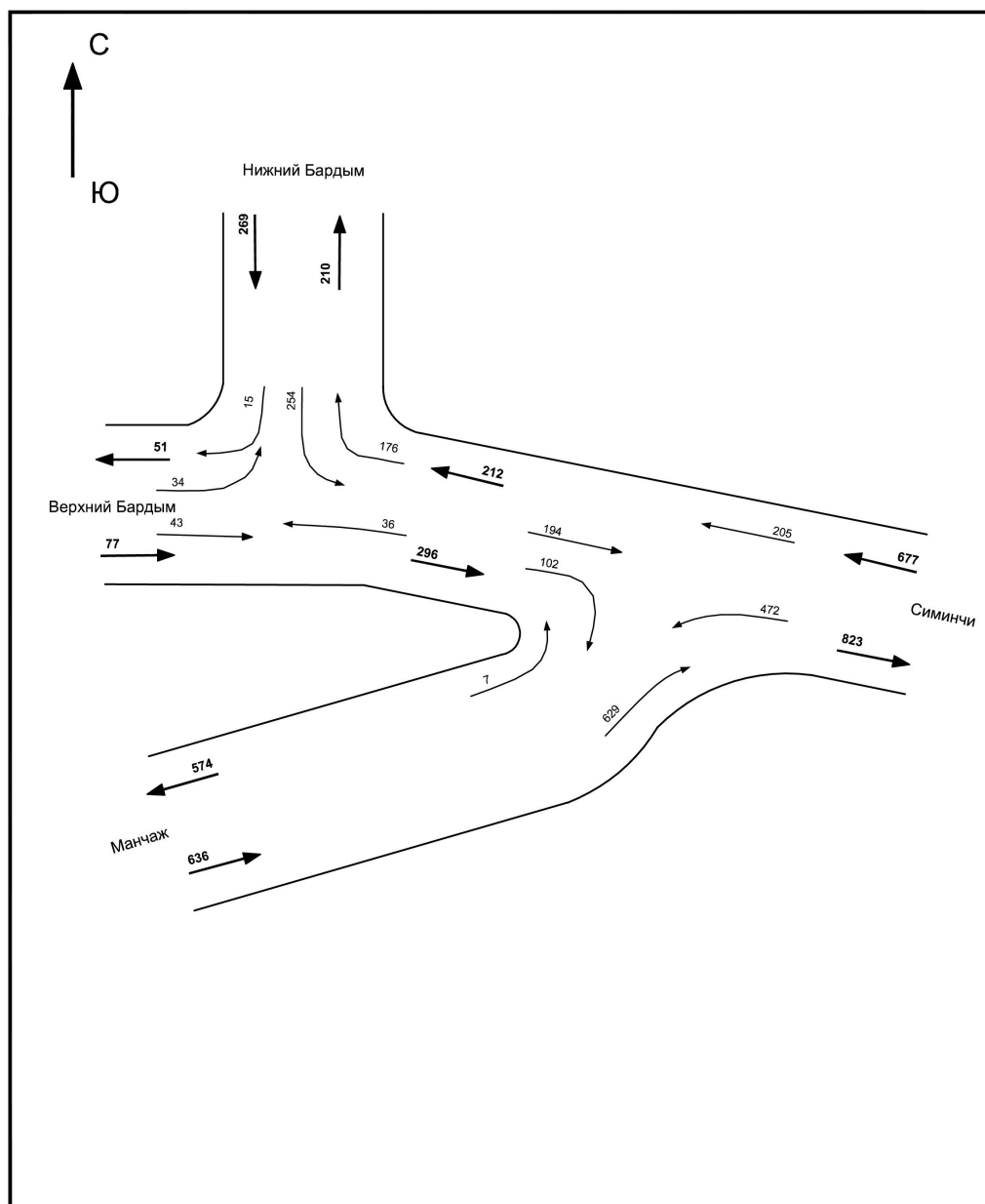
№ п/п	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в сутки					
		Направление					
		1	2	3	4	5	6
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	93	111	37	22	26	7
2.1	Автобусы малой вместимости	0	0	0	0	4	0
2.2	Автобусы средней вместимости	0	3	0	4	0	4
2.3	Автобусы большой вместимости	0	0	0	0	0	0
2.4	Автобусы сочлененные	0	0	0	0	0	0
3	Грузовые автомобили грузоподъемностью, т:						
3.1	до 2 включительно	15	12	4	4	11	0
3.2	свыше 2 до 6	0	0	4	0	4	0
3.3	свыше 6 до 8	11	19	0	0	0	4
3.4	свыше 8 до 14	0	0	0	0	0	0
3.5	свыше 14	11	0	0	0	0	0
4	Автопоезда грузоподъемностью, т:						
4.1	до 12 включительно	0	0	0	0	0	0
4.2	свыше 12 до 20	4	0	0	0	0	0
4.3	свыше 20 до 30	0	0	0	0	0	0
4.4	свыше 30	0	0	0	0	0	0
Интенсивность движения, привед. авт.в сутки		160	163	47	36	51	23



Таблица 1.7.14 – Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «с.Манчаж – с.Сажино – с.Свердловское» и «г.Красноуфимск – р.п.Арти – г.Касли» (узел №13)

№ п/п	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в сутки					
		Направление					
		1	2	3	4	5	6
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	341	26	22	93	396	52
2.1	Автобусы малой вместимости	11	0	0	7	11	0
2.2	Автобусы средней вместимости	4	0	0	0	4	0
2.3	Автобусы большой вместимости	0	0	0	0	4	0
2.4	Автобусы сочлененные	0	0	0	0	0	0
3	Грузовые автомобили грузоподъемностью, т:						
3.1	до 2 включительно	48	3	11	11	41	18
3.2	свыше 2 до 6	34	14	4	22	37	0
3.3	свыше 6 до 8	0	0	0	0	0	0
3.4	свыше 8 до 14	0	0	0	0	0	0
3.5	свыше 14	0	0	0	0	0	0
4	Автопоезда грузоподъемностью, т:						
4.1	до 12 включительно	0	0	0	4	0	7
4.2	свыше 12 до 20	22	0	0	0	26	33
4.3	свыше 20 до 30	19	0	0	0	0	0
4.4	свыше 30	0	0	0	0	0	0
Интенсивность движения, привед. авт.в сутки		574	48	42	155	594	163





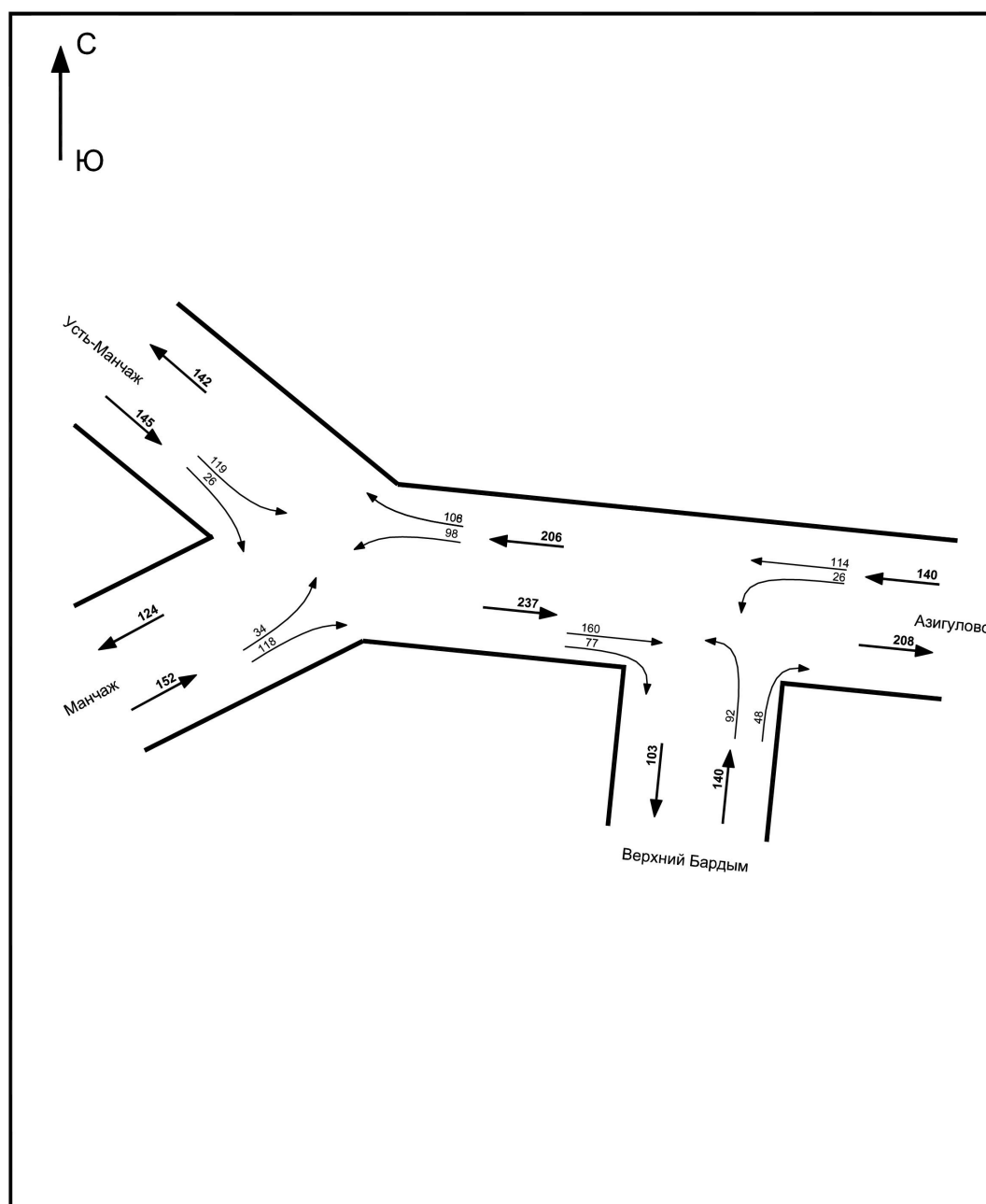
Условные обозначения:

- 472 - Интенсивность движения, привед. авт. в сутки
- ← - Направление движения транспорта
- 636 - Суммарная интенсивность движения, привед. авт. в сутки

Рисунок 1.7.15 – Картограмма распределения интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «г.Красноуфимск – р.п.Арти – г.Касли», «г.Красноуфимск – с.Симинчи» и «Подъезд к д.Верхний Бардым» (узел №14)

Таблица 1.7.15 – Ведомость определения интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «г.Красноуфимск – р.п.Арты – г.Касли», «г.Красноуфимск – с.Симинчи» и «Подъезд к д.Верхний Бардым» (узел №14)

№ п/п	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в сутки											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	307	7	311	156	119	33	133	26	15	15	30	148
2.1	Автобусы малой вместимости	0	0	4	7	4	4	7	0	0	0	0	7
2.2	Автобусы средней вместимости	8	0	0	4	8	0	4	0	0	0	0	8
2.3	Автобусы большой вместимости	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.4	Автобусы сочлененные	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Грузовые автомобили грузоподъемностью, т:												
3.1	до 2 включительно	33	0	33	8	8	22	8	8	0	4	4	26
3.2	свыше 2 до 6	0	0	4	4	7	7	4	0	0	4	0	11
3.3	свыше 6 до 8	29	0	37	0	8	4	0	0	0	4	0	8
3.4	свыше 8 до 14	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0
3.5	свыше 14	48	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	Автопоезда грузоподъемностью, т:												
4.1	до 12 включительно	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4.2	свыше 12 до 20	4	0	7	4	4	4	4	0	0	0	0	7
4.3	свыше 20 до 30	22	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0
4.4	свыше 30	15	0	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0
Интенсивность движения, приведен. авт. в сутки		629	7	472	205	194	102	176	36	15	43	34	254



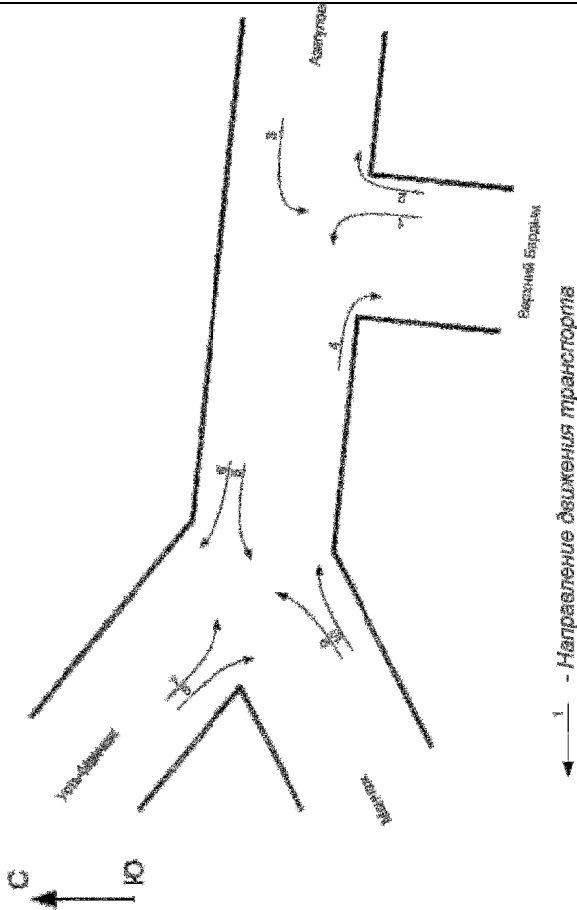
Условные обозначения:

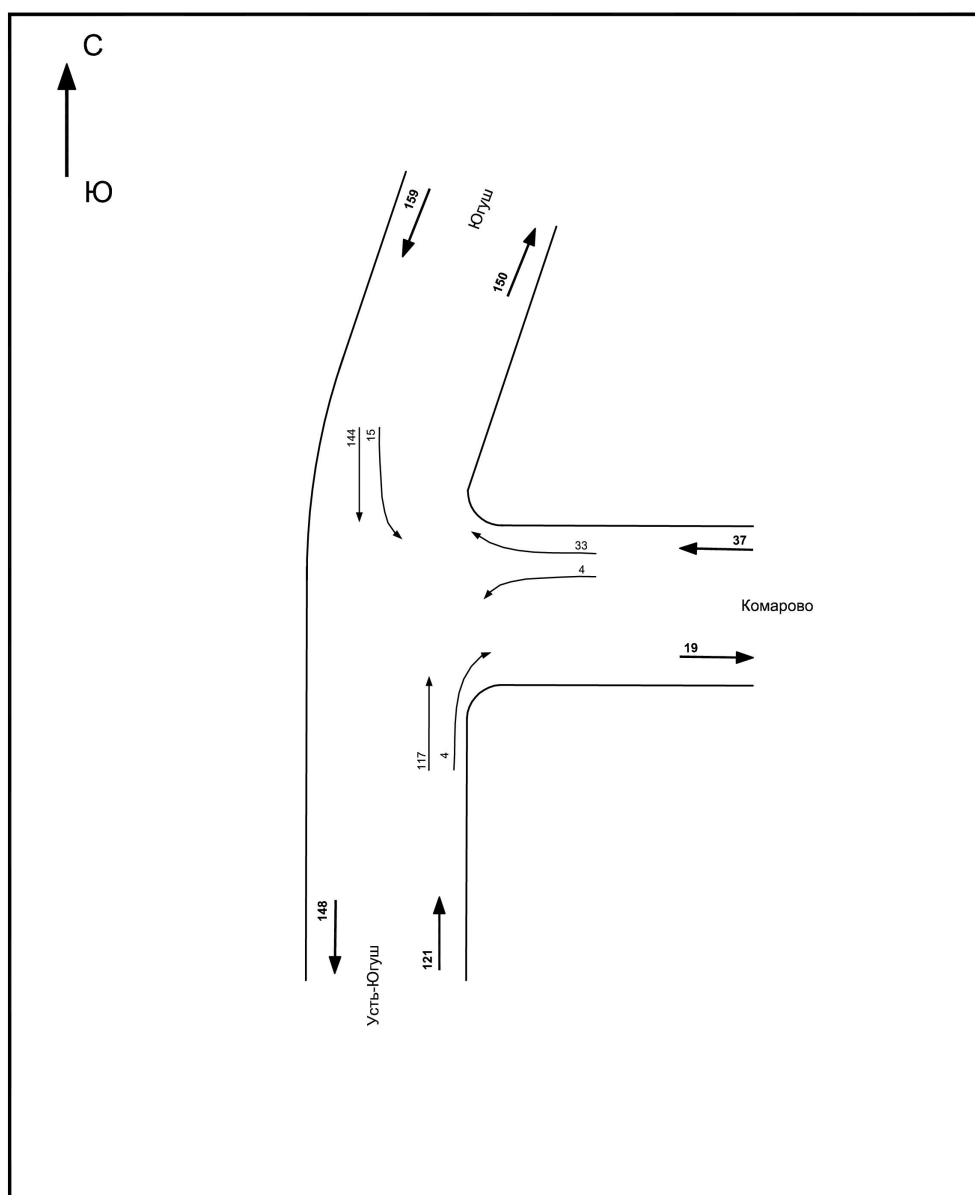
- 118 - Интенсивность движения, привед. авт. в сутки
- ← - Направление движения транспорта
- 140 - Суммарная интенсивность движения, привед. авт. в сутки

Рисунок 1.7.16 – Картограмма распределения интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «г.Красноуфимск – с.Симинчи», «подъезд к с.Манчаж» и «подъезд к с.Азигулово» (узел № 15)

Таблица 1.7.16 – Ведомость оределения интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «г.Красноуфимск – с.Симинчи», «подъезд к с.Манчаж» и «подъезд к с.Азигулово» (узел № 15)

№ п/п	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в сутки											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	63	33	26	52	48	89	85	26	30	93		
2.1	Автобусы малой вместимости	0	3	0	7	7	4	7	0	0	4		
2.2	Автобусы средней вместимости	4	2	0	0	4	4	4	0	0	0		
2.3	Автобусы большой вместимости	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
2.4	Автобусы сочлененные	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
3	Грузовые автомобили грузоподъемностью, т:												
3.1	до 2 включительно	11	0	0	8	11	4	11	0	4	4		
3.2	свыше 2 до 6	4	0	0	4	11	0	0	0	0	11		
3.3	свыше 6 до 8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
3.4	свыше 8 до 14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
3.5	свыше 14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
4	Автопоезда грузоподъемностью, т:												
4.1	до 12 включительно	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
4.2	свыше 12 до 20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
4.3	свыше 20 до 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
4.4	свыше 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Интенсивность движения, привед. авт.в сутки		92	41	26	77	98	108	119	26	34	118		





Условные обозначения:

- 144 - Интенсивность движения, привед. авт. в сутки
- ← - Направление движения транспорта
- 121 - Суммарная интенсивность движения, привед. авт. в сутки

Рисунок 1.7.17 – Картограмма распределения интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «д.Югуш – д.Комарово» и «с.Пристань – с.Усть-Югуш» (узел №16)

Таблица 1.7.17 – Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении автомобильных дорог «д.Югуш – д.Комарово» и «с.Пристань – с.Усть-Югуш» (узел №16)

№ п/п	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в сутки					
		Направление					
		1	2	3	4	5	6
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	119	15	96	4	33	4
2.1	Автобусы малой вместимости	4	0	4	0	0	0
2.2	Автобусы средней вместимости	0	0	0	0	0	0
2.3	Автобусы большой вместимости	0	0	0	0	0	0
2.4	Автобусы сочлененные	0	0	0	0	0	0
3	Грузовые автомобили грузоподъемностью, т:	0	0	0	0	0	0
3.1	до 2 включительно	4	0	0	0	0	0
3.2	свыше 2 до 6	11	0	11	0	0	0
3.3	свыше 6 до 8	0	0	0	0	0	0
3.4	свыше 8 до 14	0	0	0	0	0	0
3.5	свыше 14	0	0	0	0	0	0
4	Автопоезда грузоподъемностью, т:	0	0	0	0	0	0
4.1	до 12 включительно	0	0	0	0	0	0
4.2	свыше 12 до 20	0	0	0	0	0	0
4.3	свыше 20 до 30	0	0	0	0	0	0
4.4	свыше 30	0	0	0	0	0	0
Интенсивность движения, привед. авт.в сутки		144	15	117	4	33	4

С
Ю

Югуш

Комарово

Усть-Югуш

1 - Направление движения транспорта

На основании проведенных исследований интенсивности движения транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования Артинского городского округа можно сделать следующие выводы:

– результаты исследования показали, что за период с марта 2017 г. по май 2018 г. значение интенсивности движения транспорта в исследуемых узлах изменилось менее чем на 2%, что говорит о хорошей сходимости результатов. В отчетных материалах приведен средний показатель интенсивности движения транспорта, полученный при обследовании в марте 2017 г. и мае 2018 г.

– наибольшая интенсивность движения отмечена на пересечении автомобильных дорог «г.Красноуфимск – р.п.Арти – г.Касли», «г.Нижние Серги – г.Михайловск – р.п.Арти» и «Обход р.п. Арти» (узел №2). Интенсивность по направлениям составляет от 550 до 1091 приведенных автомобилей в сутки. На данном узле следует отметить высокую долю грузового движения, которая составляет от 22 до 39 % в зависимости от магистральных направлений: потоки, следующие по автодороге «Обход р.п. Арти», въезд и выезд из р.п. Арти;

– высокая интенсивность транспортного движения наблюдается на пересечении автомобильных дорог «с.Манчаж – с.Сажино – с.Свердловское» и «подъезд к с.Большие Карзи» (узел №9). Здесь при интенсивности свыше 800 приведенных автомобилей в сутки по всем направлениям, отмечается высокая доля грузового движения, выражающаяся в показателях от 27,3 до 45,7 % на пяти из шести направлениях.

– также высокая интенсивность отмечена на пересечении автомобильных дорог «г.Нижние Серги – г.Михайловск – р.п.Арти» и «подъезд к автодороге д.Артя-Шигири – с.Поташка» (узел № 1), где транспортный поток в направлении р.п. Арти составляет 1023 приведенных автомобилей в сутки, а в направлении г.Михайловск – 937. При этом отмечается высокая доля грузового движения, выражающаяся соответственно 30,5 и 26 %.

– следует отметить большую долю грузового движения на пересечении автомобильных дорог «Обход р.п. Арти» и «подъезд к с.Большие Карзи» от автодороги «г.Красноуфимск – р.п.Арти – г.Касли» (узел № 3), где при интенсивности свыше 800 приведенных автомобилей в сутки на направлениях, связывающих автодорогу «Обход р.п. Арти» и автодорогу «Подъезд к с. Большие Карзи», показатель грузового движения составляет 41,2 и 25,8 %.

– при интенсивности движения свыше 750 приведенных автомобилей в сутки на пересечении автомобильных дорог «г.Красноуфимск – р.п.Арти – г.Касли» и «Обход р.п. Арти» (узел № 4) наблюдается высокая доля грузового движения: на с.Симинчи до 48%, на автодорогу «Обход р.п. Арти» – до 29 %.

– в целом средняя интенсивность транспортного движения отмечается на пересечении автомобильных дорог «с.Манчаж – с.Сажино – с.Свердловское», «подъезд к с.Сажино» и «подъезд к д.Малая Дегтярка» от автодороги «с.Манчаж – с.Сажино – с.Свердловское» (узел № 11). Высокий показатель доли грузового движения (до 69 %), но при незначительной интенсивности, обусловлен влиянием транспортных потоков, вызванных функционированием карьера строительных материалов, расположенного в д.Малая Дегтярка.

– самая высокая доля грузового движения отмечается на пересечении автомобильных дорог «д.Большая Тавра – с.Свердловское – д.Сенная» в районе с.Малая Тавра (узел №10). При интенсивности 530-600 приведенных автомобилей в сутки, доля грузового движения составляет 52-57 %;

– при средней интенсивности (свыше 100 приведенных автомобилей в сутки) на пересечении автомобильных дорог «с.Манчаж – с.Сажино – с.Свердловское» и «г.Красноуфимск – р.п.Арти – г.Касли» (узел №13) наблюдается высокая доля грузового транспорта от 25 до 52 % по всем направлениям движения;

– низкая интенсивность отмечается на пересечении автомобильных дорог «г.Красноуфимск – р.п.Арти – г.Касли» и «д.Большая Тавра – с.Свердловское –

д.Сенная» (узел № 5), пересечении автомобильных дорог «г.Красноуфимск – р.п.Арти – г.Касли» и «Подъезд к с.Поташка» (узел №6) и пересечение автомобильных дорог «г.Красноуфимск – р.п.Арти – г.Касли», «Подъезд к д.Березовка» и «Подъезд к д.Черкасовка» (узел №7). Доля грузового движения здесь варьируется от 26 до 40 %. Следует отметить низкую интенсивность в направлении г.Касли, в том числе грузового транспорта. Здесь грузовой транспорт представлен грузовиками до 2 т;

– самая низкая интенсивность отмечена на пересечении автомобильных дорог «г.Красноуфимск – с.Симинчи», «подъезд к с.Манчаж» и «подъезд к с.Азигулово» (узел № 15) и пересечении автомобильных дорог «д.Югуш – д.Комарово» и «с.Пристань – с.Усть-Югуш» (узел № 16). Доля грузового движения также имеет незначительные значения (до 10 %).

1.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков

Движение грузовых транспортных средств в ходе обследования зафиксировано на всех автомобильных дорогах и подъездах к населенным пунктам Артинского городского округа.

Грузовое движение в пределах Артинского городского округа в зависимости от местоположения имеет различия по своей интенсивности и составу транспортных средств.

По результатам обследований можно выделить следующие основные группы грузового транспорта на автодорогах Артинского городского округа:

- транзитное межрегиональное большой грузоподъемности;
- транзитное межрегиональное малой и средней грузоподъемности;
- грузовое большой грузоподъемности внутри территории городского округа;
- грузовое движение малой и средней грузоподъемности внутри территории городского округа;

Транзитное межрегиональное движение грузовых автомобилей большой грузоподъемности осуществляется на автодорогах: «г.Нижние Серги-г.Михайловск-р.п.Арти», «Обход р.п. Арти», «г.Красноуфимск-р.п.Арти-г.Касли» до р.п.Арти, «с.Манчаж-с.Сажино-с.Свердловское на участке с.Свердловское – с.Бараба, «Подъезд к с.Большие Карзи», «с.Большая Тавра-с.Свердловское-д.Сенная» на участке юго-западная граница Артинского ГО – с.Свердловское. В транспортном потоке данной группы преобладают автопоезда грузоподъемностью 20-30 тонн.

По автодорогам «г.Красноуфимск-с.Симинчи», «с.Средний Бугалыш-с.Сажино-р.п.Арти», «с.Манчаж-с.Сажино-с.Свердловское», подъезд к автодороге «д.Артя-Шигири-с.Поташка» осуществляется транзитное межрегиональное движение грузовых автомобилей малой и средней грузоподъемности.

Следует отметить, что на участке автодороги «г.Красноуфимск-р.п.Арти-г.Касли» от с.Поташка до юго-восточной границы Артинского ГО выявлена незначительная интенсивность транспортного движения, в том числе и грузового, между территорией Артинского ГО и территорией Челябинской области, что может быть вызвано низким качеством состояния покрытия автомобильных дорог.

В свою очередь на автодороге «с.Большая Тавра-с.Свердловское-д.Сенная» доля транзитного транспорта, зарегистрированного в Республике Башкортостан, составляет свыше 25 % от общей интенсивности, что говорит об активном международном транспортном сообщении.

Грузовое движение технологического транспорта внутри территории городского округа выявлено в местах лесозаготовки (д.Верхние Арти), разработки месторождений строительного материала (д.Малая Дегтярка), сельскохозяйственной деятельности (с.Малая Тавра). Интенсивность данного движения незначительна.

Грузовое движение внутри территории городского округа малой грузоподъемности выявлено практически на всех автодорогах, что связано с текущими вопросами жизнеобеспечения населения (снабжение магазинов, пунктов почты России, бытовое обслуживание). Транспортный поток данной группы представлен автотранспортными средствами грузоподъемностью до 2 тонн. Интенсивность данного движения незначительна.

Движение сельскохозяйственных механизмов внутри сельских поселенческих территорий выявлено в населенных пунктах, в которых располагаются сельскохозяйственные предприятия и организации. Для ряда населенных пунктов оно значительно в сравнении с интенсивностью других грузовых транспортных средств (д.Черкасовка, д.Березовка, с.Малая Тавра).

Исходя из анализа сложившейся ситуации, работу дорожных служб по содержанию региональных автодорог можно оценить, как удовлетворительную. Обследование показало, что нормативные требования по обслуживанию проезжей части и полосы отвода соблюдаются, в том числе в зимний период. Дорожные организации, осуществляющие обслуживание региональных дорог, укомплектованы необходимым количеством спецтехники и производственного персонала.

Содержание автодорог местного значения можно оценить также удовлетворительно. Однако, в зимний период рекомендуется увеличение частоты проведения работ по уборке снега с проезжей части и тротуаров в населенных пунктах.

Перевозка пассажиров в Артинском городском округе осуществляется исключительно посредством автомобильного транспорта.

Общественным пассажирским транспортом обеспечены 45 населенных пунктов Артинского городского округа.

Реестр маршрутов регулярных пассажирских перевозок по Артинскому городскому округу, утвержденных Постановлением Администрации

Артинского городского округа от 28.11.2016 г. № 1084, включает 11 пригородных маршрутов и 3 городских – по р.п. Арти.

Маршруты обслуживаются 26 автобусами, в том числе 21 автобусом малого класса, 3 автобусами среднего класса, 2 автобусами большого класса.

Схема муниципальных маршрутов регулярных пассажирских перевозок на территории Артинского городского округа по состоянию на 01.01.2017 г. приведена в Приложении 3.

Реестр маршрутов регулярных пассажирских перевозок по Артинскому городскому округу приведен в таблице 1.8.1.

Таблица 1.8.1 – Реестр маршрутов регулярных пассажирских перевозок по Артинскому городскому округу

Регистрационный № маршрута в реестре	Порядковый № маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Наименование улиц, дорог	Протяженность маршрута, км	Вид и класс транспортных средств, максимальное количество
1	2	3	4	5	6	7
1	151	Арти-Сухановка	д. Пантелейково с. Старые Арты пов. Д. Сенная с. Стадухино пов.с. Поташка	Р.п. Арты ул. Раб. Молодежи ул. Ленина а/д Р 350 а/д пов.с. Поташка с. Сухановка ул. Ленина	52	автобус средний-1
2	152	Арти-Березовка	д. Пантелейково с. Старые Арты пов. д. Сенная с. Стадухино пов.с. Поташка пов. с. Сухановка д.Черкасовка	р.п. Арты: ул. Раб. Молодежи ул. Ленина а/д Р 350 а/д пов.д. Черкасовка д. Березовка ул. Тракторная	52,4	автобус малый-1
3	154	Арти-Устье	р.п. Арты: ул.Фрунзе АТП с. Пристань д.Югуш	р.п. Арты: ул. Раб.Молодежи ул. Фрунзе а/д Арты- Пристань а/д Пристань-	14,5	автобус малый -2

Регистрационный № маршрута в реестре	Порядковый № маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Наименование улиц, дорог	Протяженность маршрута, км	Вид и класс транспортных средств, максимальное количество
1	2	3	4	5	6	7
				Устье ул. Ленина		
4	155	Арти-Пристань	Цетральная Школа № 6 Ферма Магазин Шевалдина Конечная	п. Арти: ул. Ленина, ул.Фрунзе с. Пристань: ул. Победы, ул. Советская, ул. Шевалдина ул. Шевалдина	9,5	автобус малый -2
5	160	Арти-Курки	р.п.Арти: Хлебокомбинат д.Афонасково д. Мараканово	п.Арти: ул. Рабочей Молодежи ул.Фрунзе ул. Дерябина а/д Арти-Курки ул Совхозная ул. Мира	9,7	автобус малый -2
6	161	Арти-Малая Тавра	с.Большие Карзи с.Бараба д. Омельково д.Андрейково с. Свердловское д.Полдневая д.Рыбино д.Багышково	р.п.Арти: ул. Рабочей Молодежи ул. Козлова а/д Р350 а/д Б.Карзи- с.Свердловское а/д с. Свердловское – д. Багышково - с.Малая Тавра ул. Мира	52,8	автобус малый -1
7	162	Арти-Азигулово - Бакийково	с. Симинчи, д В. Бардым, д. Головино, д.Н-Бардым, пов. Д. Дружино-Бардым, Д. Дружино-Бардым, с.Азигулово, д. Биткино, д.Бихметково, д.Усть-Манчаж	р.п.Арти: ул.Рабочей Молодежи ул.Козлова а/д Р350 с. Симинчи: ул.Советская д.В. Бардым а/д В.Бардым-пов. д.Дружино-Бардым с.Азигулово а/д Азигулово-Бакийково ул.Ленина	44,4	автобус малый -2

Регистрационный № маршрута в реестре	Порядковый № маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Наименование улиц, дорог	Протяженность маршрута, км	Вид и класс транспортных средств, максимальное количество
1	2	3	4	5	6	7
8	165	Арты-Широкий Лог	с. Большие Карзи с. Бараба д. Омельково д. Андрейково с. Свердловское д. Малые-Карзи д. Усть-Кишерть с. Новый Златоуст	р.п. Арты: ул. Ленина, ул. Козлова а/д Р350, а/д Б. Карзи-с. Свердловское- Широкий Лог	49,3	автобус малый -1
9	166	Арты-Поташка	пов. д. Пантелейково пов. д. Арты- Шигири д. Арты-Шигири	р.п. Арты: ул. Ленина а/д Арты- Михайловск а/д пов. д. Арты- Шигири Поташка: ул. Ленина	37,4	автобус средний -1
10	186	Арты-Старые Арты	д. Пантелейково	п. Арты ул. Ленина а/д Р350	12,6	автобус средний -1 малый - 2 большой - 1
11	192	Арты-Соколята	с. Симинчи, пов. д. Верхний Бардым, с. Манчаж д. Токари д. Конево с. Сажино	р.п. Арты: ул. Ленина ул. Козлова а/д Р 350, а/д пов. с. Сажино с. Сажино ул. Тракторная ул. Ленина	63,7	автобус малый-1
12	11	Хлебокомбинат-ул. Автолюбителей	Хлебокомбинат ПМК-17 АТП ул. 8 марта Магазин Школа № 6 Поворот ул. Фрунзе Больница Дет. сад Центральная Школа № 1 Спорткомплекс "Старт" Магазин СПТУ Магазин Лесхоз Коллективный сад ул. Автолюбителей	ул. Дерябина ул. Фрунзе ул. Рабочей молодежи ул. Козлова ул. Ленина	8,9	автобус большой-1 малый -2

Регистрационный № маршрута в реестре	Порядковый № маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Наименование улиц, дорог	Протяженность маршрута, км	Вид и класс транспортных средств, максимальное количество
1	2	3	4	5	6	7
13	12	Подстанция-Центр	Подстанция Дорожный Магазин "Ариэль" Больница пов. ул. Ленина Дет.сад Центральная	ул. Козлова ул. Козлова ул. Козлова ул. Ленина ул. Ленина ул. Ленина	3,9	Автобус средний - 1
14	13	Центр-Больница	Центр Проходная Магазин УФАН Почта Больница	ул. Ленина ул. Советская ул. Шутова ул. Аносова	2,9	автобус малый - 4

Анализ пассажиропотока на регулярных маршрутах пригородного сообщения показал, что наибольшее количество перевезенных пассажиров (340 пасс./сутки) отмечается на маршруте №186 «Арти – Старые Арти», наименьшее число пассажиров (54 пасс./сутки) наблюдается на маршрутах №152 «Арти – Березовка», №161 «Арти – Малая Тавра», №165 «Арти – Широкий Лог», №192 «Арти – Соколята».

Из городских маршрутов наибольший пассажиропоток отмечен на маршруте №11 «Хлебокомбинат – ул.Автомобилистов» (254 пасс./сутки), а наименьший на маршруте №12 «Подстанция – Центр» » (86 пасс./сутки).

Населенные пункты Артинского городского округа связаны 13 междугородними маршрутами с г.Екатеринбургом, г. Нижние Серги, г. Первоуральском, г.Ревда, г.Красноуфимском и другими населенными пунктами Свердловской области.

Перечень маршрутов регулярных перевозок междугороднего сообщения на территории Артинского городского округа приведен в таблице 6.2.

Схема маршрутов регулярных перевозок междугороднего сообщения на территории Артинского городского округа представлена в Приложении 4.

Таблица 1.8.2 – Перечень маршрутов регулярных перевозок междугороднего сообщения на территории Артинского городского округа

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Остановочные пункты	Перевозчик
До г.Екатеринбурга				
1	660А	р.п.Арти АС – г.Екатеринбург АВ /Южный/	Коллективные сады пов. д.Артя-Шигири п-н - 7км с.Шарама п-н г.Михайловск ППБ д.Половинка п-н л/о Орленок п.Новая Ельня п-н г.Нижние Серги АС п.Атиг п-н пов. г.Нижние Серги - 22км разв. п.Дружинино/с.Первомайское пов. п.Ильмовка п-н - 6 км пов. д.Хомутовка пов. г.Ревда пов. г.Первоуральск	ИП Трубеев Ю.А. р.п.Арти
2	660Б	р.п.Арти АС – г.Екатеринбург АВ /Южный/	Коллективные сады пов. д.Артя-Шигири п-н - 7км с.Шарама п-н г.Михайловск ППБ д.Половинка п-н л/о Орленок п.Новая Ельня п-н г.Нижние Серги АС п.Атиг п-н пов. г.Нижние Серги - 22км разв. п.Дружинино/с.Первомайское пов. п.Ильмовка п-н - 6 км пов. д.Хомутовка пов. г.Ревда пов. г.Первоуральск	ИП Бушуев Д.А., г.Екатеринбург
3	660В	р.п.Арти АС – г.Екатеринбург АВ /Южный/	Коллективные сады пов. д.Артя-Шигири п-н - 7км с.Шарама п-н г.Михайловск ППБ д.Половинка п-н л/о Орленок п.Новая Ельня п-н г.Нижние Серги АС п.Атиг п-н пов. г.Нижние Серги - 22км	ООО "Транспорт", р.п.Арти

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Остановочные пункты	Перевозчик
			разв. п.Дружинино/с.Первомайское пов. п.Ильмовка п-н - 6 км пов. д.Хомутовка пов. г.Ревда пов. г.Первоуральск	
4	660Г	р.п.Арти АС – г.Екатеринбург АВ /Южный/	–	ООО «Транспорт», р.п.Арти
5	842	с.Свердловское п-н – г.Екатеринбург АВ /Южный/	д.Андрейково п-н д.Омельково п-н с.Бараба п-н с.Большие Карзи п-н р.п.Арти АС г.Михайловск ППБ д.Половинка п-н г.Нижние Серги АС п.Атиг п-н пов. г.Нижние Серги - 22км разв. п.Дружинино/с.Первомайское пов. п.Ильмовка п-н - 6 км пов. д.Хомутовка пов. г.Ревда пов. г.Первоуральск	ООО «Шаров», с.Бараба
6	845	с.Сажино п-н – г.Екатеринбург АВ /Южный/	пов. д.Конево п-н пов. д.Токари п-н с.Манчаж п-н пов. д.Верхний Бардым п-н с.Симинчи п-н р.п.Арти АС г.Нижние Серги АС	ООО «Транспорт», р.п.Арти
7	846	р.п.Арти АС – г.Екатеринбург АВ /Южный/	д.Пантелейково п-н с.Старые Арти п-н пов. д.Сенная с.Поташка п-н с.Сухановка п-н (центр) д.Березовка п-н с.Тюльгаш п-н п.Красноармеец п-н с.Акбаш п-н г.Михайловск ППБ г.Нижние Серги АС п.Атиг п-н пов. г.Первоуральск	ООО «Автобусный центр», г.Екатеринбург
8	1036	с.Азигулово – г.Екатеринбург	п.Атиг п-н г.Нижние Серги АС	ИП Трубеев Ю.А., р.п.Арти

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Остановочные пункты	Перевозчик
		АВ /Южный/	г.Михайловск ППБ р.п.Арти АС с.Симинчи п-н д.Верхний Бардым п-н д.Нижний Бардым п-н д.Дружино-Бардым п-н с.Азигулово	
9	1049	р.п.Арти АС – г.Екатеринбург АВ /Южный/	р.п.Арти АС пов. д.Артя-Шигири п-н - 7км с.Шарама п-н г.Михайловск ППБ д.Половинка п-н л/о Орленок п.Новая Ельня п-н г.Нижние Серги АС п.Атиг п-н с.Первомайское п-н д.Черемша с.Битимка п-н г.Первоуральск АС	ООО «Автобусный центр», г.Екатеринбург
10	847	г.Екатеринбург АВ /Южный/ – с.Азигулово	пов. г.Первоуральск пов. г.Ревда пов. д.Хомутовка пов. п.Ильмовка п-н - 6 км разв. п.Дружинино/с.Первомайское пов. п.Солдатка п-н пов. с.Киргишаны пов. п.Бисерть п-н пов. с.Накоряково п-н пов. д.Талица п-н пов. с.Кленовское п-н пов. д.Киселевка п-н пов. п.Ключевая п-н пов. д.Тюш п-н пов. с.Афанасьевское п-н пов. д.Осыпь п-н пов. д.Ильята пов. д.Ялым п-н р.п.Ачит АС с.Александровское п-н г.Красноуфимск АВ г.Красноуфимск АК разв. с.Криулино/д.Калиновка пов. д.Кадочниково п-н с.Манчаж п-н д.Дружино-Бардым п-н	ИП Оболенская Т.Н.

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Остановочные пункты	Перевозчик
До г.Красноуфимска				
11	667	п.Арти АС – г.Красноуфимск АВ	с.Симинчи п-н пов. д.Верхний Бардым п-н с.Манчаж п-н пов.д.Кадочниково п-н г.Красноуфимск АК	ООО «Транспорт», р.п.Арти
12	682	п.Арти АС – г.Красноуфимск АВ	д.Пантелейково п-н с.Старые Арти п-н пов. д.Сенная д.Широкий Лог п-н с.Новый Златоуст п-н д.Усть-Кишерть п-н д.Малые Карзи п-н с.Свердловское п-н д.Андрейково п-н д.Омельково п-н с.Бараба п-н пов. с.Большие Карзи п-н п.Малая Дегтярка п-н с.Сажино п-н д.Конево п-н д.Токари п-н с.Манчаж п-н пов.д.Кадочниково п-н г.Красноуфимск АК	ООО «Транспорт», р.п.Арти
Екатеринбург (Северный автовокзал)				
13	975	г.Екатеринбург Северный АВ – с.Манчаж	Ачит АС Красноуфимск АВ Крылово Усть-Баяк Рахмангулово Бишково Бакийково Усть-Манчаж Бихметково Биткино Азигулово Дружино-Бардым Манчаж	

Схема муниципальных маршрутов регулярных пассажирских перевозок на территории Артинского городского округа по состоянию на 01.01.2018 г. представлена в приложении 3.

Схема маждугородних маршрутов регулярных пассажирских перевозок на территории Артинского городского округа по состоянию на 01.01.2018 г. представлена в приложении 4.

1.9 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения

Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения представлены в технических паспортах и проектах организации дорожного движения на дорогах Артинского городского округа.

1.10 Результаты оценки эффективности используемых методов организации дорожного движения

На автомобильных дорогах Артинского городского округа организация дорожного движения осуществляется посредством дорожных знаков.

Натурные обследования текущего транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети Артинского городского округа выявили не соответствия в правилах применения технических средств организации дорожного движения. Для приведения в соответствие с требованиями действующих нормативно-правовых актов в том числе с ГОСТ Р 52289-2004 в проектах организации дорожного движения предусмотрены мероприятия, а именно:

- установка дорожных знаков;
- установка светофоров Т.7;
- устройство пешеходных ограждений;
- установка искусственных неровностей;
- установка наружного освещения;
- устройство тротуаров.

1.12 Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

На основе данных, представленных ОГИБДД ОМВД России по Артинскому району выявлены основные виды дорожно-транспортных происшествий (ДТП) за период с 01.01.2012 г. по 31.12.2016 г. Диаграмма распределения основных видов ДТП представлена на рисунке 1.12.1.



Рисунок 1.12.1 – Основные виды ДТП в Артинском городском округе за период с 01.01.2012 г. по 31.12.2016 г.

Анализ видов ДТП за период с 01.01.2012 г. по 31.12.2016 г. показывает, что основную долю видов от общего количества составляют: опрокидывание (29,75%), столкновение (29,11%) и наезд на пешехода (22,78%). Высокий уровень ДТП с пешеходами в первую очередь связан с недостаточной организацией дорожного движения (наличие тротуаров, ограждений, пешеходных переходов, освещения и т.д.).

На рисунках 1.12.2, 1.12.3 представлены диаграммы распределения количества погибших и раненых в ДТП в Артинском городском округе за период с 01.01.2012 г. по 31.12.2016 г. в целом и с разделением по годам соответственно.

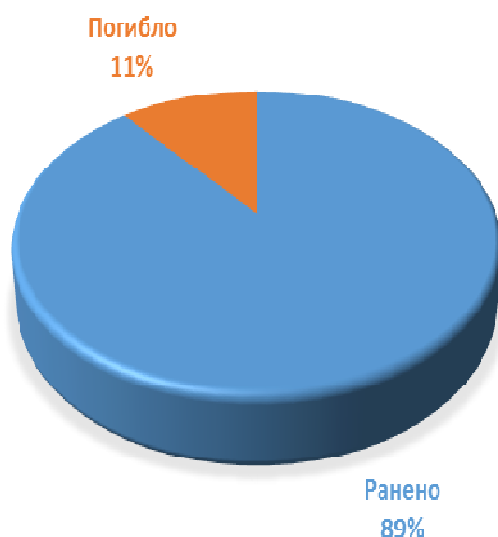


Рисунок 1.12.2 – Распределение количества погибших и раненых в ДТП в Артинском городском округе за период с 01.01.2012 г. по 31.12.2016 г. в целом

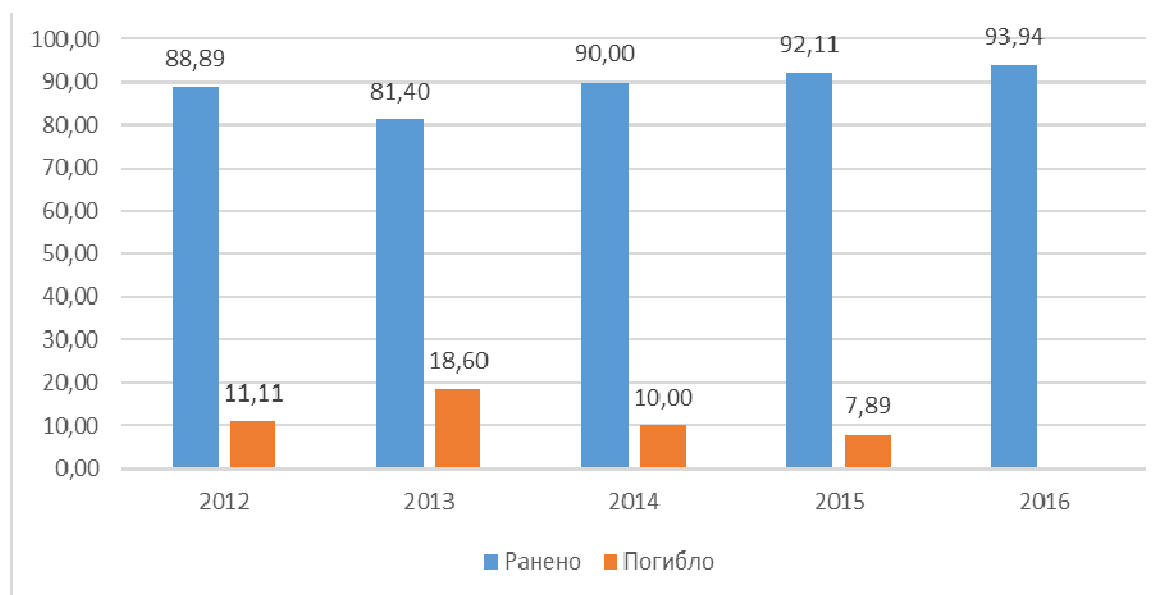


Рисунок 1.12.3 – Распределение количества погибших и раненых в ДТП в Артинском городском округе за период 2012-2016 гг., %

Диаграммы, характеризующие недостатки транспортно-эксплуатационного состояния дорог в Артинском городском округе, повлекшие возникновение ДТП за период 2012-2016 гг. в целом и с разделением по годам, представлены на рисунках 1.12.4 и 1.12.5 соответственно.

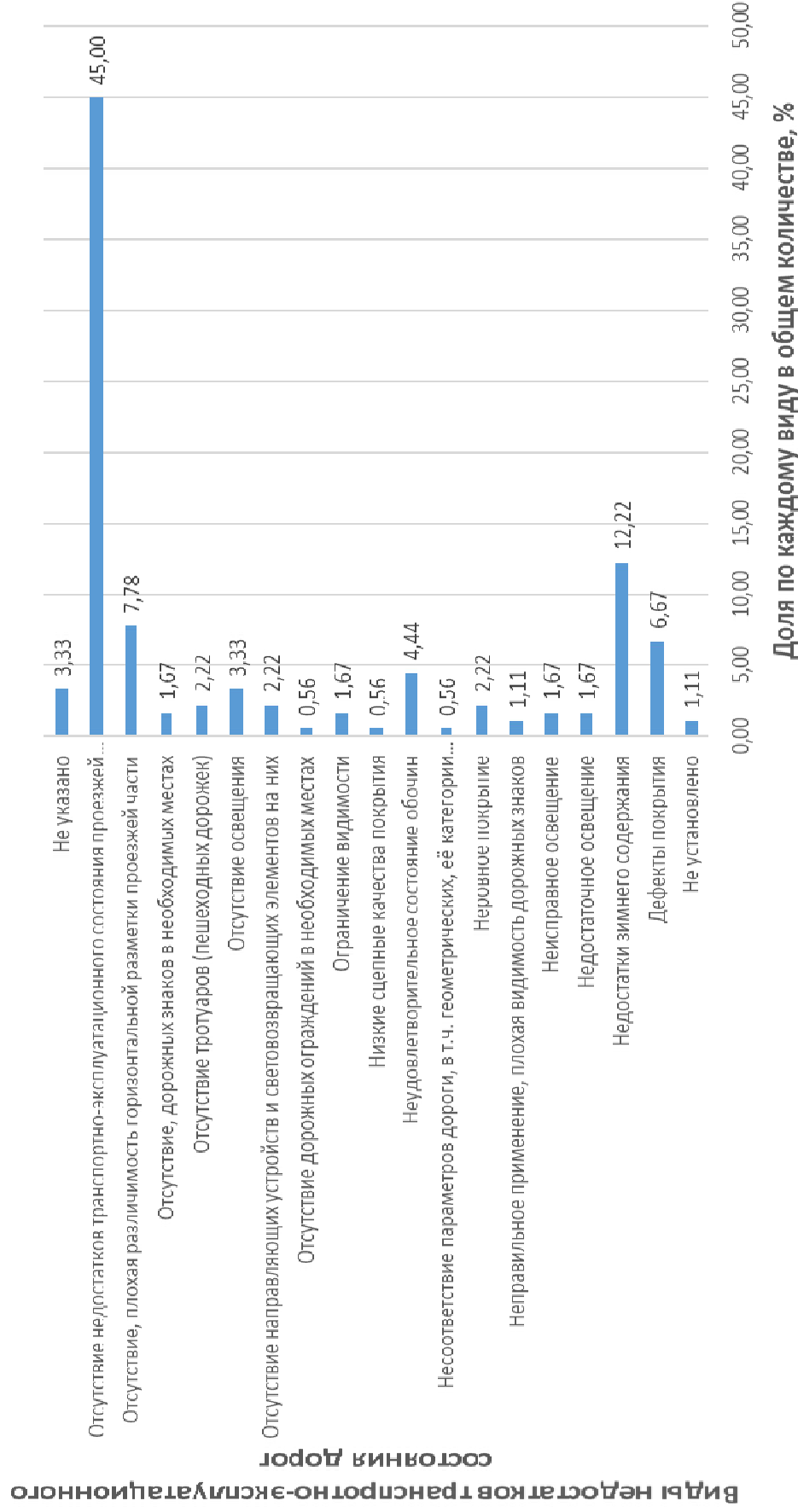


Рисунок 1.12.4 – Недостатки транспортно-эксплуатационного состояния дорог в Артинском городском округе, повлекшие возникновение ДТП за период 2012-2016 гг. в целом

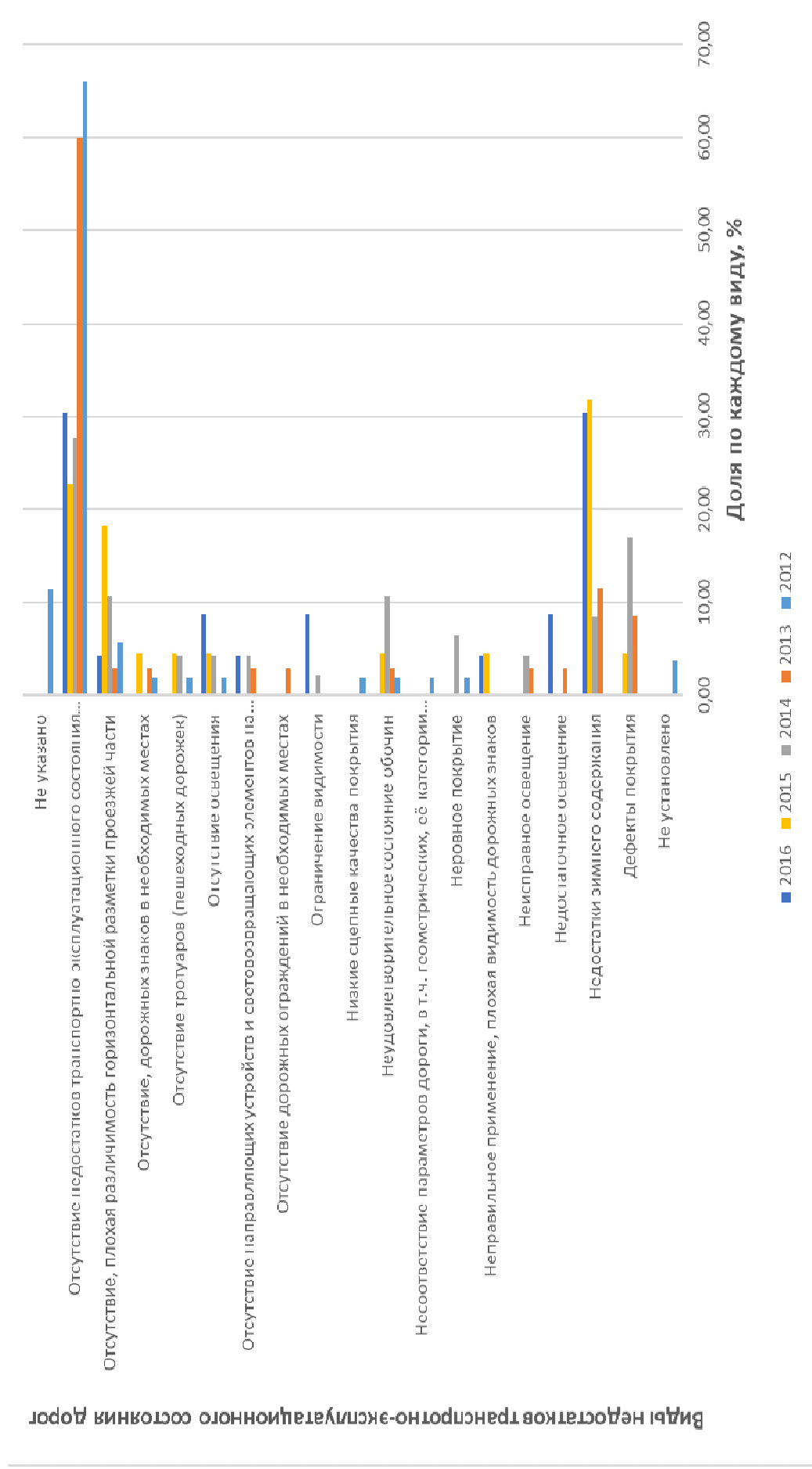


Рисунок 1.12.5 – Недостатки транспортно-эксплуатационного состояния дорог в Артинском городском округе, повлекшие возникновение ДТП за период 2012-2016 гг.

Непосредственные нарушения ПДД в Артинском городском округе, повлекшие возникновение ДТП за период 2012-2016 гг. в целом и с разделением по годам, представлены на рисунках 1.12.6 и 1.12.7 соответственно.

Сопутствующие нарушения ПДД в Артинском городском округе, повлекшие возникновение ДТП за период 2012-2016 гг. в целом и с разделением по годам, представлены на рисунках 1.12.8 и 1.12.9 соответственно.

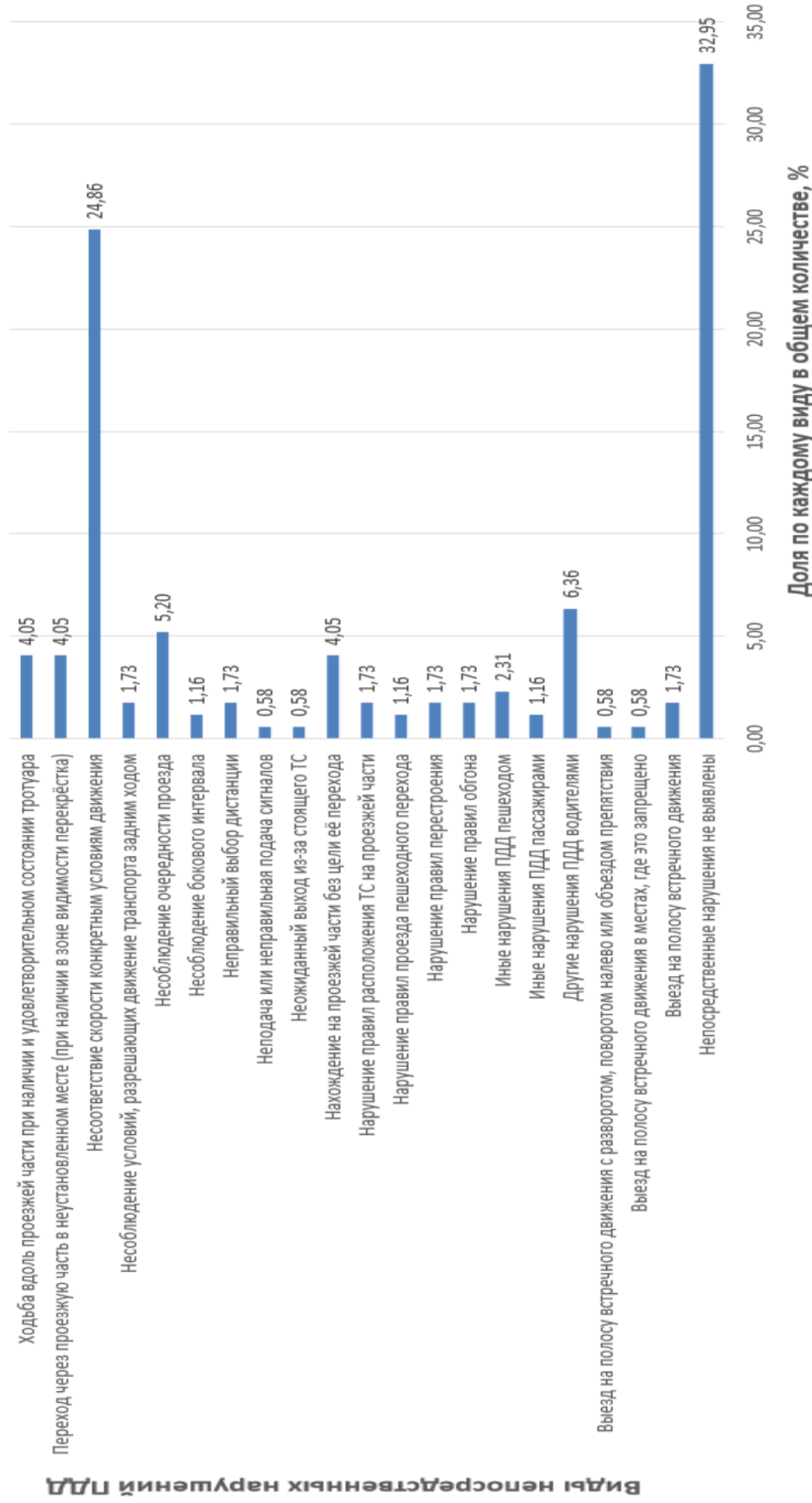


Рисунок 1.12.6 – Непосредственные нарушения ПДД в Артинском городском округе, повлекшие возникновение ДТП за период 2012-2016 гг. в целом

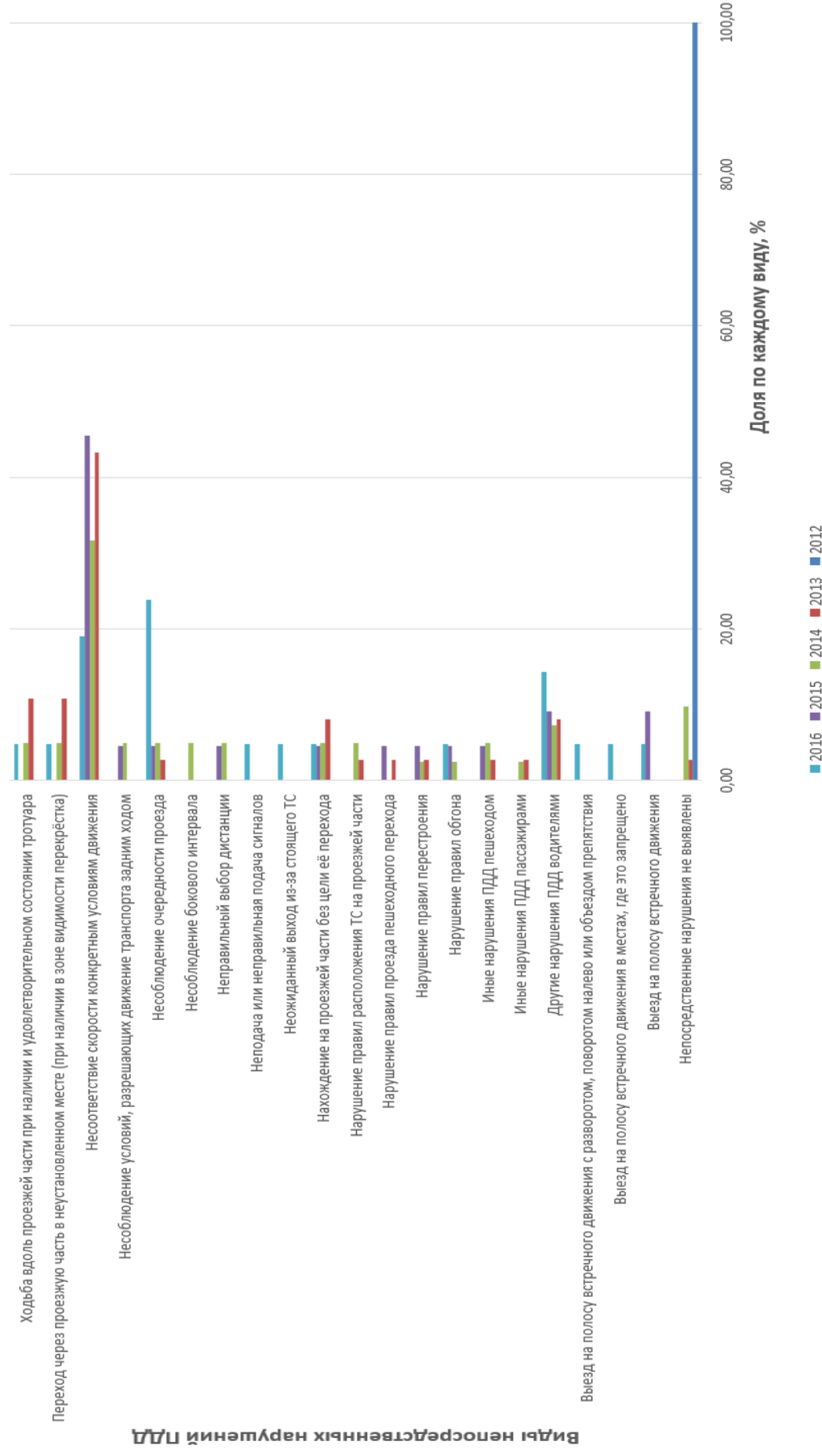


Рисунок 1.12.7 – Непосредственные нарушения ПДД в Артинском городском округе, повлекшие возникновение ДТП за период 2012-2016 гг.

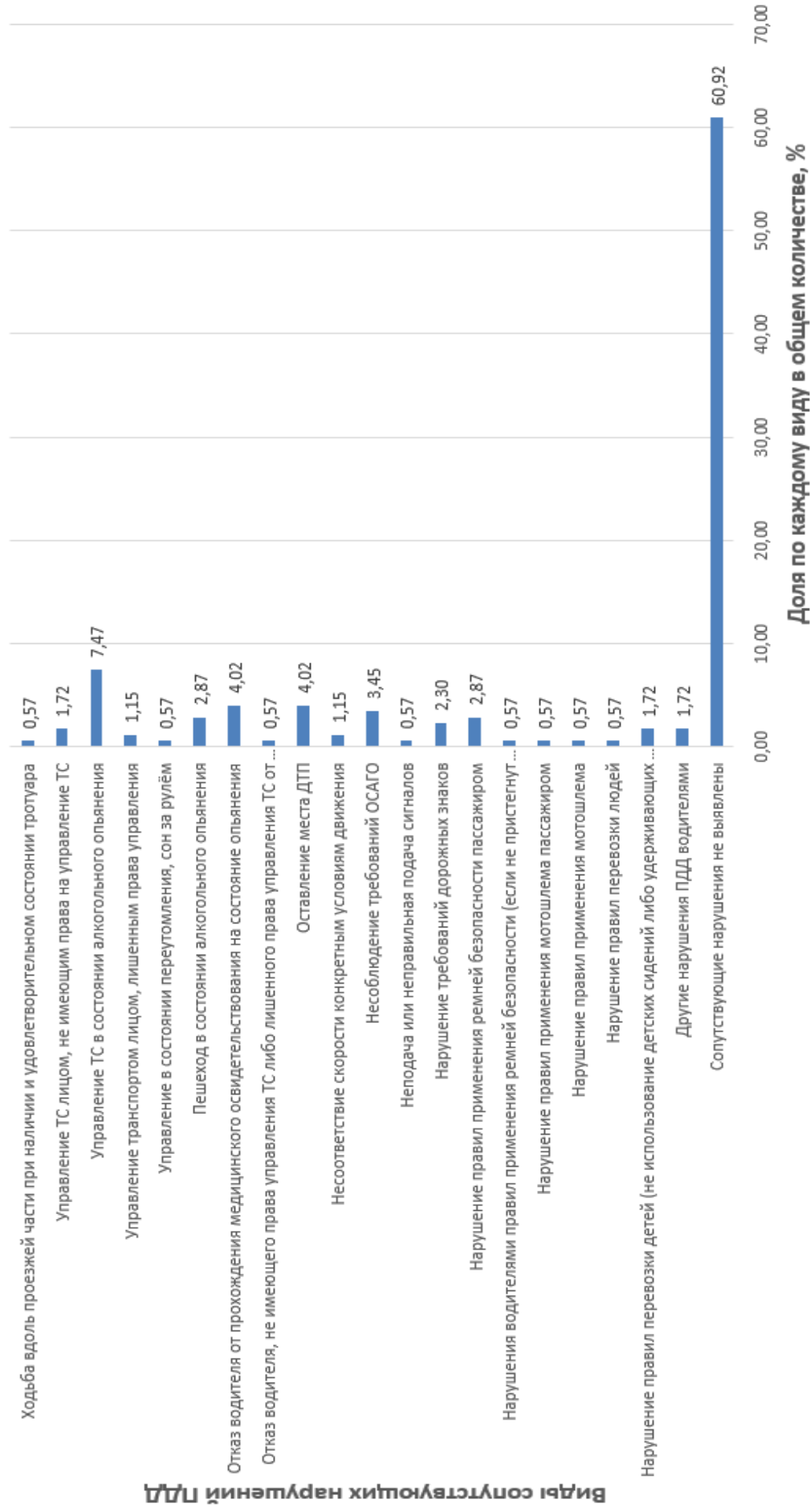


Рисунок 1.12.8 – Сопутствующие нарушения ПДД в Артинском городском округе, повлекшие возникновение ДТП за период 2012-2016 гг. в целом

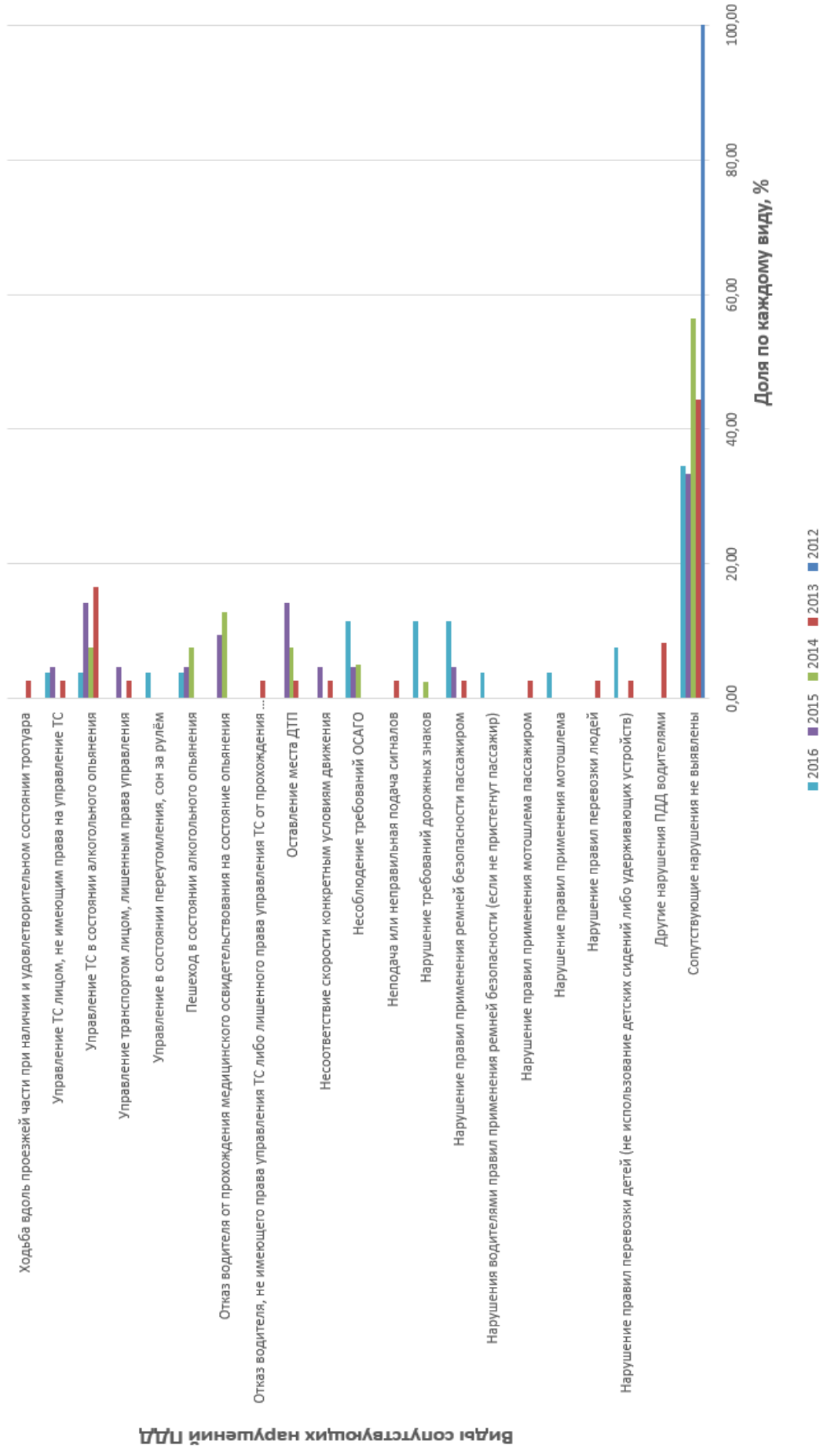


Рисунок 1.12.9 – Сопутствующие нарушения ПДД в Артинском городском округе, повлекшие возникновение ДТП за период 2012-2016 гг.

1.13 Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств

В ходе исследований, проведенных в населенных пунктах Артинского городского округа, было изучено общественное мнение и мнение водителей транспортных средств по вопросу организации дорожного движения.

Согласно полученной информации, общественное мнение и мнение водителей транспортных средств по вопросу организации дорожного движения в целом сводится к решению следующих задач:

- необходимость завершения обустройства пешеходных переходов;
- необходимость обустройства тротуаров;
- необходимость проведения ремонтных работ с целью повышения уровня транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог.

2. Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям организации дорожного движения (варианты проектирования)

2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Артинского городского округа

Прогноз развития экономики

На основании Генерального плана Артинского городского округа перспектива развития экономики заключается в достижении ряда конечных качественных ориентиров стратегического развития:

- активного и устойчивого развития экономики округа, повышения ее конкурентоспособности в регионе и за его пределами;
- привлечения инвестиций для развития действующих и создания новых сельскохозяйственных производств на основе его ресурсов и географического положения;
- развития оптовой и розничной торговли, привлекательной за счет качества обслуживания и дополняющих сопутствующих услуг - общественного питания и отдыха;
- усиления коммуникационной роли округа в Свердловской области и между окружающими регионами на основе функционирования транспортной инфраструктуры;
- устойчивого экологического развития и сохранения уникальной природы для будущих поколений;
- формирования и реализации молодежной политики, нацеленной на обеспечение интересного, здорового и спортивного образа жизни молодежи в округе;
- общего подъема уровня жизни населения на основе муниципальной Программы «Уральская семья до 2025 года».

Уникальная природа и благоприятная экологическая обстановка – один из потенциалов развития района в сфере различных видов туризма, оздоровления, семейного отдыха.

На территории района имеются запасы сырья для производства строительных материалов: щебня, кирпичной глины, известняка.

В таблице 2.1.1 и 2.1.2 приведены показатели по перспективе развития сельскохозяйственных организаций округа по данным Артинского управления сельского хозяйства и продовольствия.

Таблица 2.1.1 – Перспектива развития сельскохозяйственных предприятий Артинского округа до 2030 года

Категории хозяйств, полное наименование организации	Среднесписочная численность работников, человек		Стоимость товарной продукции, млн. руб.
	2020 г.	2030 г.	
Сельскохозяйственные организации, всего, в том числе:	1158	1173	339
1. СПК «Искра»	180	180	45
2. СПК имени Свердлова	90	90	15
3. СПК «Златоуст»	4	4	1
4. СПК «Черепановский»	6	6	12
5. СПК «Широкий Лог»	8	8	10
6. ООО «Пристань»	10	10	20
7. ООО «Агрофирма «Манчжская»	450	450	125
8. ООО «Опытное хозяйство «Артинское»	60	60	22
9. ООО «Земля Манчжская»	15	30	11
10. ООО «Дружба»	70	70	18
11. ООО «Берёзовский»	30	30	6
12. ООО «Сельскохозяйственное предприятие «Урал-Агро»	15	15	5
13. ООО «Ударник»	200	200	44
14. ООО «Ока»	20	20	5
Крестьянские (фермерские) хозяйства	60	60	20
ИТОГО	1218	1233	359
			394

Таблица 2.1.2 – Перспектива развития сельскохозяйственных предприятий Артинского округа до 2030 года

Категории хозяйств, полное наименование организации	Площадь пашни, га		Производство зерна, тонн		Производство молока, тонн		Производство мяса, тонн	
	2020 г.	2030 г.	2020 г.	2030 г.	2020 г.	2030 г.	2020 г.	2030 г.
Сельскохозяйственные организации, всего, в том числе:	44678	44678	45900	47400	11130	11740	1690	1780
1. СПК «Искра»	7430	7430	3700	3700	2100	2200	130	140
2. СПК имени Свердлова	6576	6576	900	900	1000	1000	60	60
3. СПК «Златоуст»	710	710	250	300				
4. СПК «Черепановский»	2373	2373	2600	2800				
5. СПК «Широкий Лог»	2287	2287	2200	2400				
6. ООО «Пристань»	1068	1068	600	600			30	30
7. ООО «Агрофирма «Манчажская»	8461	8461	14500	15000	4800	4900	940	950
8. ООО «Опытное хозяйство «Артинское»	0	0	0	0			300	380
9. ООО «Земля Манчажская»	569	569	1600	1800				
10. ООО «Дружба»	1750	1750	2300	2400	350	400	30	35
11. ООО «Берёзовский»	2700	2700	1000	1200	230	240	25	30
12. ООО «Сельскохозяйственное предприятие «Урал-Агро»	460	460	900	900				
13. ООО «Ударник»	9944	9944	15000	15000	2200	2500	150	160
14. ООО «Ока»	350	350	350	400	450	500	25	25
Крестьянские (фермерские) хозяйства	6770	6770	6200	6400				
ИТОГО	51448	51448	52100	53800	11130	11740	1690	1780

Конкурентоспособность экономики городского округа становится одним из важнейших целевых параметров развития в условиях нарастающей конкуренции.

В целом конкурентоспособность экономики городского округа можно охарактеризовать экономической силой округа, возрождением и способностью к развитию крупных и средних предприятий, малого бизнеса; расширением рынка сбыта продукции и притяжения потребителей; обеспечением занятости для трудоспособного населения; благоприятным инвестиционным климатом.

Можно говорить о наличии предпосылок формирования в городском округе еще трех направлений:

- переработка сельскохозяйственной продукции;
- заготовка и переработка древесины, производство изделий из дерева, а также стройматериалов из дерева;
- организация розничной торговли и сопутствующих услуг (общественного питания, бытовых услуг) выделяется в городском округе своей весомостью.

Главные цели и приоритеты социально-экономической политики Артинского городского округа направлены на:

- рост конкурентоспособности экономики округа;
- поддержку предпринимательской инициативы и малого бизнеса;
- возрастание роли образования;
- сохранение и наращивание природного потенциала;
- обеспечение безопасной и качественной жизни граждан;
- усиление местных политик адресной социальной помощи;
- реформирование жилищно-коммунального хозяйства;
- реформирование молодежной политики;
- внедрение принципов стратегического управления;
- привлечение инвестиций;

- создание рабочих места и рост доходов населения;
- организацию отдыха и туризма.

Главная задача состоит в формировании материальной, научно-технологической, финансово-экономической и социальной баз, позволяющих выйти на траекторию устойчивого экономического роста и обеспечить рациональное размещение производительных сил на территории округа.

Приоритетная роль в экономических преобразованиях этапа до 2030 года должна быть отдана активному развертыванию инвестиционной деятельности, развитию реального сектора, сопровождающемуся качественными изменениями в отраслевой и технологической структурах, а также адекватными переменами в производственном аппарате, обеспечивающими возмещение выбытия и прирост основного капитала.

Должны произойти сдвиги в организационно-хозяйственной структуре экономики. Изменчивый потребительский спрос делает эффективными сравнительно небольшие, гибко реагирующие на рыночную конъюнктуру предприятия, фирмы. Это предопределяет опережающее развитие малого и среднего бизнеса и не только в отраслях, работающих на потребительский рынок, но и на промышленный комплекс. Расширение базы экономического роста путем стимулирования малого бизнеса и предпринимательства и участие значительной части населения в предпринимательской деятельности - один из главных факторов устойчивого развития.

Данный этап (до 2030 года) должен стать периодом развития конкурентоспособной рыночной экономики.

Главная цель развития округа - это кардинально важное понятие для будущего округа, это развитие экономики, торговли, транспортных и коммуникационных функций, возрождения исторических промыслов и производств. Все эти главные факторы должны обеспечить повышение уровня жизни всех слоев населения.

Для городского округа особенно важным в сфере экономического развития является также активное привлечение инвестиций во все сферы местного развития, создание новых предприятий.

Инвестиции особенно нужны округу для реконструкции и модернизации всех сфер городского хозяйства, социальной сферы и строительства жилья.

Для достижения данной цели округ должен осуществлять движение в следующих стратегических направлениях:

- Активное содействие возрождению и развитию традиционных сфер производственной деятельности. В целом планируется, что темпы роста промышленного производства составят к 2020 году не менее 20 % в год.

- Повышение инвестиционной привлекательности округа и содействие созданию и совершенствованию инфраструктуры развития предпринимательской среды.

Кроме того, необходимо проводить работу с предпринимательским сектором, т.к. он является внутренним инвестором для территории, и вовлечение предпринимателей в процесс социально-экономических преобразований является важнейшей задачей:

- создание рабочих мест для населения округа, и в первую очередь для молодежи;

- формирование успешно развивающейся розничной торговли. Это стратегическое направление создаст дополнительные рабочие места и возможности приложения сил для малого бизнеса

Основной целью развития округа является повышение уровня и улучшении качества жизни всех слоев населения и создании условий для закрепления молодежи в округе.

- борьба с бедностью и развитие системы эффективной адресной помощи остро нуждающимся группам населения. Направление включает многообразные формы гуманной заботы общества по отношению к необеспеченным или

временно нетрудоспособным жителям, что будет способствовать вовлечению отдельных групп населения в активную трудовую и общественную жизнь округа;

- развитие системы образования позволит обеспечить доступность и качество образования в городском округе, активизирует инновационную деятельность в образовании, обеспечит поддержку талантливой и способной молодежи;

- обеспечение качественных медицинских услуг и основ здорового образа жизни. В условиях неблагоприятной демографической ситуации здоровье населения округа становится важным целевым ориентиром, который призван повысить качество медицинского обслуживания населения на основе преобразования материально-технической базы здравоохранения, притока молодых квалифицированных кадров, развития системы платных медицинских услуг;

- развитие культуры и духовной жизни позволит обеспечить дальнейший прогресс духовной и культурной жизни в округе, что будет способствовать росту качества и привлекательности округа для его жителей и молодежи;

- проведение эффективной молодежной политики. Молодежь является важнейшей целевой группой стратегического развития округа. От того, сможет ли округ эффективно решить проблемы закрепления молодежи, зависит будущее устойчивое развитие округа. Молодежная политика округа должна включать обеспечение возможности получения качественного образования, интересной работы для выпускников учебных заведений с целью их закрепления в родном округе, формирование у молодежи основ здорового образа жизни, создание системы информационного обеспечения молодежи, активную поддержку молодежного предпринимательства, помощь в становлении молодых семей, обеспечение молодежи жильем, вовлечение их в общественную жизнь и управление округом.

Также основная задача состоит в обеспечении жилья и реформировании сферы жилищно-коммунальных услуг. Жилищный вопрос в округе отличается особой остротой, что требует серьезной концентрации средств и усилий в данной сфере с точки зрения определения перспектив развития и кардинального решения проблем.

Для выполнения данной задачи необходимо:

- строительство нового качественного жилья и повышение жилищной обеспеченности граждан;

- техническое перевооружение инфраструктуры жилищно-коммунального хозяйства и ремонт жилья. Жилищно-коммунальное хозяйство округа характеризуется высокой степенью износа материально-технической базы, сетей, коммуникаций, дорог, высокой долей ветхого жилья. Это требует коренного обновления систем жизнеобеспечения за счет многоканального финансирования и с более активным применением частных форм собственности;

- повышение качества жилищно-коммунального обслуживания населения. Стратегия обеспечения высокого качества жизни в округе с необходимостью включает повышение качества жилищно-коммунальных услуг, что планируется достигнуть за счет развития конкурентной среды в сфере обслуживания, более широкого использования форм частного партнерства, изменения методов работы и дальнейшего совершенствования организационной структуры муниципальных предприятий.

Учитывая, что развитие предпринимательства определено Администрацией Артинского городского округа одной из основных «точек роста», особое внимание при стратегическом планировании развития территории должно быть уделено содействию развития малых и средних предприятий и созданию благоприятных условий для привлечения внутренних и внешних инвестиций, с целью увеличения доли малых и средних

предприятий в общем объеме производства, привлечения предпринимателей к разработке и реализации проектов развития территории. Одной из основных задач, которой Администрацией Артинского городского округа уделяется большое значение, является создание благоприятного инвестиционного климата.

Приоритеты развития промышленного комплекса

Объем производства промышленной продукции в действующей оценке в 2020 году возрастет к уровню 2008 года в 5,3 раз.

Планируется достичь производства в 2020 году с ростом:

- вил садово-огородных – в 2,3 раза;
- иглы промышленной – в 2,5 раза;
- иглы бытовой – в 2,8 раза.

В соответствии с планом мероприятий планируется ежегодный темп роста производства на АО «Артинский завод» не менее чем на 20 % к 2008 году. Объем производства к 2020 году составит 1 226 млн рублей.

В плане производства АО «Артинский завод» на период до 2020 года планируется увеличение выпуска новых видов изделий (производство лопат в ассортименте) с 4,5 млн до 32 млн рублей в год.

Предполагается увеличение финансового результата от производства лопат на 5 % ежегодно.

Основным производителем теплоэнергии для отопления объектов социальной сферы и жилого фонда в Артинском городском округе является МУП Артинского городского округа «Теплотехника».

Будет стимулироваться инвестиционная деятельность в промышленности, планируется достичь роста инвестиций к уровню 2008 года (с 8,7 до 145) и объем инвестиций составит за период до 2020 года – 712,7 млн руб.

Производительность труда достигнет роста в 2020 году к уровню 2008 года в 3 раза.

Объем производства обработки древесины и производство изделий из дерева, производство переработки древесины в 2020 году возрастет к уровню 2005 года в 3 раза.

Приоритеты развития агропромышленного комплекса

Производство валовой продукции сельского хозяйства в хозяйствах всех категорий в действующих ценах в 2020 году к уровню 2005 года возрастет в 2,3 раза.

Планируется достичь производства в 2020 году:

- зерна – 50 тыс. тонн;
- молока – 20 тыс. тонн;
- скота и птицы на убой в живом весе – 5 тыс. тонн.

Для решения этих задач будет продолжена государственная поддержка развития агропромышленного комплекса Артинского городского округа за счет средств областного бюджета.

Ежегодно будут возрастать инвестиции на 15–20 % в сельскохозяйственное производство для обновления машинно-тракторного парка, строительства и реконструкции животноводческих комплексов и развития отрасли птицеводства с применением новейших технологий.

В сельскохозяйственных организациях и крестьянских (фермерских) хозяйствах планируется:

- увеличение посевных площадей сельскохозяйственных культур не менее чем на 6 тыс. га;
- расширение применения современных технологий заготовки грубых и сочных кормов для нужд животноводства с обеспечением не менее 40 центнеров кормовых единиц на условную голову скота;

На период до 2020 года развитие агропромышленного комплекса будет осуществляться в рамках плана мероприятий действующей программы «Развитие агропромышленного комплекса Свердловской области» на 2008–2012 годы.

На период до 2030 года проектом планируется развитие сельскохозяйственных предприятий, фермерских хозяйств на базе не работающих в настоящее время ферм и строительство новых животноводческих комплексов.

Перспектива инвестиционной политики

В связи с привлечением инвестиций в экономику Артинского городского округа планируется рост эффективности производства. Основным источником повышения производительности труда является воспроизводство основного капитала.

Если исходить из модели зависимости производительности от инвестиций и предложить, что темпы роста производительности труда до 2020 года сохранятся на уровне 108–109 % в год, то необходимый для этого темп роста инвестиций в основной капитал должен быть не менее 111,7 % в год (инерционный сценарий).

Исходя из названных выше зависимостей, по инерционному варианту инвестиции за период 2008–2020 годы составят 5 218 млн рублей (в ценах 2008 года), рост инвестиций в 2020 году по отношению к 2007 году составит 3,9 раза. В этом случае, за весь период до 2020 года производительность вырастет в 3,3 раза.

Перспектива развития малого предпринимательства

Повышение конкурентоспособности и адаптационного потенциала субъектов малого и среднего предпринимательства:

- увеличение числа субъектов малого и среднего предпринимательства в Артинском городском округе к 2020 году до 800 единиц;
- организация инфраструктуры поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства и обеспечения ее деятельности (создание муниципального фонда поддержки малого предпринимательства, 6-ти информационно-консультационных пунктов в сельской местности: с. Манчаж, Малая – Тавра, Пристань, Поташка, Старые – Арти и Сажино);
- число занятых в сфере среднего и малого бизнеса к 2020 году составит 61 %;
- ежегодное увеличение оборота субъектов малого и среднего предпринимательства на 9,5 %.

Перечень объектов капитального строительства на период 2018–2030 гг.

1. На территории района имеются запасы сырья для производства строительных материалов: щебня, кирпичной глины, известняка, гипса, голубой глины. На перспективу возможна организация производств по выпуску щебня строительного, производства кирпича (р. п. Арти). Возможна организация производств: в районе д. Малые Карзи – добыча известняка, в районе д. Байбулда – добыча гипса, в с. Азигулово – развитие производства изделий грубой керамики, на ст. Арти, на базе месторождения голубой глины, – развитие производств для косметологии и лечения. В п. М. Дегтярка имеется щебёночный карьер, рекомендуется его развитие; возможна добыча щебня в районе д. Дружино-Бардым. В с. Поташка возможно развитие производства на базе карьера песчано-гравийных смесей.
2. Организация производства по фасовке труб (с. Симинчи).
3. Организация производственной базы (выпуск макаронных изделий, полуфабрикатов) в р. п. Арти.

4. В целях развития агропромышленного комплекса планируется приток инвестиций в следующие хозяйства городского округа:

- в с. Березовка обществом с ограниченной ответственностью «Березовское» планируются инвестиции в реконструкцию 2-х свинарников на 2 тыс. голов, планируемый объем капитальных вложений составит 10 млн рублей;

- на территории бывшего КСП «Урал» обществом с ограниченной ответственностью «УралАгро» планируется вложить инвестиции в реконструкцию 4-х корпусов коровников под напольное содержание птицы на 120 тыс. голов, планируемый объем инвестиций – 40 млн рублей (с. Малые Карзи).

- ООО ОРС «Агро» (бывшая деревня Бочкари) - строительство 300 теплиц для выращивания овощей;

- ЗАО «Чусовское озеро» на производственной базе (бывшее МУП «Сухановский»), расположенной в с. Сухановка, планирует инвестиционные вложения в развитие животноводческой отрасли.

- планируется строительство новых молочных комплексов: ООО «А/ф Манчажская» на 400 голов (с. Манчаж); СПК «Ударник» на 600 голов (с. Сажино);

- планируется строительство молочных заводов в с. Свердловское, с. Поташка;

- развитие производства по обработке и упаковке женьшеня (д. Комарово), лечебных трав в с. Симинчи, с. Бараба.

5. В целях развития лесоперерабатывающего комплекса:

- планируется открыть 3 линии по сращиванию пиломатериала в р. п. Арти (ООО «Сервис-лес», ООО «Агропромсервис»);

- открыть производство по изготовлению брикетов из отходов производства для отопления объектов жилого фонда – ООО «Артинский

деревообрабатывающий комбинат» – производственная мощность 4 тыс. тонн в год (р. п. Арти);

- ООО «Агропромсервис» планирует установить печь для получения древесного угля (р. п. Арти);

- ООО «Сервис-лес» планирует открыть производство по изготовлению половой рейки, годовой объем до 30 тыс. куб. м.; производства по деревянным домостроениям, годовой объем 4,5 тыс. куб. м. (30 деревянных домостроений в полном комплекте) (р. п. Арти).

Прогноз градостроительного развития

По данным Генерального плана Артинского городского округа при составлении перспективной планировочной структуры Артинского городского округа были выделены три типа основных её планировочных элементов:

- точечный (планировочные центры) – существующие наиболее крупные населенные пункты (р. п. Арти, с. Манчаж, с. Поташка, с. Сажино, с. Пристань, п. Усть-Югуш, с. Азигулово, с. Бараба, с. Малая Тавра, с. Сухановка, с. Свердловское, с. Симинчи, с. Старые Арти, с. Курки, д. Малые Карзи, д. Берёзовка и другие),

- линейный (планировочные оси) – долина рек Уфы, Арти, Уфы, Югуша, Бардыма;

- наиболее важные инженерные и транспортные магистрали: автодороги Красноуфимск – Арти – Касли; А. д. «Пермь – Екатеринбург» – Н. Серги – Михайловск – Арти; Средний Бугалыш – Сажино – Арти; Большая Тавра – Свердловское – Сенная; Манчаж – Сажино – Свердловское.

- плоскостные (планировочные зоны) - леса, сельхозугодья, зоны повышенной плотности сельского расселения.

Планировочная структура Артинского городского округа является составной частью структуры Красноуфимской системы расселения и имеет тесные

планировочные связи с прилегающими Красноуфимским городским округом, городом Красноуфимском, Ачитским городским округом, Нижнесергинским муниципальным районом.

В целом форму планировочной структуры района можно охарактеризовать, как решетчатую. Главным планировочным центром Артинского городского округа является р. п. Арти, расположенный в центре городского округа на пересечении главных планировочных осей района (региональных автодорог) с природной осью района р. Артя при впадении её в р. Уфу.

После анализа сложившихся тенденций развития района и результатов комплексной оценки территорий, в Генеральном плане предложена схема перспективной планировочной структуры, в соответствии с программной формирования на территории Артинского городского округа локально-территориальной системы населенных мест, исходя не только из внутренних потребностей района, но и развития его как структурной единицы в области и Красноуфимской системе расселения.

Основными направлениями развития планировочной структуры района в пределах расчетного срока (до 2030 года) были приняты следующие:

- повышение хозяйственного и культурно-бытового потенциала р. п. Арти как центра районной системы расселения;
- развитие поселений Артинского городского округа в составе Красноуфимской межрайонной системы расселения, усиление на перспективу культурно-бытовых и хозяйственных связей с г. Красноуфимском;
- стабилизация сложившейся сети сельских населенных мест;
- усовершенствование сложившейся специализации сельскохозяйственных предприятий;
- совершенствование инженерно-технической (строительство систем водообеспечения и водоотведения, реконструкция сети автодорог и т.п.) и социальной инфраструктуры района;

- формирование рекреационной системы в увязке с общей схемой функционально-планировочного зонирования.

Предполагается, что перспективная планировочная структура Артинского городского округа в пределах расчетного срока сохранит сложившееся очертание, получат развитие ее сложившиеся планировочные оси (реконструируется ряд автомобильных дорог с обходом крупных населенных мест), дальнейшее усиление двух транспортных направлений в Башкирию: Арти – Средний Бугалыш и Арти – Большая Тавра, строительство выхода в северном направлении в Ачитский район от д. Журавли.

На основе разработанной планировочной структуры и комплексной оценки территории в Генеральном плане Артинского городского округа разработана схема перспективного функционального зонирования. Схемой функционального зонирования охвачена вся территория Артинского городского округа независимо от степени её хозяйственного освоения.

На территории Артинского городского округа в настоящее время можно выделить следующие функциональные зоны преимущественного развития:

1. Градостроительного освоения территории.
2. Сельского хозяйства.
3. Лесного хозяйства.
4. Рекреационного использования территории.
5. Охраняемого ландшафта.

Зона преимущественного градостроительного освоения в том числе:

- жилой застройки рабочего поселка (пгт.) Арти и его резервов;
- сельских населенных пунктов, прежде всего, территории с. Манчаж, с. Поташка, с. Сажино, с. Пристань, п. Усть-Югуш, с. Азигулово, с. Бараба, с. Малая Тавра, с. Сухановка, с. Свердловское, с. Симинчи, с. Старые Арти, с. Курки, д. Малые Карзи, д. Берёзовка;
- промышленные;

- коммунально-складские (ТБО, кладбища, скотомогильники);
- транспортной инфраструктуры;
- инженерной инфраструктуры.

Зона преимущественного развития лесного хозяйства занимает около трети от всей территории района. Наиболее крупные участки зоны расположены в северном и северо-восточном секторах городского округа. Отдельные её участки рассредоточены по всему району.

Зона преимущественного развития сельского хозяйства занимает большую часть земельного фонда Артинского городского округа, юго-западный сектор. Здесь сложилась зерновая и молочная специализация сельскохозяйственного производства. Дальнейшее развитие сельскохозяйственного производства предусматривается за счет использования уже освоенных территорий и неиспользуемых площадок.

Зона преимущественного рекреационного использования территории включает участки лесопарков в долине р. Уфы, а также по берегам Артинского пруда.

Зона охраняемого ландшафта включает охраняемые объекты природы: «Каменный ложок», Березовская дубрава, Участок елово-пихтовых древостоев в окрестностях с. Азигулово в пойме р. Уфа, горные ковыльные степи вблизи д. Верхний и Нижний Бардым и в окрестностях с. Новый Златоуст, гора Кашкабаш в 3 км от д. Пристань.

Сложившееся функциональное зонирование района имеет ряд недостатков, таких как отсутствие организованных зон кратковременного и сезонного отдыха, несоблюдение санитарных разрывов от животноводческих комплексов и др. источников вредности, чересполосица жилых и производственных зон.

Проектные предложения предусматривают проведение мероприятий по упорядочению функционального зонирования территории и установлению определенного градостроительного режима во всех функциональных зонах.

Под зону преимущественного градостроительного освоения территории на перспективу дополнительно резервируются небольшие участки территории, примыкающие к р. п. Арти.

В пределах зоны выделяются:

- а) подзона преимущественного гражданского строительства;
- б) подзона преимущественного промышленного, коммунального строительства.

Здесь намечается сосредоточить основной объём гражданского промышленного строительства, для чего выделяются резервные площадки, освоение - которых намечается до и после расчетного срока.

Зона преимущественного рекреационного использования территории формируется в долине реки Уфы, близ устья р. Арти, а также на базе лесных массивов и прудов в долинах рек Артя, Ока, Карзя. Подразделяется на подзоны кратковременного, смешанного отдыха и детского сезонного отдыха. В соответствии с этим рекомендуется перераспределение лесопаркового лесного фонда.

Здесь не допускается промышленная заготовка леса, городское строительство, применение в сельском хозяйстве пестицидов и гербицидов и осуществление мелиоративных работ, которые могут нарушить экологическое равновесие и эстетический облик природного ландшафта.

Зона преимущественного развития лесного хозяйства подразделяется на подзоны лесов первой и второй группы.

Проектом предполагается расширение подзоны лесов первой группы за счёт выделения водоохранных лесных полос вдоль рек и защитных лесов вдоль автодорог.

Главная задача лесного хозяйства в лесах I группы - их санитарная охрана и проведение мер направленных на увеличение полезных свойств леса.

Здесь запрещаются все виды строительства не связанные с ведением лесного хозяйства в лесах этой группы.

Ко второй группе относятся леса ограниченной эксплуатации, основная задача лесного хозяйства в лесах этой группы - установление хозяйственного режима, благоприятного для расширенного воспроизводства леса.

В этих лесах разрешено вести рубки только в объёме не превышающем среднего годовичного прироста древесины.

Строительство в этих лесах может быть разрешено после согласования в установленном порядке с надзорными органами.

Зона преимущественного развития сельского хозяйства, в том числе:

- земли сельскохозяйственного назначения, в том числе сельскохозяйственные угодья: пашни, сенокосы, пастбища, многолетние насаждения;
- зоны, занятые объектами сельскохозяйственного назначения.

Режим использования территорий в зоне преимущественного развития сельского хозяйства предусматривает:

- запрещение изъятия сельхозугодий для несельскохозяйственных нужд;
- концентрацию в её пределах основного перспективного объёма мелиоративных и культурно-технических работ;
- особо строгий контроль за правильным использованием, охраной от эрозии и загрязнения почвенно-растительного покрова.

Для обслуживания зоны проектом намечается размещение взлетно-посадочных полос сельскохозяйственной авиации, направление взлетов с которых происходит по касательной к ближайшим населенным пунктам.

Зона охраняемого ландшафта на перспективу несколько расширит свои границы за счёт выделения экологически ценных территорий (под рекреацию) и

перевода лесов сельскохозяйственных предприятий в государственный лесной фонд в т. ч. в леса 1 группы.

В пределах зоны устанавливается заказной режим землепользования, обеспечивающий сохранность объектов природы.

На планировочную организацию территории района повлияет также и класс санитарной вредности сельскохозяйственных и промышленно-производственных предприятий, зоны шумового воздействия автомагистралей и технические коридоры инженерных коммуникаций, исключающие возможность строительства жилых и общественных зданий, учреждений отдыха.

Непосредственным результатом внедрения функционального зонирования в практику реализации проекта генерального плана Артинского городского округа, должно явиться административно-юридическое закрепление за отдельными частями территории наиболее рациональных режимов её перспективного использования.

Населенные пункты Артинского городского округа являются частью формирующейся Красноуфимской групповой системы населенных мест, которая, в свою очередь, входит в состав системы расселения более высокого ранга, формирующейся на базе областного центра г. Екатеринбурга.

В проектных предложениях Генерального плана Артинского городского округа по расселению учитывалась необходимость:

- формирования расселения округа в составе взаимоувязанной групповой системы расселения с центром в г. Красноуфимске, обеспечивающей всему населению Артинского городского округа возможность более широкого выбора мест приложения труда и более высокого уровня обслуживания;
- сближения мест расселения с местами приложения труда и центрами обслуживания с целью максимального сокращения нерациональных трудовых и культурно-бытовых передвижений.

В связи с этим проектом предлагается:

1. Стимулирование развития р.п. Арти, как организующего центра локально-территориальной системы расселения.

2. Усиление транспортной сети городского округа и обеспечение надежных транспортных связей всех населенных пунктов с центром и подцентрами системы расселения.

3. Сохранение сложившейся системы населенных пунктов, с выделением базовых поселков, обеспечивающих нормативный уровень социальных услуг (центров сельских администраций).

4. Обеспечение сельских населенных пунктов местами приложения труда.

Вокруг сельских населенных пунктов, выполняющих роль центров сельских администраций, выделены зоны 30-минутной пешеходной доступности (обычно в пределах 2,5 км, а там, где имеются хорошие дороги с регулярным автобусным сообщением несколько больше; от центра городского округа – зона 30–40 минутной транспортной доступности (от 8,5 до 16 км по автодорогам).

Население, проживающее в этих зонах, находится в пределах 30–45 минутной пешеходной и транспортной доступности от мест приложения труда и основных учреждений культурно-бытового обслуживания, поселки без мест приложения труда здесь сохраняются на более длительный период, который определяется степенью амортизации их жилого фонда.

Предлагаемые мероприятия, а также увеличение капиталовложений в развитие сельскохозяйственного производства позволяет:

- значительно уменьшить отток сельского населения из округа;
- осуществить переход к новой системе расселения с наименьшими материальными затратами при максимальном использовании существующего жилого фонда, культурно-бытовых и производственных зданий и сооружений. Реализация намечаемых мероприятий, создание сети учреждений межрайонного и районного обслуживания и усиление транспортной сети

приведут к поэтапному формированию соподчиненных систем взаимосвязанных населенных мест:

- районной с центром р. п. Арти,
- восемнадцати местных систем расселения во главе с сельскими администрациями: р. п. Арти; с. Азигулово, с. Бараба, д. Березовка, с. Новый Златоуст, с. Курки, д. Малые Карзи, с. Малая Тавра, с. Манчаж, д. Пантелейково, с. Поташка, с. Пристань, д. Сажино, с. Свердловское, с. Симинчи, с. Старые Арти, с. Сухановка, с. Усть-Манчаж.

Характер и значение внутрихозяйственных систем расселения со временем будет существенно меняться. Особенно большое значение в обеспечении нормальных условий жизни в производственной деятельности населения они будут иметь переходный период, когда значительная часть малых поселений ещё сохранится, а основные производственные, административные и культурно-бытовые функции уже сосредоточатся в центральных поселках администраций. Изменение характера внутрихозяйственного расселения на расчетный срок (2030 г.) видно из таблицы 2.1.3.

Таблица 2.1.3 – Показатели системы расселения Артинского городского округа

Наименование	Единица измерения	2017 г.	Расчетный срок 2030 г.
Территория городского округа	кв. км	2773,98	2773,98
Население городского округа - всего	тыс. чел.	30,31	28,83
Городское население:	тыс. чел.	12,89	13,00
Сельское население:	тыс. чел.	17,42	15,83
Плотность населения	чел./кв. км	10,93	10,39
Плотность сельского населения	чел./кв. км	6,28	5,71
Число городских населенных пунктов	ед.	1	1
Густота размещения городских населённых пунктов	ед./ тыс. кв. км	0,36	0,36
Число сельских населенных пунктов	ед.	58	50
Густота размещения сельских населённых пунктов	ед./тыс. кв. км	20,91	18,02
Число сельских администраций	ед.	18	18
Средний размер сельских населенных пунктов	чел.	300	317

Подсистемы расселения второго порядка проектируются в пределах территорий, подведомственных сельским администрациям. Зона влияния центра местной подсистемы расселения выделяется, как правило, в радиусе 15–20-минутной транспортной брутто-доступности до него других поселков, что обеспечивает условия для развития нижних ступеней межселенной интеграции социальных, производственных и культурных связей и непосредственный доступ для сельского населения средств производства и потребительских благ повседневного спроса.

Приоритетом развития **жилищного строительства** в Артинском городском округе должна стать поддержка индивидуального жилищного строительства и развитие малоэтажного строительства из быстровозводимых трансформируемых элементов как наиболее реального пути роста объемов строительства доступного жилья для граждан с невысоким уровнем доходов.

В «Стратегии социально–экономического развития Артинского городского округа на период до 2020 года» к числу приоритетных направлений государственной жилищной политики на территории округа относятся:

1. Создание условий для роста предложений на рынке жилья, а именно:
 - достижение показателя обеспеченности населения жильем в 2020 году – 23,1 кв. м. Для этого необходимо построить в 2009–2020 годах 38,2 тыс. м². жилья, в том числе:
 - индивидуального – 27,1 тыс. м². (в год по 2,3 тыс. м².),
 - коттеджная застройка – 2,7 тыс. м². (в год по 300 кв. м.),
 - три 30-квартирных жилых дома - 5,3 тыс. м².,
 - три 16-квартирных дома – 3,1 тыс. м².
 - осуществление мероприятий по сносу ветхого жилья (не менее 6 тыс. м²етров);
2. Совершенствование жилищного рынка, обеспечивающего повышение доступности приобретения жилья:

- ипотечное жилищное кредитование;
- формирование муниципального жилищного фонда с предоставлением малоимущим гражданам жилых помещений по договорам социального найма;
- развитие и совершенствование механизмов адресной поддержки населения для приобретения собственного жилья, в том числе молодых семей и молодых специалистов на селе;
- содействие в организации товариществ собственников жилья;
- модернизация жилищно-коммунального хозяйства, обеспечение доступности расходов на эксплуатацию жилья и оплаты жилищно-коммунальных услуг для всего населения через развитие конкуренции в управлении жилищным фондом и его обслуживании, совершенствование тарифной политики.

По состоянию на 01.01.2017 г. площадь жилого фонда Артинского городского округа составляет 699,8 тыс. м². На конец 2015 г. жилищный фонд Артинского городского округа составлял 699,7 тыс. м²., в том числе: муниципальный жилой фонд 14,2 тыс. м².; частный жилищный фонд 633,8 тыс. м².

Строительство жилья осуществляется за счет индивидуального жилищного строительства и составляет по годам:

- 2014 год: 2,137 тыс. м²;
- 2015 год: 3,025 тыс. м²;
- 2016 год: 3,123 тыс. м².

Анализ выданных разрешений на строительство жилья в Артинском городском округе в период с 2014 по 2016 гг. показывает, что из 59 населенных пунктов Артинского городского округа за три года хотя бы 1 разрешение выдавалось только в 39 населенных пунктов (таблица 2.1.4).

Таблица 2.1.4 – Число выданных разрешений на жилищное строительство по населенным пунктам Артинского городского округа

№ п/п	Населенный пункт	2014	2015	2016
1	р. п. Арти	71	95	95
2	д. Афонаськово	-	2	-
3	д. Сухановка	1	1	3
4	с. Малая Тавра	2	2	2
5	с. Азигулово	1	5	5
6	с. Манчаж	13	13	9
7	д. Полдневая	2	1	-
8	д. Артя-Шигири	3	1	2
9	д. Байбулда	-	-	-
10	д. Югуш	-	1	1
11	д. Нижний Бардым	1	-	1
12	д. Черкасовка	-	1	2
13	с. Поташка	-	2	1
14	с. Пристань	10	16	10
15	д. Комарово	1	2	2
16	с. Курки	-	-	4
17	с. Пантелейково	2	3	5
18	д. Усть-Югуш	4	-	1
19	с. Старые Арти	5	1	5
20	д. Верхний Бардым	1	-	2
21	д. Сенная	-	-	1
22	д. Березовка	1	-	2
23	д. Евалак	2	1	1
24	с. Сажино	3	9	2
25	д. Бихметково	2	7	1
26	д. Биткино	-	1	3
27	д. Бакийково	3	-	4
28	д. Багышково	2	1	2
29	д. Мариканово	-	1	1
30	д. Усть-Манчаж	2	2	1
31	д. Андрейково	1	1	1
32	с. Симинчи	-	2	-
33	с. Свердловское	-	1	-
34	д. Кадочниково	1	2	-
35	д. Конево	-	2	-
36	с. Бараба	2	2	-
37	д. Усть-Кишерть	1	-	-
38	д. Ильчигулово	1	-	-
39	д. Малые Карзи	1	-	-
ИТОГО		139	178	169

Более 50 % от общего числа разрешений на жилищное строительство выдано для р. п. Арти. Около 7 % от общего числа разрешений на жилищное строительство выдано для с. Манчаж и с. Пристань. Для остальных населенных пунктов Артинского городского округа число разрешений на жилищное строительство в целом за рассматриваемый период одинаково и составляет не более 5 ед. в год.

В основном разрешения на жилищное строительство выдаются на строительство и реконструкцию индивидуальных жилых домов. Адресная привязка выданных разрешений указывает на то, что места строительства и реконструкции равномерно распределены по территории существующей жилой застройки населенных пунктов, что, с учетом небольшого количества объектов, не будет оказывать значительного влияния на изменение транспортной ситуации в населенных пунктах.

Анализ документации по планировке территории показал, что на территории Артинского городского округа развитие новых территорий застройки планируется только в р. п. Арти. До 21.03.2017 г. будет разработан проект планировки и документация по планировке территории и проекта межевания в его составе для размещения инженерной и транспортной инфраструктуры микрорайона «Красная горка» в р. п. Арти, а также планируется разработка документации по планировке территории «Симинчинская горка» в р. п. Арти.

Документация по планировке территории «Симинчинская горка» предполагает в планируемый срок 2020–2025 гг. ввести 16,0 тыс. м² общей площади жилья на территории площадью 34,5 га в р. п. Арти.

Документация по планировке территории «Красная горка» разрабатывается на застроенную территорию, входящую в состав микрорайона «Красная горка» в р. п. Арти, ориентировочная площадь составляет 34 га.

С учетом современной ситуации, динамики ввода жилья в эксплуатацию, утвержденных программ социально-экономического развития в Генеральном плане Артинского городского округа разработан прогноз по жилищному строительству до 2030 года.

Жилой фонд Артинского городского округа на 2030 год должен составить 722,3 тыс. м² общей площади, в том числе в городской местности – 296,25 тыс. м², в сельской местности – 426,05 тыс. м². При этом обеспеченность населения жилищным фондом составит всего по округу – 24 м², по городской местности – 23,0 м², по сельской местности – 25,0 тыс. м².

Убыль жилого фонда определена с учётом муниципальной программы по отселению граждан из ветхого и аварийного жилого фонда и с учётом выноса жилого фонда из санитарно-защитных зон промышленных и коммунальных предприятий. Ориентировочно убыль жилого фонда на расчётный срок (2030 г.) составит 28,0 тыс. м².

В сельской местности предполагается в основном усадебное и коттеджное строительство. В развивающихся сельских населённых пунктах возможно двухэтажное строительство, Двухэтажный жилой фонд на проектный срок составит 2,0 % от объёма жилого фонда в сельской местности. В городской местности, в р. п. Арти планируется усадебное, коттеджное и 2 – 3 этажное секционное строительство. Объём нового жилищного строительства всего по округу на период до 2030 года составит – 80,5 тыс. м² общей площади, в том числе в городской местности – 35,0 тыс. м², в сельской местности – 45,5 тыс. м². Среднегодовой ввод за период 2009–2030 гг. составит – 3,7 тыс. м². В 2030 году ввод жилья на 1 человека в округе планируется довести до 0,3 м². В таблице 2.1.5, приведены объёмы жилищного жилого фонда на проектный период проектирования по сельским администрациям, в таблице 2.1.6 – объёмы жилищного фонда в городской местности (р. п. Арти), в таблице 2.1.7 - объёмы жилищного фонда в Артинском городском округе.

Таблица 2.1.5 – Объемы жилищного фонда на проектный период по сельской местности

Территориальный администрации округа	Жилищный фонд на 2030 г., тыс. кв.м		
	всего	2 эт.	1 эт.
1. Администрация п.г.т. Арти (п.Усть - Югуш)	7,90	-	7,90
2. Азигуловская сельская администрация	27,60	-	27,60
3. Барабинская сельская администрация	24,67	-	24,67
4. Берёзовская сельская администрация	19,43		19,43
5. Ново-Златоустовская сельская администрация	14,75	1,39	13,36
6. Куркинская сельская администрация	10,41	-	10,41
7. Мало-Карзинская сельская администрация	21,08	0,86	20,22
8. Мало-Тавринская сельская администрация	24,41	-	24,41
9. Манчажская сельская администрация	47,76	2,86	44,90
10. Пантелейковская сельская администрация	11,42	-	11,42
11. Поташкинская сельская администрация	24,04	0,96	23,08
12. Пристанинская сельская администрация	26,74	-	26,74
13. Сажинская сельская администрация	44,96	0,31	44,65
14. Свердловская сельская администрация	25,43	-	25,43
15. Симинчинская сельская администрация	24,33	-	24,33
16. Староар-тинская сельская администрация	23,40	2,38	21,02
17. Сухановская сельская администрация	26,36	-	26,36
18. Усть-Манчажская сельская администрация	21,36	-	21,36
Сельская местность	426,05	8,76	417,29

Таблица 2.1.6 – Объемы жилищного фонда на проектный период в городской местности (р. п. Арти)

Показатель	всего	1–2 эт.	3–4 эт.	5 эт.
Жилищный фонд на 2030 г., тыс. м ²	296,25	249,91	43,84	2,50

Таблица 2.1.7 – Объемы жилищного фонда на проектный период в Артинском городском округе

Период проектирования, показатели	всего	1–2 эт.	3–4 эт.	5 эт.
Расчётный срок (2030 г.)				
Жилищный фонд - всего, тыс. м ²	722,30	675,96	43,84	2,50
в том числе:				
Городская местность	296,25	249,91	43,84	2,50
Сельская местность	426,05	426,05	-	-

Прогноз численности населения

С учетом сложившихся демографических тенденций, а также основных направлений социально-экономического и градостроительного развития

территории в Генеральном плане Артинского городского округа Свердловской области¹ выполнены три варианта прогноза численности населения: экстраполяционный прогноз, прогноз численности населения по методу передвижки возрастов и вариант, позволяющий оценить объем миграционного притока, необходимый для стабилизации численности населения.

Как показывают все прогнозные расчеты, тенденция снижения численности населения округа устойчива и на перспективный период, при этом убыль населения создает сложную ситуацию в демографии и на рынке труда.

Прогноз численности населения, основанный на методе передвижки возрастов, рассчитан в трёх вариантах, в каждом из которых заложены различные тенденции изменения демографических показателей. Соответственно были выполнены следующие варианты: инерционный (низкий уровень), средний и целевой (высокий уровень) – см. таблицу 2.1.8

Таблица 2.1.8 – Прогноз численности населения Артинского городского округа по методу передвижки возрастов (по Генеральному плану Артинского городского округа)

Показатели	Инерционный вариант		Средний вариант		Целевой вариант	
	2030 г.	2040 г.	2030 г.	2040 г.	2030 г.	2040 г.
Население округа, тыс. чел.	27,0	25,2	29,2	28,4	30,0	29,0
в том числе в возрасте:						
моложе трудоспособного	22,5	23,0	22,5	23,0	22,5	23,0
трудоспособном	53,0	53,0	53,0	53,0	53,0	53,0
старше трудоспособного	24,5	24,0	24,5	24,0	24,5	24,0

Инерционный вариант расчета основан на гипотезе об отсутствии факторов для преломления сложившейся негативной демографической ситуации.

¹ Генеральный план Артинского городского округа Свердловской области. Утвержден Решением Думы Артинского городского округа от 11.12.2012 г. №103

Численность населения округа к 2040 г. по данному варианту составит 25,2 тыс. чел., то есть уменьшится в сравнении с 2017 г. на 5,1 тыс. чел. или на 16,8 % (среднегодовая убыль населения в период 2017–2040 гг. составит 0,2 тыс. чел. или 0,7 %).

Средний вариант основан на предположении о поэтапном преломлении негативных тенденций и предполагает стабилизацию и постепенное улучшение социально-экономической ситуации в округе, а как следствие, и улучшение демографической ситуации.

К 2040 г. происходит уменьшение численности населения до 28,4 тыс. чел., то есть в сравнении с 2017 г. численность населения сократится на 1,9 тыс. чел. или на 6,3 % (среднегодовая убыль населения в период 2017–2040 гг. составит 0,08 тыс. чел. или 0,3 %).

Целевой вариант предполагает увеличение всех демографических компонент, влияющих на изменение численности населения округа, таким образом, чтобы произошло коренное преломление негативных демографических тенденций. Увеличение репродуктивных установок и интенсивное развитие экономической базы района по данному варианту прогноза будут являться взаимосвязанными процессами.

Численность населения округа к 2040 г. по целевому варианту прогноза составит 29,0 тыс. чел., то есть уменьшится в сравнении с 2017 г. на 1,3 тыс. чел. или на 4,3 % (среднегодовая убыль населения в период 2017–2040 гг. составит 0,05 тыс. чел. или 0,2 %).

Результаты целевого прогноза не указывают на увеличение численности населения городского округа, но в то же время тенденции, заложенные в прогноз, приводят к стабилизации ситуации в области рождаемости и отчасти могут обеспечить прирост численности населения за пределами прогнозного периода.

Таким образом, даже при относительно высоких показателях миграционного прироста и суммарного показателя рождаемости, обеспечивающего замещение поколений, в Артинском городском округе

прогнозируется уменьшение численности населения и на долгосрочную перспективу.

Фактические данные численности населения в населенных пунктах Артинского городского округа в целом показывают соответствие прогнозным данным Генерального плана. Однако в ряде населенных пунктов фактическая численность населения значительно уменьшилась в сравнении с прогнозными данными: Азигуловская, Барабинская, Манчажская сельская администрация.

С учетом корректировки прогнозной численности населения в Генеральном плане по населенным пунктам Азигуловской, Барабинской и Манчажской сельских администраций по целевому варианту численность населения Артинского округа составит:

на 2030 год – 28,8 тыс. человек;

на 2040 год – 27,8 тыс. человек.

В таблице 2.1.9 приведён прогноз численности населения до 2030 года по населённым пунктам округа.

Таблица 2.1.9 – Прогноз численности населения Артинского городского округа с разделением по населенным пунктам

п/п	Наименование населённых пунктов с разделением по территориальным управлениям	Численность населения на начало года, человек				
		1989 г.	2006 г.	2009 г.	2017 г.	2030 г.
	р. п. Арти	15400	13500	13445	12890	13000
1.	Артинская поселковая администрация					
	п. Усть-Югуш	672	399	434	375	280
	всего		13899	434	375	280
2.	Азигуловская сельская администрация					
	с. Азигулово	1208	886	823	477	460
	д. Биткино	295	261	220	126	110
	д. Журавли	110	96	77	39	25
	д. Дружино-Бардым	130	111	92	50	35
	всего	1743	1354	1212	692	630
3.	Барабинская сельская администрация					
	с. Бараба	537	436	437	312	295
	с. Большие Карзи	431	327	296	185	170

п/п	Наименование населённых пунктов с разделением по территориальным управлениям	Численность населения на начало года, человек				
		1989 г.	2006 г.	2009 г.	2017 г.	2030 г.
	д. Омельково	243	226	203	134	119
	п. Малая Дегтярка	125	106	99	73	58
	д. Волокушино	95	53	42	12	-
	всего	1431	1148	1077	716	642
4. Берёзовская сельская администрация						
	д. Берёзовка	666	772	660	703	700
	всего	666	772	660	703	700
5. Ново-Златоустовская сельская администрация						
	с. Новый Златоуст	262	205	202	166	170
	д. Усть-Кишерть	120	84	106	89	80
	д. Широкий Лог	112	101	92	72	70
	д. Черепаново	31	17	16	15	-
	д. Кургат	7	1	1	3	-
	всего	532	408	417	345	320
6. Куркинская сельская администрация						
	с. Курки	664	602	616	584	500
	д. Мараканово	22	18	15	15	-
	всего	686	620	631	599	500
7. Мало-Карзинская сельская администрация						
	д. Малые Карзи	651	478	476	482	400
	д. Байбулда	197	157	137	146	90
	д. Ильчигулово	390	376	351	348	300
	всего	1238	1011	964	976	790
8. Мало-Тавринская сельская администрация						
	с. Малая Тавра	799	816	766	765	680
	д. Багышково	475	412	414	403	300
	д. Рыбино	128	79	63	43	50
	всего	1402	1307	1243	1211	1030
9. Манчажская сельская администрация						
	с. Манчаж	2042	1935	1913	1494	1480
	д. Токари	183	180	190	153	120
	д. Кадочниково	100	160	143	99	90
	всего	2325	2275	2246	1746	1690
10. Пантелейковская сельская администрация						
	д. Пантелейково	528	489	508	494	400
	д. Евалак	21	14	10	9	-
	всего	549	503	518	503	450
11. Поташкинская сельская администрация						
	с. Поташка	1041	782	815	793	700
	д. Артя-Шигири	431	343	374	365	300
	д. Верхние Арти	-	-	-	13	-
	всего	1472	1125	1189	1171	1000
12. Пристанинская сельская администрация						

п/п	Наименование населённых пунктов с разделением по территориальным управлениям	Численность населения на начало года, человек				
		1989 г.	2006 г.	2009 г.	2017 г.	2030 г.
	с. Пристань	1218	1112	1098	1063	1000
	д. Афонасково	284	279	272	269	210
	д. Комарово	32	23	21	25	40
	д. Югуш	14	4	5	5	-
	д. Чекмаш	147	115	105	77	80
	д. Волково	144	67	63	37	50
	всего	1839	1600	1564	1476	1380
13. Сажинская сельская администрация						
	д. Сажино	1779	1650	1558	1493	1500
	д. Коневое	326	309	288	296	230
	д. Соколята	237	170	155	116	120
	д. Попово	104	61	44	58	30
	д. Турышовка	79	86	86	75	70
	всего	2525	2276	2131	2038	1950
14. Свердловская сельская администрация						
	с. Свердловское	971	759	719	668	600
	д. Андрейково	328	306	295	291	250
	д. Полдневая	382	317	307	308	230
	всего	1681	1382	1321	1267	1080
15. Симинчинская сельская администрация						
	с. Симинчи	514	350	348	349	350
	д. Верхний Бардым	413	293	324	316	300
	д. Головино	32	15	11	14	-
	д. Нижний Бардым	512	424	374	347	350
	всего	1471	1082	1057	1026	1000
16. Староартинская сельская администрация						
	с. Старые Арты	914	965	962	918	900
	д. Сенная	112	97	90	91	70
	д. Стадухино	108	97	85	61	70
	всего	1134	1159	1137	1070	1040
17. Сухановская сельская администрация						
	с. Сухановка	1126	878	883	814	730
	д. Черкасовка	213	208	184	170	140
	всего	1339	1086	1067	984	870
18. Усть-Манчажская сельская администрация						
	д. Бакийково	398	270	298	249	230
	с. Усть-Манчаж	204	145	168	120	130
	д. Бихметково	202	139	172	157	120
	всего	804	554	638	526	480
	Всего по округу	38911	32298	32951	30314	28832
	городское население	15400	13500	13445	12890	13000
	сельское население	23511	18798	19506	17424	15832

Целевой вариант расчёта численности населения принят за основной при оценке принципиальных вариантов развития и выборе предлагаемого к реализации варианта развития улично-дорожной сети Артинского городского округа.

2.2. Прогноз транспортного спроса Артинского городского округа, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории Артинского городского округа

На территории Артинского городского округа единственным функционирующим видом транспорта является автомобильный.

По данным ОГИБДД ОМВД России по Артинскому району в 2016 году зарегистрировано 12 252 транспортное средство, из них 9 702 легковых и грузовых автомобилей, 88 автобусов и 2018 мотоциклов (таблица 2.2.1).

Таблица 2.2.1 – Количество зарегистрированных транспортных средств на территории Артинского городского округа

	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Всего, ед.	18897	12940	11770	11326	12252
Автомобили, ед.	13198	9728	8841	8639	9702
Автобусы, ед.	165	113	97	93	88
Мотоциклы, ед.	5030	2702	2388	2150	2018

На основании анализа динамики изменения количества автомобилей, а также прогноза социально-экономического развития городского округа, представленного в Генеральном плане, количество легковых автомобилей на территории Артинского городского округа к 2030 году будет составлять 7200 ед.

Спрос на автомобильные перевозки в Артинском городском округе определен в наибольшей степени со стороны предприятий агропромышленного комплекса, оптовой и розничной торговли.

Рост транспортного спроса и грузопотоков на перспективу определяется развитием следующих отраслей экономической деятельности (таблица 2.2.2):

- обрабатывающих производств;

- производство и распределение электроэнергии, газа и воды;
- оптовая и розничная торговля.

Таблица 2.2.2 – Оборот организаций (по полному кругу) по видам экономической деятельности

Оборот организаций (по полному кругу) по видам экономической деятельности	Ед. изм.	2016 год (оценка)	2017 год (прогноз)	2018 год (прогноз)	2019 год (прогноз)
Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	млн. руб.	895,0	895,0	895,0	895,0
Добыча полезных ископаемых	млн. руб.	0,0	0,0	0,0	0,0
Обрабатывающие производства	млн. руб.	297,3	297,7	312,6	312,6
Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	млн. руб.	68,0	69,4	70,8	72,2
Строительство	млн. руб.	65,6	65,6	65,6	65,6
Оптовая и розничная торговля	млн. руб.	1829,92	1848,22	1866,7	1885,366
Транспорт	млн. руб.	29,5	28,90	28,90	28,90
Связь	млн. руб.	0,0	0,0	0,0	0,0

Социально-экономическое развитие Артинского городского округа на перспективный период вызовет увеличение спроса населения в передвижении пассажирским общественным транспортом. Увеличение пассажиропотоков, количества поездок населением в наибольшей степени относится к р. п. Арти и к центрам поселковых и сельских Администраций.

2.3 Прогноз развития дорожной сети Артинского городского округа

Основной целью в развитии сети автомобильных дорог в Артинском городском округе является:

- повышение плотности дорог общего пользования для обеспечения удовлетворительных хозяйственных связей и создания устойчивой

транспортной связи всех населенных пунктов городского округа;

- все автомобильные дороги общего пользования городского округа должны иметь твердое покрытие проезжих частей;
- строительство обходов населенных пунктов для выноса транзитного движения с жилых территорий с целью повышения безопасности движения и снижения уровня шума на территории населенных пунктов;
- выравнивание неравномерности существующей дорожной сети.

Основными задачами развития сети автомобильных дорог Артинского городского округа на проектный срок до 2040 г. предлагается:

- Развитие транспортного коридора Красноуфимск – Арти – Касли с выходом на федеральную автодорогу М5 «Урал».
- Развитие транспортного коридора Уфа – Нижние Серги – Екатеринбург.
- Развитие транспортного коридора Нижние Серги – Михайловск – Арти – Красноуфимск с выходами на федеральную автодорогу Екатеринбург – Пермь.
- Развитие транспортных направлений в Башкирию: Арти – Средний Бугалыш, Арти – Кургатово, Арти – Юлаево.
- Строительство выхода в северном направлении в Ачитский район от д. Журавли.
- Строительство автомобильной дороги с. Азигулово - с. Курки.
- Строительство обхода с. Сажино на направлении Арти – Средний Бугалыш (Башкирия), обходов с. Багышково и д. Артя – Шигири на направлении Уфа – Нижние Серги – Екатеринбург.
- Строительство и капитальный ремонт подъездов к населенным пунктам: д. Волково, с. Соколята, д. Черепаново, п. Усть-Югуш, д. Багышково.

Таким образом, к 2040 году в Артинском городском округе предлагается построить 54,12 км и реконструировать 49,52 км автомобильных дорог общего пользования.

Проектом предлагается капитальный ремонт мостов на автодорожной

сети, находящихся в неудовлетворительном состоянии, и строительство новых мостов на вновь строящихся автодорогах. К 2040 году в Артинском городском округе предлагается построить и отремонтировать 28 мостов.

3 Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

С учетом основных направлений социально-экономического, градостроительного развития территории, а также демографических тенденций Артинского городского округа до 2040 года **выполнены три варианта проектирования: инерционный, средний и целевой.**

Инерционный вариант расчета основан на гипотезе об отсутствии факторов для преломления сложившейся негативной демографической ситуации и тенденции отсутствия развития транспортной инфраструктуры.

Средний вариант основан на предположении о поэтапном преломлении негативных тенденций и предполагает стабилизацию и постепенное улучшение социально-экономической ситуации в округе, а как следствие, и улучшение демографической ситуации и развития транспортной инфраструктуры.

Целевой вариант предполагает увеличение всех демографических компонент, влияющих на изменение численности населения округа, таким образом, чтобы произошло коренное преломление негативных демографических тенденций и развития транспортной инфраструктуры. Увеличение репродуктивных установок и интенсивное развитие экономической базы района по данному варианту прогноза будут являться взаимосвязанными процессами.

Численность населения округа по целевому варианту прогноза составит:

на 2030 год – 28,8 тыс. человек;

на 2040 год – 27,8 тыс. человек.

Прогноз численности населения Артинского городского округа с разделением по населенным пунктам по целевому варианту представлен в таблице 2.1.9.

Прогноз демографического развития по целевому варианту принят за основной в Генеральном плане Артинского городского округа, и тенденции, заложенные в прогноз, приводят к стабилизации ситуации в области рождаемости и отчасти могут обеспечить прирост численности населения за пределами прогнозного периода. Тенденции социально-экономического развития, заложенные в прогнозе по целевому варианту, определяют динамику развития транспортной инфраструктуры на прогнозный период.

Перспектива развития экономики по целевому варианту развития транспортной инфраструктуры заключается в достижении ряда конечных качественных ориентиров стратегического развития:

- активного и устойчивого развития экономики округа, повышения ее конкурентоспособности в регионе и за его пределами;
- привлечения инвестиций для развития действующих и создания новых сельскохозяйственных производств на основе его ресурсов и географического положения;
- развития оптовой и розничной торговли, привлекательной за счет качества обслуживания и дополняющих сопутствующих услуг - общественного питания и отдыха;
- усиления коммуникационной роли округа в Свердловской области и между окружающими регионами на основе функционирования транспортной инфраструктуры;
- устойчивого экологического развития и сохранения уникальной природы для будущих поколений.

Согласно целевому варианту развития объем производства промышленной продукции в действующей оценке в 2020 году возрастет к уровню 2008 года в 5,3 раз. Производительность труда достигнет роста в 2020 году к уровню 2008 года в 3 раза. Объем производства обработки древесины и производство изделий из дерева, производство переработки

древесины в 2020 году возрастет к уровню 2005 года в 3 раза. Производство валовой продукции сельского хозяйства в хозяйствах всех категорий в действующих ценах в 2020 году к уровню 2005 года возрастет в 2,3 раза.

По целевому варианту развития транспортной инфраструктуры на период до 2030 года проектом планируется развитие сельскохозяйственных предприятий, фермерских хозяйств на базе не работающих в настоящее время ферм и строительство новых животноводческих комплексов.

Развитие сельскохозяйственного производства позволит:

- значительно уменьшить отток сельского населения из округа;
- осуществить переход к новой системе расселения с наименьшими материальными затратами при максимальном использовании существующего жилого фонда, культурно-бытовых и производственных зданий и сооружений. Реализация намечаемых мероприятий, создание сети учреждений межрайонного и районного обслуживания и усиление транспортной сети приведут к поэтапному формированию соподчиненных систем взаимосвязанных населенных мест:

- районной с центром р. п. Арти;
- восемнадцати местных систем расселения во главе с сельскими администрациями: р. п. Арти; с. Азигулово, с. Бараба, д. Березовка, с. Новый Златоуст, с. Курки, д. Малые Карзи, с. Малая Тавра, с. Манчаж, д. Пантелейково, с. Поташка, с. Пристань, д. Сажино, с. Свердловское, с. Симинчи, с. Старые Арти, с. Сухановка, с. Усть-Манчаж.

Характер и значение внутрихозяйственных систем расселения по целевому варианту будет существенно меняться. Особенно большое значение в обеспечении нормальных условий жизни в производственной деятельности населения они будут иметь переходный период, когда значительная часть малых поселений ещё сохранится, а основные производственные, административные и культурно-бытовые функции уже сосредоточатся в центральных поселках

административных территорий. Изменение характера внутрихозяйственного расселения на расчетный срок (2030 г.) представлено в таблице 1.1.3.

Основными направлениями развития планировочной структуры района в пределах расчетного срока (до 2030 года) по целевому варианту развития приняты следующие:

- повышение хозяйственного и культурно-бытового потенциала р. п. Арти как центра районной системы расселения;
- развитие поселений Артинского городского округа в составе Красноуфимской межрайонной системы расселения, усиление на перспективу культурно-бытовых и хозяйственных связей с г. Красноуфимском;
- стабилизация сложившейся сети сельских населенных мест;
- усовершенствование сложившейся специализации сельскохозяйственных предприятий;
- совершенствование инженерно-технической (строительство систем водообеспечения и водоотведения, реконструкция сети автодорог и т. п.) и социальной инфраструктуры района;
- формирование рекреационной системы в увязке с общей схемой функционально-планировочного зонирования.

Перспективная планировочная структура Артинского городского округа в пределах расчетного срока по целевому варианту сохранит сложившееся очертание, получат развитие ее сложившиеся планировочные оси (реконструируется ряд автомобильных дорог с обходом крупных населенных мест), дальнейшее усиление трех транспортных направлений в Башкирию: Арти – Средний Бугалыш, Арти – Кургатово, Арти – Юлаево, строительство выхода в северном направлении в Ачитский район от д. Журавли.

Основной целью в развитии сети автомобильных дорог по целевому варианту в Артинском городском округе является:

- повышение плотности дорог общего пользования для обеспечения

удовлетворительных хозяйственных связей и создания устойчивой транспортной связи всех населенных пунктов городского округа;

- все автомобильные дороги общего пользования городского округа должны иметь твердое покрытие проезжих частей;
- строительство обходов населенных пунктов для выноса транзитного движения с жилых территорий с целью повышения безопасности движения и снижения уровня шума на территории населенных пунктов;
- выравнивание неравномерности существующей дорожной сети.

Перспективная интенсивность движения транспорта по целевому варианту развития транспортной инфраструктуры на период до 2030 года прогнозируется к увеличению на 50 % от показателей 2017 года. На период до 2040 года увеличение интенсивности движения транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования Артинского городского округа составит 40 % от показателей 2030 года и 90 % от показателей 2017 года.

По целевому варианту предусмотрены мероприятия по повышению безопасности дорожного движения в целях снижения нарушений правил дорожного движения, в том числе наезда на пешеходов.

Для уменьшения влияния транспортных потоков на состояние окружающей среды городского округа по целевому варианту развития транспортной инфраструктуры предусмотрены ряд мероприятий:

- устройство твердого покрытия проезжих частей всех автомобильных дорог общего пользования;
- перевод большей части автотранспорта на наиболее дешевые и экологичные виды топлива – сжатый природный газ и сжиженный углеводородный газ;
- строительство автомобильных газовых заправочных станций (АГЗС) по основным направлениям автомобильных дорог;
- строительство обходов населенных пунктов с целью выноса транзитного

движения с жилых территорий.

В целях развития воздушного транспорта в городском округе в целевом варианте развития транспортной инфраструктуры предполагается зарезервировать территории воздушного транспорта на ранее действовавших аэропортах в р. п. Арти и с. Сажино для восстановления воздушных перевозок на линиях местного значения.

Целевой вариант развития транспортной инфраструктуры принят за основной в программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Артинского городского округа.

Исходя из существующего уровня автомобилизации 220 автомобилей на 1 тыс. жителей, уровень автомобилизации на 2030 г. строительства планируется 250 автомобилей на 1 тыс. жителей. На перспективу 2040 г. уровень автомобилизации достигнет 270 автомобилей на 1 тыс. жителей.

Анализ социально-экономического развития, динамики уровня автомобилизации, количества автотранспорта и роста интенсивности дорожного движения позволил сделать прогноз уровня интенсивности дорожного движения на опорной сети автомобильных дорог Артинского городского округа.

Описание транспортной модели

На основании полученных исходных данных проведено моделирование транспортных потоков в программном комплексе PTV Vision VISSIM на 2018 год, на перспективу 10 лет, на перспективу 20 лет.

Оценка состояния транспортной сети осуществлена путем имитационного моделирования с использованием программного комплекса PTV Vision VISSIM (версия 5.30), который является одним из самых популярных и зарекомендовавших себя инструментов для создания моделей транспортных систем.

PTV Vision VISSIM – продукт немецкой компании «PTV AG» – микроскопическая модель имитации движения транспорта в населенных

пунктах и вне населенных пунктов, базирующаяся на взаимосвязи времени и поведении водителя. Движение транспорта в программном комплексе имитируется в различных условиях, с помощью чего могут быть оценены различные варианты транспортно-технических и планировочных параметров.

В модель транспортного потока заложены две самостоятельные модели:

1. Модель следования за впереди идущим транспортным средством (ТС);
2. Модель смены полосы движения.

Существенным для точности имитации является качество модели транспортного потока и метода, с помощью которого рассчитывается передвижение транспортных средств в сети. В отличие от более простых моделей, в которых за основу берутся постоянные скорости и неизменное поведение следования за впереди идущими транспортными средствами, VISSIM использует психо-физиологическую модель восприятия Видемана (1974 г.). Основная идея модели заключается в том, что водитель транспортного средства, движущегося с более высокой скоростью, начинает тормозить, когда дистанция до впереди идущего транспортного средства начинает восприниматься им как слишком маленькая. Его скорость будет падать до тех пор, пока он не начнет снова воспринимать возникшую между ним и впереди идущим ТС дистанцию как слишком большую.

После многочисленных эмпирических исследований, проведенных техническим университетом г. Карлсруэ, эта модель следования за впереди идущим ТС стала эталонной. Более актуальные измерения доказывают, что изменившаяся за последние годы манера езды и технические возможности транспортных средств корректно отображаются в данной модели.

Эпюры интенсивности движения транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования Артинского городского округа по состоянию на периоды до 2030 г. и до 2040 г. представлены в **Приложении 5**.

На период до 2030 года наиболее загруженным направлением является Нижние Серги – Михайловск – Арти – Красноуфимск с максимальной интенсивностью 4150 авт. / сут. на перегоне Верхний Бардым – Арти. После строительства участка с. Большая Ока (Башкортостан) - с. Рыбино с обходом с. Багышково наблюдается рост интенсивности на направлении Уфа – Нижние Серги – Екатеринбург до 2880 авт. / сут. на перегоне Большие Карзи – Арти и до 3500 авт. / сут. на перегоне Арти – Нижние Серги. В целом на период до 2030 года увеличение интенсивности движения транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования Артинского городского округа составило 50% от показателей 2018 года.

На период до 2040 года после мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог на участках Рыбино – Широкий Лог – Сенная – Артя-Шигири – примыкание к автомобильной дороге «г. Нижние Серги - г. Михайловск - р. п. Арти» значительное увеличение интенсивности наблюдается на направлении Уфа – Нижние Серги – Екатеринбург с максимальной интенсивностью 4800 авт. / сут. на перегоне Рыбино – Свердловское. После мероприятий по реконструкции автомобильных дорог на участке подъезд к с. Поташка – граница с Челябинской областью наблюдается увеличение интенсивности на направлении Красноуфимск – Арти – Касли с максимальной интенсивностью 2600 авт. / сут. на перегоне Арти – Старые Арти. Максимальное значение интенсивности транспорта в Артинском городском округе прогнозируется 5600 авт. / сут. на автомобильной дороге «г. Нижние Серги - г. Михайловск - р. п. Арти» на перегоне от подъезда к д. Артя-Шигири в сторону г. Нижние Серги. В целом на период до 2040 года увеличение интенсивности движения транспортных средств на автомобильных

дорогах общего пользования Артинского городского округа составило 40 % от показателей 2030 года и 90 % от показателей 2018 года.

4. Мероприятия по организации дорожного движения для предлагаемого к реализации варианта проектирования

4.1 Предложения по обеспечению транспортной и пешеходной связности территорий, развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети в целом

В соответствии с основными документами по развитию автомобильных дорог на территории Артинского городского округа:

- Генеральным планом Артинского городского округа;
- Схемой развития и обеспечения сохранности сети автомобильных дорог общего пользования в Свердловской области на период 2017 - 2031 годы;
- Генеральным планом р. п. Арти;
- Градостроительных регламентов Артинского городского округа;
- Нормативных документов градостроительного планирования и перспектив социально-экономического развития Артинского городского округа

разработаны следующие программы по развитию сети автомобильных дорог общего пользования на территории Артинского городского округа:

1. Программа по строительству, реконструкции и капитальному ремонту региональных или межмуниципальных автомобильных дорог на территории Артинского городского округа.
2. Программа по строительству, реконструкции, капитальному ремонту и ремонту муниципальных автомобильных дорог на территории Артинского городского округа.
3. Программа по переводу автомобильных дорог местного значения в сеть региональных или межмуниципальных дорог на территории Артинского городского округа.

4. Программа по списанию автомобильных дорог (участков) из состава региональных или межмуниципальных дорог на территории Артинского городского округа.
5. Программа по строительству, капитальному ремонту и ремонту мостовых сооружений на автомобильных дорогах общего пользования на территории Артинского городского округа.

Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог Артинского городского округа учитывают работы по переводу бесхозных автомобильных дорог в состав муниципальной собственности с расчетом ежегодного перевода по 14,3 км и полного окончания перевода всей протяженности бесхозных дорог до 2022 года.

Краткосрочные мероприятия по организации и повышению безопасности дорожного движения в Артинском городском округе разработаны на период с 2018 по 2022 г. с разбивкой по годам и представлены в **Приложении 6**.

Мероприятия по строительству, реконструкции, капитальному ремонту и ремонту муниципальных автомобильных дорог разработаны на периоды 2018 – 2022 гг. и 2023 – 2032 гг. На перспективу после 2032 года мероприятия по строительству, реконструкции, капитальному ремонту и ремонту муниципальных автомобильных дорог должны быть сформированы на основании текущего транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети, полученное на основе проведения плановых диагностических работ.

Перечень мероприятий по каждой программе развития сети автомобильных дорог Артинского городского округа на краткосрочный период 2018 – 2022 гг., среднесрочный период 2023 – 2032 гг. и долгосрочный период 2033 – 2040 гг. представлен в **Приложении 7**.

Схемы автомобильных дорог общего пользования Артинского городского округа по состоянию на конец 2022 года, конец 2032 года и конец 2040 года представлены в **Приложении 8**.

Реализация мероприятий по развитию сети автомобильных дорог Артинского городского округа до 2040 г. позволит достичь следующие показатели:

1. Увеличить общую протяженность автомобильных дорог общего пользования на 6% или на 54,12 км от показателя 2018 г.;
2. Увеличить общую протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием на 17% или на 112,935 км, в том числе с усовершенствованным покрытием увеличить на 65 % или на 200,991 км от показателя 2018 г.
3. Уменьшить протяженность автомобильных дорог с переходным покрытием на 24 % или на 88,056 км от показателя 2018 г.
4. Уменьшить протяженность автомобильных дорог с грунтовым покрытием на 27 % или на 58,815 км от показателя 2018 г.

Сводные данные протяженности автомобильных дорог общего пользования на территории Артинского городского округа на перспективу до 2040 г. представлены в таблице 4.1.1.

Таблица 4.1.1 – Сводные данные протяженности автомобильных дорог общего пользования на территории Артинского городского округа на перспективу до 2040 г.

№ п/п	Вид дорог	Общее протяжение, км				Изменение протяженности автодорог на 2040 г. по отношению к 2017 г., %
		2018 г.	2022 г.	2032 г.	2040 г.	
1	Автомобильные дороги общего пользования на территории Артинского	888,995	888,995	894,495	943,115	6

	городского округа					
1.1	с твердым покрытием	671,008	684,853	710,718	783,943	17
1.2	в т. ч. с усовершенствованным покрытием	310,201	354,786	428,292	511,192	65
1.3	в т. ч. с переходным покрытием	360,807	330,067	282,426	272,751	-24
1.4	грунтовые	217,987	204,142	183,777	159,172	-27
2	Региональные или межмуниципальные	413,684	413,684	416,684	461,804	12
2.1	с твердым покрытием	375,827	381,172	385,037	433,662	15
2.2	в т. ч. с усовершенствованным покрытием	274,376	302,961	338,967	379,367	38
2.3	в т. ч. с переходным покрытием	101,451	78,211	46,070	54,295	-46
2.4	грунтовые	37,857	32,512	31,647	28,142	-26
3	Муниципальные	403,801	475,311	477,811	481,311	19
3.1	с твердым покрытием	270,441	303,681	325,681	350,281	30
3.2	в т. ч. с усовершенствованным покрытием	26,430	51,825	89,325	131,825	399
3.3	в т. ч. с переходным покрытием	244,011	251,856	236,356	218,456	-10
3.4	грунтовые	133,360	171,630	152,130	131,030	-2
4	Бесхозные	71,510	0,000	0,000	0,000	-100
3.1	с твердым покрытием	24,740	0,000	0,000	0,000	-100
3.2	в т. ч. с усовершенствованным покрытием	9,395	0,000	0,000	0,000	-100

4.2 Предложения по категорированию дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству

На основе прогнозируемой интенсивности движения приведены предложения по категорированию дорог с учетом прогнозируемой загрузки. В

качестве критерия загрузки принята максимальная интенсивность движения на одну полосу проезжей части в часы пик.

В зависимости от максимальной интенсивности движения на одну полосу в часы пик выделяются следующие категории загрузки:

– улицы и дороги с крайне высокой загрузкой – более 700 авт./час на одну полосу движения. Это магистрали, на которых в перспективе могут возникать сложные заторовые ситуации. По существующим нормативам при такой интенсивности движения на одну полосу необходимо строительство транспортных развязок;

– улицы и дороги с высокой загрузкой – интенсивность движения на одну полосу от 500 до 700 авт./час. Это магистрали, на которых наблюдается насыщенное движение;

– улицы и дороги с средней загрузкой, где интенсивность движения составляет 300-500 авт./час. На данных магистралях движение ниже уровня насыщенного.

– улицы и дороги с низкой нагрузкой, где интенсивность движения составляет 150-300 авт./час на полосу.

В связи с тем, что на перспективу до 2040 года максимальная транспортная загрузка на всей улично-дорожной сети Артинского городского округа будет составлять до 234 авт./час, то есть низкую загрузку, данным проектом предлагается введение следующие дополнительные категории загрузки:

– улицы и дороги с интенсивностью движения более 200 авт./час на одну полосу движения;

– улицы и дороги с интенсивностью движения от 100 до 200 авт./час на одну полосу движения;

– улицы и дороги с интенсивностью движения менее 100 авт./час на одну полосу движения.

4.3 Предложения по распределению транспортных потоков по сети дорог

Для разработки предложений по распределению транспортных потоков по сети улиц и дорог необходим выбор метода прогнозирования. Для прогнозирования распределения транспортных потоков на улично-дорожной сети города используются различные методы. Существующие методы расчета транспортных корреспонденций делятся на два типа: экстраполяционные и вероятностные.

Экстраполяционные методы расчета корреспонденций в нашей стране практически не применяются, однако большое внимание, которое уделяется изучению вопроса подвижности населения, позволяет надеяться на внедрение в нашу практику этих методов расчета.

Метод единственного коэффициента роста

В качестве исходной информации для расчета используются фактические величины корреспонденций между районами и прогноз роста пассажирооборота.

Ожидаемая корреспонденция между районами i и j вычисляется по формуле (4.1):

$$D'_{ij} = kD_{ij}, \quad (4.1)$$

$$k = \frac{\sum D'_i}{\sum D_i}, \quad (4.2)$$

где k – коэффициент роста транспортных корреспонденций всего города;

D_{ij} – существующая корреспонденция пассажиров между двумя рассматриваемыми районами;

$\sum D'_i$ – прогнозируемый оборот транспорта города;

$\sum D_i$ – фактическая величина оборота транспорта города.

Такой метод расчета приводит к грубым ошибкам и на практике применяется только для приближенных оценок возможных потоков транспорта в условиях проектирования каких-либо элементов городской территории.

Метод средних коэффициентов роста

Так же, как и в предыдущих случаях, расчет основывается на материалах обследования фактической корреспонденции автомобилей в городе. Кроме того, необходимо знать фактические величины оборота районов D_i . Сначала с помощью уравнений регрессии определяются величины ожидаемого оборота районов D'_i , а затем коэффициенты роста (4.3):

$$k_i = \frac{D'_i}{D_i}, \quad (4.3)$$

Корреспонденция потоков между районами i и j на основании этих данных выражается формулой (4.4):

$$D'_{ij} = D_{ij} \frac{k_i + k_j}{2}, \quad (4.4)$$

Средние коэффициенты роста учитывают различные темпы развития тех или иных районов города. Однако при значительном росте подвижности городского населения, появлении новых жилых массивов в городе этот метод приводит к большим погрешностям.

Детройтский метод

При проектировании системы магистралей Детройта в 1953 года была применена другая экстраполяционная формула (4.5):

$$D'_{ij} = D_{ij} = \frac{k_i k_j}{k}, \quad (4.5)$$

$$k = \frac{\sum D_i k_i}{\sum D_i}, \quad (4.6)$$

где k – коэффициент роста объема пассажироперевозок (или поездок легковых автомобилей) всего города.

Остальные обозначения такие же, как и в предыдущих формулах.

Детройтский метод не сложен для расчетов, но дает более эффективные результаты, чем предыдущие два. Необходимо отметить, что формула 4.5 имеет смысл только для межрайонных поездок. Поэтому внутрирайонные поездки либо определяются перед расчетом, либо выбираются районы с такой небольшой территорией, что внутрирайонными поездками можно пренебречь.

Метод Фратара

Метод Фратара, называемый иногда методом Гросс-Фратара (в связи с тем, что он аналогичен итерационному решению Гросса статистически неопределимых систем), был разработан в начале 50-х годов в США профессором Томасом Дж. Фратаром.

Для расчета используется уравнение (4.7):

$$D'_{ij} = D_{ij} k_i k_j \frac{M_i + M_j}{2}, \quad (4.7)$$

где M_i и M_j – местные факторы районов i и j (4.8) и (4.9):

$$M_i = \frac{\sum_j D_{ij}}{\sum_j D_{ij} k_j}, \quad (4.8)$$

$$M_j = \frac{\sum_i D_{ij}}{\sum_i D_{ij} k_i}, \quad (4.9)$$

С помощью местных факторов M_i и M_j учитывается влияние различных темпов роста остальных районов на распределение пассажиропотока между рассматриваемыми районами.

В связи с тем, что важным требованием, предъявляемым к расчету, является строгое соответствие между заранее определенной величиной оборота (или отправления) района и суммой, полученной в результате расчета корреспонденций этого района (4.10):

$$\sum_j D'_{ij} = k_i \sum_j D_{ij}, \quad (4.10)$$

Метод Фратара использует итерационный процесс приближения к окончательному решению, при которых соблюдается условие формулы 4.10.

Каждая последующая итерация отличается от предыдущей коэффициентом (4.11):

$$\mu_i = \frac{k_i \sum_j D_{ij}}{\sum_j D'_{ij}}, \quad (4.11)$$

Таким образом, определение корреспонденции сводится к многократному повторению расчетов, причем результаты каждого промежуточного шага – исходный материал для последующего. Этот процесс ведется до тех пор, пока итерационные коэффициенты не станут равными 1. Как правило, трех–четырёх итераций бывает достаточно.

При использовании метода Фратара внутрирайонные поездки могут определяться непосредственно расчетом. Однако в приведенном ниже примере будут определены только межрайонные поездки (для наглядности сравнение с предыдущими результатами).

Вероятностные методы

Вероятностные методы расчета корреспонденции, называемые часто синтетическим, получили наибольшее применение при перспективном планировании транспорта. Корреспонденция транспортных потоков или экипажей в этом случае определяется на основании эмпирических или теоретических зависимостей обмена пассажирами двух районов от численности их населения, количества мест приложения труда, условий поездки, культурно-бытового обслуживания районов, размещения районов в плане города. Вероятностные методы более полно и гибко учитывают изменения в размещении жилых и промышленных образований, транспортной сети, в системе культурно-бытового обслуживания.

Метод тяготения

Метод тяготения, основной смысл которого заключается в том, что взаимное тяготение двух районов города зависит от их транспортного потенциала (например, пассажирооборота, численности населения или количества мест приложения труда) и взаимной удаленности, является наиболее распространенным в мире. Рассчитывается по формуле (4.12):

$$D_{ij} = \frac{D_i D_j}{k l_{ij}^\alpha}, \quad (4.12)$$

где D_{ij} – перевозки между районами i и j ;

D_i, D_j – оборот транспорта этих районов;

k – коэффициент пропорциональности (или нормирующий множитель), зависящий от значимости рассматриваемых районов в общегородском обороте;

l_{ij} – расстояние между районами i и j ;

α – степень, в которую возводится расстояние (принимается от 1 до 2,5).

Метод возможностей

Обобщением метода тяготений, его теоретическим объяснением является метод возможностей. В основу его положена гипотеза Самюэля Стоффера (Чикагский университет), разработанная в 1940 году.

Согласно этой гипотезе зависимость величины корреспонденции пассажиров или экипажей между двумя районами города от расстояния или затрат времени на поездку из одного района в другой необязательна. По Стофферу, решающим фактором является возможность завершить поездку, не доезжая до рассматриваемого района. Математическая запись гипотезы (4.13):

$$\frac{dy}{ds} = \frac{a}{x} \frac{dx}{ds}, \quad (4.13)$$

где dy – приращение количества поездок от центра к круговой зоне ds ;

s – расстояние от центра до зоны;

dx – возможности окончить поездку внутри зоны;

x – количество встречных возможностей окончить поездку от центра до зоны;

a – постоянная.

Однако, как отмечают сторонники метода возможностей, любая формулировка распределения встречаемых возможностей по расстоянию является идеализацией истинного положения. Возможности не являются функцией от расстояния, поэтому для практических расчетов потребовался вывод специальной модели, основанной на гипотезе С. Стоффера,

пригородной для численного анализа поездок с любой целью – как городских, так и пригородных.

Для вывода обычно используется следующая форма записи гипотезы Стоффера (4.14):

$$\frac{\Delta D}{\Delta T} = \frac{K \Delta Q}{Q \Delta T}, \quad (4.14)$$

где ΔD – приращение количества поездок от центра к кольцевой зоне радиусом D ;

ΔT – приращение времени поездки;

ΔQ – привлекательная способность кольцевой зоны;

Q – общее количество встречных возможностей окончить поездку, не доезжая зоны;

K – коэффициент пропорциональности.

По- другому уравнение может быть записано следующим образом (4.15):

$$D_{ij} = K_i \frac{q_j}{\sum_{i=0}^j q_n}, \quad (4.15)$$

где Q – сумма возможностей всех зон, встреченных до зоны назначения в порядке следования от центра.

Детройтский метод

При исследовании транспортных проблем Детройта в 1953–1954 гг., помимо уже описанного экстраполяционного метода, была разработана вероятностная модель. Эта модель основывалась на следующей формуле (4.16):

$$D_{ij} = F_{ij} X_{ij}, \quad (4.16)$$

$$F_{ij} = \frac{a}{l_{ij}^a}, \quad (4.17)$$

$$X_{ij} = D_j \frac{D_i}{\sum_i D_i}, \quad (4.18)$$

где D_{ij} – корреспонденция между районами i и j ;

F_{ij} – статистический коэффициент, зависящий от размещения района в плане города и расстояние между рассматриваемой парой районов l_{ij} ;

X_{ij} – вероятный обмен между районами, зависящий от величины их пассажирооборота D_i и D_j .

Дрезденский метод

Помимо методов, рассмотренных в трех предыдущих разделах, в зарубежной практике нашли применение методы регрессии, являющиеся разновидностью гравитационной модели. Для расчета поездок на индивидуальном транспорте в Дрездене была применена формула, подобная детройтской (4.19):

$$D_{ij} = a \frac{s_i s_j}{l_{ij} \sum_j s_i}, \quad (4.19)$$

где D_{ij} – корреспонденция экипажей между районами i и j ;

a – коэффициент регрессии (для Дрездена $a=5$);

S_i – количество автостоянок в районе i ;

S_j – количество автостоянок в районе j ;

l_{ij} – расстояние между районами i и j .

Модель Шрайбера

Более простая гравитационная модель предложена немецким инженером Шрайбером (4.20):

$$D_{ij} = C(N_i + pT_i)(N_j + pT_j), \quad (4.20)$$

$$\text{при } l_{ij} > 1,8 \text{ км } D_{ij} = \frac{(N_i + pT_i)(N_j + pT_j)}{l_{ij}^a}, \quad (4.21)$$

где N_i, N_j – численность населения районов;

T_i, T_j – количество мест приложения труда в районах;

C, p, a – статистические коэффициенты.

Модель Кроула

Определенный теоретический интерес представляет работа американского инженера Кроула, предложившего модель трудовых передвижений городского населения (4.22):

$$t_p = t_o e^{cp}, \quad (4.22)$$

где t_p – затраты времени на передвижение от места жительства к месту работы;

t_o – процент трудящихся, проживающих в зоне, радиус которой

t_p ;

e^{cp} – статистические формулы.

Поскольку прогнозирование ведется на период 10–20 лет, наиболее эффективно в данном проекте использовать методику средних коэффициентов роста. Полученные прогнозом данные распределения интенсивности движения представлены в **Приложении 5** к настоящему тому.

4.4 Предложения по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функциям и этапам внедрения

Автоматизированной системой управления дорожным движением (АСУДД) называют комплекс технических, программных и организационных мер, обеспечивающих сбор и обработку информации о параметрах транспортных потоков и на основе этого оптимизирующих управление движением.

Данным проектом рекомендуется использование четырех программ управления:

1. Программа координации для утра буднего дня (ПК 1) используется для периода с 7.00 до 10.00 в рабочие дни.
2. Программа координации для межпикового периода (ПК 2) используется в период с 6.00 до 7.00, с 10.00 до 16.00, с 19.00 до 23.00 в будние дни, а также с 7.00 до 23.00 в выходные дни.
3. Программа координации для вечера буднего дня (ПК 3) используется в период с 16.00 до 19.00 в рабочие дни.
4. Программа координации для ночных часов (ПК 4) – программа с коротким циклом регулирования – используется в период с 23.00 до 6.00 в рабочие и выходные дни.

Предлагаемая схема работы автоматизированной системы управления движением в р.п. Арти представлена в таблице 4.4.1.

Таблица 4.4.1 – Предлагаемая схема работы АСУДД в р.п. Арти

Время	Номер программы управления	Примечание
Рабочие дни		
23.00 – 6.00	ПК 4 Короткая программа управления	Короткая программа управления для минимизации времени ожидания разрешающего сигнала светофора
6.00 – 7.00	ПК 2 Программа межпикового периода	Программа, настроенная на интенсивность движения межпикового периода, которая составляет 60–70 % от пиковой интенсивности движения
7.00 – 10.00	ПК 1 Программа для утреннего часа пик	Программа, настроенная под интенсивность движения утреннего часа пик и минимизирующая количество перегруженных перекрестков на улично-дорожной сети города
10.00 – 16.00	ПК 2 Программа межпикового периода	Программа, настроенная на интенсивность движения межпикового периода, которая составляет 60–70 % от пиковой интенсивности движения
16.00 – 19.00	ПК 3 Программа для вечернего часа пик	Программа, настроенная под интенсивность движения вечернего часа пик и минимизирующая количество перегруженных перекрестков на улично-дорожной сети города
19.00 – 23.00	ПК 2 Программа межпикового периода	Программа, настроенная на интенсивность движения межпикового периода, которая составляет 60–70 % от пиковой интенсивности движения
Выходные дни и праздники		
23.00 – 6.00	ПК 4 Короткая программа управления	Короткая программа управления для минимизации времени ожидания разрешающего сигнала светофора
6.00 – 23.00	ПК 2 Программа межпикового периода	Программа, настроенная на интенсивность движения межпикового периода, которая составляет 60–70 % от пиковой интенсивности движения

Оперативная работа с системой АСУДД позволит использовать следующие алгоритмы управления: *Жесткая сетевая координация и Жесткая магистральная координация.*

Жесткая сетевая координация. Практически единственным методом расчета жестких сетевых планов координации является алгоритм TRANSYT, разработанный TRL в начале 70-х годов и совершенствующийся до настоящего времени. Метод проверен многолетней практикой в различных странах, в том числе в СССР и Российской Федерации.

В качестве критерия оптимальности плана координации в классическом методе TRANSYT и в программах, реализующих данный метод, используется

взвешенная сумма задержек транспорта и количества автомобилей, остановленных на всех стоп-линиях перекрестков сети.

Для расчета планов координации методом TRANSYT необходима следующая информация:

- о режимах регулирования на каждом перекрестке;
- о транспортных потоках;
- о времени проезда и расстояниях между парами соседних по движению транспортных потоков стоп-линий;
- о процессе оптимизации.

Результатом расчетов по методу TRANSYT являются:

- рассчитанный план координации;
- соответствующие расчетному ПК значения критерия оптимальности и его составляющих: суммарной задержки и количество остановленных автомобилей, а также скорости сообщения в транспортной сети;
- соответствующие расчетному ПК значения суммарной задержки и количество остановленных автомобилей на каждой стоп-линии, а также уровень ее загрузки и скорость проезда по перегону, предшествующему стоп-линии, вычисленная с учетом задержки;
- информация о структуре прибытия пачки автомобилей на каждую стоп-линию и процесс разгрузки очередей транспорта при ее проходе (так называемые диаграммы транспортных потоков);
- служебная информация о процессе оптимизации, позволяющая пользователю оценивать выбранную стратегию оптимизации.

Уже из приведенного перечня исходной и выходной информации ясно, что работы с TRANSYT требует достаточно высокой квалификации и знания особенностей транспортной ситуации в районе, а сам метод позволяет не только рассчитать ПК, но и подробно исследовать и спрогнозировать ситуацию, которая сложится после его внедрения.

Следует отметить, что TRANSYT позволяет не только рассчитать ПК, но и оценить любой план координации, предложенный пользователем. Кроме того, в рамках метода возможно формирование стратегии оптимизации с целью улучшения плана координации.

Жесткая магистральная координация. Магистраль как последовательность светофорных объектов является частным случаем сети, и для построения программы координации для магистрали можно воспользоваться методом TRANSYT. Однако качество полученного плана зависит от начальных параметров регулирования и выбранного цикла регулирования, используемых как исходная точка случайного поиска.

Как показывает мировой опыт, для поиска наилучшего плана координации в качестве начального приближения следует использовать сдвиги, соответствующие ленте времени максимальной ширины. Хорошие результаты дает также применение цикла, обеспечивающего максимальную ширину ленты времени.

В качестве исходных данных для построения ленты времени используется следующая информация:

- время проезда между последовательными стоп-линиями магистрали;
- длительность цикла регулирования (одинаково для всех перекрестков);
- длительность разрешающих сигналов по магистральному направлению для всех стоп-линий.

Очевидно, построение ленты времени для магистрали с односторонним движением затруднений не представляет. Доказано, что если длительности разрешающих сигналов по магистральному направлению для всех стоп-линий больше половины длительности цикла, то прямая и обратные ленты времени для магистрали существуют, и их суммарная ширина есть постоянная величина.

Известны три метода формирования ленты времени максимальной ширины:

- графоаналитический;
- расчетный;
- модифицированный расчетный.

Формирование ленты времени графоаналитическим методом осуществляется вручную путем графического построения и подбора сдвигов. Метод весьма трудоемок и не гарантирует получения оптимальной ленты.

Расчетный метод позволяет получить прямую и обратную ленты времени максимальной суммарной ширины при любом соотношении их ширины. Недостатком алгоритма является требование совпадения на каждом пересечении моментов направлений движения по магистрали. На практике эти моменты могут не совпадать из-за различной структуры промежуточных тактов или особенностей схем организации движения, когда, например, транспортные потоки в прямом и обратном направлениях движутся в разных фазах регулирования. Особенно часто случается на Т-образных перекрестках, ограничивающих магистраль.

Модифицированный расчетный метод лишен этого недостатка и позволяет строить прямую и обратную ленты времени максимальной суммарной ширины при любых структурах промежуточных тактов и соотношении моментов переключения разрешающих сигналов по направлениям движения.

Следует отметить, что предпринимались попытки построения и других методов расчета магистральных ПК. Например, предлагалось строить такой план методом попарного определения оптимальных сдвигов между последовательными парами перекрестков магистрали. Анализ полученных таким образом ПК показал неэффективность этого метода.

Следующая ступень развития АСУДД потребует внедрения в систему детекторов транспорта, которые будут учитывать интенсивности движения транспорта в автоматическом режиме. На этой стадии автоматизированная система может использовать следующие методы управления движением: локальные адаптивные алгоритмы регулирования, метод поиска разрывов, метод разъезда очереди, метод расчетного определения длительностей цикла и фаз, метод прогноза прибытий, сетевые адаптивные методы управления.

Опишем данные методы управления подробнее.

Локальные адаптивные алгоритмы регулирования. Локальное адаптивное управление длительностями фаз — наиболее часто использующийся класс методов адаптивного управления, нашедший применение как в зарубежной, так и в отечественной практике.

Класс методов довольно широк и включает в себя:

- метод поиска разрыва и его модификации;
- метод разъезда очереди;
- метод расчетного определения длительностей цикла и фаз;
- метод прогноза прибытий.

Метод поиска разрывов при фиксированных значениях управляющих параметров нашел наиболее широкое применение в отечественной практике. Именно его обычно имеют в виду, когда говорят о местном гибком регулировании (МГР). Метод предполагает контроль присутствия транспортных средств в сечениях, отстоящих от стоп-линии на расстоянии 30–50 м.

Минимальная длительность основного такта рассчитывается с учетом необходимости пропуска транспортных средств в количестве, определяемом расстоянием от стоп-линии до контролируемого сечения, пропуск трамвая, если в фазе осуществляется движение трамваев, и предоставления пешеходам достаточного времени для перехода, если в фазе осуществляется движение

пешеходов. Максимальная длительность основного такта должна обеспечивать допустимое время ожидания разрешающего сигнала на направлениях, движение которых запрещено в фазе.

Алгоритм поиска разрывов работает следующим образом: с началом основного такта фиксируется прохождение автомобилями контролируемого сечения, и каждый автомобиль, проходящий через сечение в период отработки основного такта, продлевает его минимальную длительность на величину экипажного времени, тем самым обеспечивая свой проход через стоп-линию во время текущего такта. Основной такт заканчивается, если достигнута его максимальная длительность или в контролируемом сечении в течение экипажного времени не появился ни один автомобиль после истечения максимальной длительности, то есть в транспортном потоке появился разрыв.

Алгоритмы поиска разрыва ориентированы на учет изменения пространственной структуры потока. В то же время они неэффективны в условиях, когда транспортный поток имеет пачкообразный и циклический характер. Например, возможен случай, когда в период от момента включения основного такта до истечения его минимальной длительности прохода транспорта через контролируемое сечение не происходит, но пачки подходят сразу после выключения разрешающего сигнала. В этом случае возможно обеспечить беспрепятственный пропуск транспорта через перекресток путем сдвига момента включения фазы на величину основного такта, но данный алгоритм не обеспечивает такого сдвига.

В целом эффективное использование алгоритмов поиска разрыва возможно только с учетом особенностей перекрестка и, как правило, на перекрестках с невысокой интенсивностью движения.

Метод разъезда очереди требует детектирования длины очередей на направлениях проезда через перекресток. Определение длины очереди может осуществляться как непосредственно, так и расчетным методом, путем

сравнения числа автомобилей, прошедших через два контролируемых сечения — у стоп-линии и на некотором расстоянии от нее. Как и в предыдущем алгоритме, требуется задание граничных значений длительности основных тактов каждой фазы регулирования. Текущая длительность основного такта определяется временем разгрузки, скопившейся за время горения запрещающего сигнала очереди, которое рассчитывается в реальном времени и зависит от состава потока, траектории его движения (прямо, направо, налево), необходимости просачивания через конфликтующий поток транспорта или пешеходов, наличия в зоне перекрестка трамвайных путей и их состояния.

Недостаток алгоритма при таком варианте реализации – необходимость задержки практически всех автомобилей. Этого недостатка можно избежать, если увеличить длительность основного такта, обеспечив не только пропуск очереди, но и части свободно движущихся автомобилей с учетом текущей интенсивности и загрузки направления 60–70 %.

При высоких уровнях загрузки перекрестка, когда резерв увеличения длительности такта отсутствует, управление по алгоритму разгрузки очередей может быть близким к оптимальному.

Метод расчетного определения длительностей цикла и фаз основан на использовании алгоритмов в реальном времени с учетом текущих значений интенсивности транспортных потоков и интенсивности разгрузки очередей на направлениях проезда через перекресток. Расчет может выполняться раз в цикл с использованием сглаженных данных, накопленных за несколько циклов. Частота пересчета, как показывает мировой опыт, не должна превышать 15 минут. Для практического использования, как показали исследования, в условиях отсутствия заторов предпочтительнее метод минимизации задержки, а в условиях предзаторовой ситуации (загрузка перекрестка выше 80 %) или наличия заторов на нескольких конфликтных направлениях метод выравнивания загрузок.

Применение расчетных методов требует расстановки детекторов, позволяющих определить текущие интенсивности движения и состав транспортных потоков на всех направлениях движения транспорта через перекресток, а в случае использования противозаторового управления – надежно идентифицировать наличие заторов исходя из плотности потоков, длин очередей или иным способом.

Метод прогноза прибытий предполагает наличие информации о моментах пересечения автомобилями сечений, расположенных на значительном (200–300 м) удалении от стоп-линии перекрестка. Эта информация позволяет прогнозировать моменты прибытия транспорта к стоп-линиям, используя, например, модель растяжения пачки, применяемую в методе TRANSYT. В методе прогноза прибытий процедура определения оптимальных параметров регулирования имеет двухэтапную структуру: на первом этапе одним из расчетных методов определяются базовые длительности цикла и фаз, на втором на основании прогноза прибытий уточняется момент переключения фазы. Процедура уточнения выполняется за несколько секунд до наступления каждого из моментов переключения. Принятие решения о сдвиге планового момента переключения фаз осуществляется на основании прогноза суммарных величин задержек за период прогнозирования, определенных с учетом прогноза прибытия транспорта.

Метод прогноза прибытий требует тщательного определения контролируемых сечений: они должны быть расположены достаточно далеко от стоп-линий, чтобы обеспечить прогноз на ближайшие несколько секунд, в то же время достаточно близко к стоп-линии, чтобы при наличии, например, двух регулируемых направлений на одном подходе к перекрестку достоверно определить распределение интенсивности транспортных потоков между различными направлениями. В заключение отметим, что метод MOVA, скорее

всего с учетом информации о его структуре и схеме расстановки датчиков, представляет собой сочетание расчетных методов и метода прогноза прибытия.

Сетевые адаптивные методы управления

Целью сетевых алгоритмов управления дорожным движением транспортных и пешеходных потоков на сети магистралей. При этом используются алгоритмы управления и перераспределения транспортными потоками по веткам сети с учетом «веса» (значимости) пересечений в системе нагруженных улиц, а также алгоритмы учета точек тяготения пешеходов для формирования альтернативных матриц корреспонденций (передвижение маршрутного пассажирского транспорта). Они позволяют обеспечить его наибольшую эффективность, особенно в условиях высоких интенсивностей движения и предзаторовых ситуаций, когда случайное изменение интенсивности может привести к лавинообразному росту очереди и блокированию целых участков улично-дорожной сети. Причиной всплеска интенсивности и роста уровня загрузки участка УДС могут быть как случайная флуктуация параметров транспортных потоков, так и некое событие, приводящее к их изменению, например, дорожно-транспортное происшествие, блокирование полосы движения загложим автомобилем и такт далее. Так как развитие транспортной ситуации в нежелательном направлении в этих случаях спрогнозировать практически невозможно, жесткие алгоритмы управления, основанные на предположении о повторяемости транспортных ситуаций, могут сохранить свою эффективность только в случае, если изменение параметров транспортных потоков не приводит к существенному ухудшению критериев качества управления. Как правило, это имеет место при низком уровне загрузке УДС.

Следует отметить, что опыт разработки отечественных сетевых адаптивных методов управления незначителен. Поэтому ниже

охарактеризованы методы сетевого адаптивного управления предлагаемые зарубежными разработчиками систем.

SCOOT. Старейшим и наиболее применяемым в мире алгоритмом сетевого адаптивного управления, безусловно, является SCOOT (Split Cycle Offset Optimization Technique — техника оптимизации длительностей фаз, цикла и сдвига), разработанные еще в середине 70-х годов уже упоминавшийся британским институтом TRL совместно с фирмами Plessey и Peek. SCOOT установлен в 130 городах Великобритании и 40 городах за ее пределами — от Бразилии до Китая. Зона управления SCOOT в Лондоне охватывает около 2000 регулируемых перекрестков.

Район управления SCOOT разбивается на подрайоны. В пределах каждого подрайона обеспечивается сетевая координация работы светофорных объектов с единым циклом регулирования (или с половинным циклом на пешеходных переходах и незагруженных перекрестках). Принцип разбиения на подрайоны стандартный: разрыв координации осуществляется на длинных или слабо загруженных перегонах.

Система сбора информации о транспортных потоках предполагает детектирование каждой полосы движения непосредственно перед стоп-линией и на значительном расстоянии от нее, как правило, у выхода со смежного перекрестка. Алгоритм использует получаемую в реальном времени информацию об интенсивности транспортных потоков и времени проезда транспортными средствами удаленных от стоп-линии сечений.

Процесс оптимизации параметров регулирования в SCOOT имеет трехуровневую структуру, каждый уровень которой соответствует оптимизации одного типа параметров.

Характерными особенностями SCOOT являются:

- использование большого количества детекторов транспорта
- отсутствие скачкообразных изменений параметров регулирования

– отсутствие долгосрочного (на цикл и более) прогноза транспортной ситуации.

Техническая реализация SCOOT предусматривает централизованное управление и не предъявляет высоких требований к локальным контроллерам.

Применяемые в настоящее время модификации SCOOT обеспечивают приоритетный пропуск маршрутного пассажирского транспорта.

SCATS. Практически одновременно со SCOOT в 70-х годах в Австралии был разработан и внедрен алгоритм SCATS (Sydney Coordinated Adaptive Traffic System). В настоящее время SCATS установлен в ряде городов Австралии, Азии и США. Право на использование метода имеет австралийская фирма AWA Plessey.

SCATS ориентирован на управление транспортом на магистралях. Процесс оптимизации параметров регулирования, как и в SCOOT, имеет иерархическую структуру. Выбор длительности цикла на магистрали происходит адаптивно возможно по критерию максимизации ширины ленты времени раз в 10–15 минут.

Техническая реализация SCATS предполагает ограничение функций центра мониторингом состояния оборудования и общими функциями контроля работы системы. Все стратегические решения, касающиеся собственно управления, реализуются на уровне районных центров управления, тактически — на уровне локальных контроллеров. Метод предъявляет меньшие требования к количеству и схеме расстановки детекторов по сравнению со SCOOT. Поздние версии SCATS интегрированы с системами управления маршрутным пассажирским транспортом и парковками.

PRODYN. Естественное развитие сетевых адаптивных алгоритмов управления транспортными потоками привело к попыткам увеличения глубины прогнозирования транспортной ситуации, которое отсутствует в SCATS, а в SCOOT составляет 8–10 секунд. Эти попытки реализовывались в

разработанном во Франции в конце 70-х годов алгоритме PRODYN (Process of Optimization of Dynamic Network — процесс оптимизации динамической сети). Локальная версия алгоритма предполагала прогноз на 16 пятисекундных шагов — на 80 секунд, и оптимизацию управления с помощью процедуры динамического программирования. Однако на сетевом уровне (впервые реализованном в системе ZELT — Zone Experimentale et Laboratoires de Traffic de Toulouse) для адаптивного управления используется прогноз в пределах первого шага — на 5 секунд. Техническая реализация системы предусматривает распределение вычислений, необходимых для принятия решения о стратегии управления: прогноз потоков на выходе с перекрестка осуществляется внутри локальных контроллеров и передается на соседние по направлению потока контроллеры, которые прогнозируют величину задержек и передают информацию в центр для формирования управляющих параметров.

UTOPIA. Концепция увеличения глубины прогнозирования на сетевом уровне реализовалась в алгоритме, включенном в состав системы UTOPIA (Urban Traffic Optimization by Integrated Automation — оптимизация городских транспортных потоков посредством интегрированной автоматики), разработка которого началась в 80-х годах в Италии. Системы с таким алгоритмом установлены в настоящее время в 20 городах Европы, включая Рим (160 перекрестков), Осло и Хельсинки. Право на установку системы принадлежит фирме Mizar (Милан).

Алгоритм UTOPIA предполагает реализацию принципа декомпозиции выработки решений, которых можно считать общепринятыми для сетевых адаптивных методов управления. В основе декомпозиции управления лежит разбиение района на взаимно перекрывающиеся зоны. Центром каждой зоны является регулируемый перекресток, а сама зона охватывает все перекрестки, смежные с центральным.

UTOPIA реализует возможность создания приоритетных условий движения маршрутного пассажирского транспорта.

Реализация UTOPIA, как и SCOOT, требует наличия детекторов транспорта на всех полосах движения для определения суммарной интенсивности, интенсивности поворотных потоков и потока насыщения на каждом из регулируемых направлений.

Интересной особенностью технической реализации системы является выделение блока SPOT, выполняющего локальную суммарную оптимизацию, в отдельный модуль, совместимый с локальными контроллерами различных типов и производителей (Peek Traffic, Siemens, Philips).

MOTION. В 90-х годах фирмой Siemens был разработан алгоритм MOTION (Method for the Optimization of Traffic signals in On-line controlled Network – метод оптимизации светофорного регулирования в управляемых в реальном времени сетях), опытная эксплуатация которого прошла в Кельне (16 перекрестков). Алгоритм MOTION в настоящее время используется в АСУДД г. Пирея (25 перекрестков). В 2001 году управление по MOTION внедрено в Граце, Копенгагене и Праге.

Как и все современные методы сетевого адаптивного управления, MOTION имеет иерархическую структуру.

Используемый в MOTION алгоритм определения маршрутов основан на предположении о равновесности транспортных потоков, которые в целом справедливо для устоявшихся транспортных ситуаций, когда водители обладают полной информацией о условиях движения. При случайных изменениях в транспортной ситуации (в результате кратковременных перекрытий, дорожно-транспортных происшествий) принцип равновесия транспортных потоков перестает отражать стратегию выбора водителям путей следования, что может привести к ухудшению качества управления в районе в целом.

MOTION предъявляет менее строгие, по сравнению со SCOOT и UTOPIA, требования к количеству и системе расстановки детекторов транспорта, что, с одной стороны, позволяет сократить затраты на строительство системы, а с другой — может уменьшить эффективность управления, особенно в сетевой АСУДД.

На локальном уровне в MOTION реализуются алгоритмы приоритетного пропуска и коррекции моментов переключения фаз в зависимости от текущей транспортной ситуации.

В таблице 4.4.2 показана пошаговая схема модернизация работы автоматизированной системы управления дорожным движением в р.п. Арти

Таблица 4.4.2 – Схема модернизации системы АСУДД в р.п. Арти

Этап	Характеристика АСУДД
1 этап. Запуск работы светофорного регулирования	Однопрограммное управление светофорными объектами.
2 этап. Введение в систему АСУДД данных по 4 программам управления движением	Четыре программы управления дорожным движением, координация работы светофоров. Организация движения по алгоритму Зеленой волны
3 этап. Модернизация АСУДД путем подключения детекторов транспорта	Управление движением в режиме адаптивного управления, с функциями изменения работы объектов под реальную дорожную ситуацию

4.5 Предложения по организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации

В соответствии с проектом Федерального закона «Об организации дорожного движения в Российской Федерации», мониторинг дорожного движения – это сбор, обработка и накопление данных о параметрах дорожного движения. Тот же закон к основным параметрам движения относит среднюю

скорость передвижений транспортных средств, потерю времени в передвижении транспортных средств и пешеходов, среднее количество транспортных средств в движении.

Фактически мониторинг дорожного движения – это процесс проведения транспортных обследований.

Основной целью транспортных обследований является получение объективной, полной и достоверной информации для анализа современного состояния и выявления тенденций и закономерностей, необходимых при разработке проектных решений. Различие в расчетных сроках проектной документации предопределяет специфику требований к составу и уровню точности информации для каждой из стадий градостроительного проектирования.

Результаты обследований необходимы для:

- оценки современного состояния сложившейся транспортной системы;
- выявления потребности в пассажирских и грузовых перевозках и динамики их изменения, имеющих тенденций и закономерностей;
- разработки перспективных мероприятий по развитию транспортной системы в соответствии с возрастающей потребностью населения;
- технико-экономического обоснования очередности развития элементов транспортной системы населенного пункта или другого объекта проектирования с учетом реальных капиталовложений;
- предложений по совершенствованию организации перевозок пассажиров и грузов и управлению движением в населенных пунктах.

Основой классификации методов транспортных обследований является способ получения информации при их проведении.

По этому признаку обследования подразделяются на следующие этапы:

сбор отчетно-статистических сведений, в процессе которого источником информации служат документальные материалы государственной статистики и отчетные показатели хозяйственной деятельности предприятий;

опросные обследования, при которых информацию получают очным или заочным опросом респондентов (жителей города или приезжих, водителей и пассажиров транспортных средств) об их деятельности (в том числе передвижениях) и стимулах, ее определяющих (откуда, куда, цель и т. п.);

натурные обследования, в процессе которых непосредственно (в натуре) фиксируются искомые характеристики исследуемого процесса.

Сплошными обследованиями охватываются все изучаемые объекты. При значительном числе таких объектов необходимая информация может быть получена выборочным обследованием представительной части общей группы или совокупности обследований.

К опросным обследованиям относятся:

- обследования передвижений населения (количество, цель, направление и условия совершенствования передвижений населения между населенными пунктами – пешком, на средствах транспорта);

- обследование внегородских передвижений населения (частота, цель и условия совершенствования поездок населения между населенным пунктом – центром и прилегающим районом);

- обследование использования легковых автомобилей (время, частота, цель и дальность поездки на автомобилях и других мототранспортных средствах, находящихся в личной собственности граждан);

- обследование интенсивности, состава и направления движения автотранспорта на входах в населенный пункт;

- обследование грузовых и транспортных корреспонденций между отдельными районами и зонами населенного пункта.

К натурным относятся обследования следующих параметров транспортной системы:

- пассажиропотоков и пассажирооборота остановочных пунктов маршрутов пассажирского транспорта;
- наполнение единиц подвижного состава на характерных участках маршрутов и магистрально-уличной сети города или района расселения;
- интенсивности и состава движения транспорта на магистрально-уличной сети населенного пункта;
- интенсивности и состава движения автотранспорта на входящих в населенный пункт автодорогах;
- интенсивности движения пешеходов;
- скоростей движения на улицах и дорогах населенного пункта;
- задержек движения на перекрестках и в отдельных сечениях магистрально-уличной сети;
- уровня транспортного шума и загрязнение атмосферы выбросами автомобилей;
- размещения и условия работы стоянок автотранспорта;
- условий движения в пунктах периодического скопления людей (стадионы, парки, вокзалы и т. п.).

К натурным обследованиям предъявляются следующие требования:

- обследования должны проводиться в такие дни недели и сезоны года, когда обеспечиваются характерные режимы функционирования обследуемых объектов за исследуемый период времени;
- не допускается обследование объектов, имеющих временные или аварийные режимы работы. В случае, если временные или аварийные режимы охватывают незначительную часть обследуемой системы объектов и не оказывают искажающего воздействия на функционирование системы в целом, допускается перенос сроков обследования этой части объектов на время,

обеспечивающее восстановление нормального режима их работы, при этом сроки и методика дополнительных обследований должны обеспечивать сопоставимость результатов.

Мониторинг дорожного движения – обязательная основа для управления дорожным движением в населенном пункте, а также обязательные исходные данные, необходимые для разработки проектной документации и обоснования выбранных проектных решений.

Данным проектом предлагается организовать систему мониторинга дорожного движения на улично-дорожной сети Артинского городского округа (таблица 4.5.1).

Таблица 4.5.1 – Предлагаемая периодичность и виды мониторинга дорожного движения на улично-дорожной сети Артинского городского округа

Виды мониторинга	Периодичность мониторинга	Примечание
Обследование интенсивности движения транспорта на отдельных узлах	Мониторинг на улицах и перекрестках, в отношении которых разрабатывается проектная документация. Обследование проводится в период проектирования объекта	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности обследований 2–3 года
Обследование интенсивности движения пешеходов на отдельных узлах	Мониторинг на улицах и перекрестках, в отношении которых разрабатывается проектная документация. Обследование проводится в период проектирования объекта	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности обследований 2–3 года
Сплошные обследования транспортных потоков на основных узлах города	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки.	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности обследований 2–3 года
Сплошные обследования пешеходов потоков на основных узлах города	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки.	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности обследований 2–3 года
Суточные обследования интенсивности движения на основных узлах	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки.	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности обследований 2–3 года
Опросные обследования участников движения	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности

Виды мониторинга	Периодичность мониторинга	Примечание
	стадии ее корректировки.	обследований 2–3 года
Обследование скорости движения транспортных потоков	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки.	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности обследований 2–3 года
Обследование пассажиропотоков на сети массового транспорта	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки. Мониторинг может проводиться в рамках разработки новой схемы маршрутной сети города	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности обследований 2–3 года
Обследование транзитного движения транспорта через город	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки.	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности обследований 2–3 года

Подобная система позволит своевременно выявлять проблемы на улично-дорожной сети Артинского городского округа, а также качественно и эффективно разрабатывать проектную документацию в отношении проблемных объектов. Сбор исходных данных может производиться как в ручном виде, так и в автоматическом режиме. Ручной режим требует участия учетчика в процессе мониторинга. Автоматический режим обследований требует установки датчиков, учитывающих интенсивность движения транспорта и пешеходов, а также пассажиропотоков. Подобные датчики требуют установки на основные перекрестки в городе, а также на все двери автобусов работающих в режиме маршрутных транспортных средств.

Для хранения и сбора документации предлагается использовать электронную базу данных АИС «Улично-дорожная сеть», разработанную для Артинского городского округа. Данная база предназначена для проведения работ по инвентаризации технических средств организации дорожного движения, разработки проектов организации дорожного движения, технических паспортов на автомобильные дороги, схем размещения рекламных и других конструкций, а также для других видов документации.

Базу данных АИС «Улично-дорожная сеть» предлагается использовать в повседневной работе специалистов Заказчика. АИС позволяет заносить объекты в базу данных, визуализировать их на карте и фотопанорамах, проводить основные статистические операции с ними, генерировать табличные отчеты и план-схемы.

Электронная база данных должна храниться на сервере Администрации Артинского городского округа с организацией доступа к ней структур и сотрудников, участвующих в процессе организации дорожного движения.

В соответствии с Федеральным законом №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», а также с проектом Федерального закона «Об организации дорожного движения», в утвержденный проект организации дорожного движения на период эксплуатации дорог или их участков, его повторное утверждение должны осуществляться не реже чем один раз в три года. Таким образом, данным проектом рекомендуется 1 раз в 3 года проводить повторную полную инвентаризацию технических средств организации дорожного движения.

Для работы с базой данных необходимо разделить рабочие места Заказчика на *администраторские* и *пользовательские*. Администраторские места обеспечивают допуск к базе данных как для информационных работ, так и для внесения изменений в базу данных. Администраторские места предлагается установить сотрудникам, ответственным за внесения изменений в базу данных. Это могут быть сотрудники дорожно-эксплуатационного предприятия. Кроме того, администраторские возможности необходимо предоставлять организации, осуществляющей корректировку проектов организации дорожного движения на условия договора подряда.

Пользовательские места предлагается установить всем сотрудникам Администрации городского округа, а также подведомственным структурам Администрации городского округа, участвующим в процессе транспортного

планирования, эксплуатации объектов дорожной сети, а также согласовании проектов организации дорожного движения.

4.6 Предложения по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения

В процессе дорожного движения его участники нуждаются в информации, позволяющей свободно ориентироваться на улично-дорожной сети при следовании по выбранному маршруту. Данная информация снижает напряженность труда водителей и уменьшает вероятность дорожно-транспортных происшествий, а также увеличивает пропускную способность дорог.

Для ориентирования на улично-дорожной сети в процессе осуществления поездки водителям необходимы сведения об улицах, объектах и схемах организации движения в транспортных узлах по ходу движения. Такие сведения обеспечиваются техническими средствами организации дорожного движения, которыми в достаточном количестве должна быть оснащена улично-дорожная сеть.

Предоставление информации должно различаться в зависимости от района населенного пункта, магистралей, условий дорожного движения.

В этой связи системы информационного обеспечения участников дорожного движения в Артинском городском округе должны включить в себя несколько подсистем. Предлагается подразделять информацию по дорожному движению на три подсистемы: *дорожную, внедорожную и обеспечиваемую на рабочем месте водителя.*

К **дорожной информации** относится все, что доводится до сведения водителей (а также пешеходов) с помощью технических средств организации дорожного движения.

Во **внедорожную информацию** входят периодические печатные издания (газеты, журналы), специальные карты-схемы и путеводители, информация по радио и телевидению, обращенная к участникам дорожного движения о типичных маршрутах следования, метеоусловиях, состоянии дорог, оперативных изменениях в схемах организации движения и т.д.

Информация на рабочем месте водителя может складываться из визуальной и звуковой, которые обеспечиваются автоматически различными датчиками, контролирующими показатели режима движения: например, скорость движения, соответствие дистанции до впереди движущегося в потоке транспортного средства. Особое место занимают получившие развитие навигационные системы, использующие бортовые ЭВМ и спутниковую связь.

Администрация Артинского городского округа в процесс своей работы может влиять только на две подсистемы информирования участников дорожного движения: на дорожную информацию, доводимую до участников движения через технические средства организации дорожного движения и на внедорожную информацию.

В качестве дорожной информации для водителей, особенно осуществляющих транзитное движение через Артинский городской округ, используются знаки индивидуального проектирования. Данная информация позволит минимизировать общие потери, возникающие при движении транспортных средств по улично-дорожной сети населенных пунктов.

Второе направление совершенствования системы информирования – это передача внедорожной информации. Внедорожная информация может указывать на текущее состояние автомобильных дорог, а также существующие и прогнозируемые метеоусловия. Вместе с этим предлагается использовать средства массовой информации и печатные издания, для информирования участников движения о введении временного ограничения или прекращения движения по участкам улично-дорожной сети Артинского городского округа.

Информацию о введении временного ограничения, прекращении движения, а также изменения схемы движения на улично-дорожной сети Уватского муниципального района, предлагается доводить до всех участников движения не позднее чем за 30 дней до их введения.

4.7 Предложения по применению реверсивного движения

Согласно действующим правилам дорожного движения Российской Федерации, реверсивное движение – это организация дорожного движения таким образом, что на одной полосе автомобиль может ехать в различных направлениях. Основным признаком реверсивной полосы является возможность изменения направления движения в зависимости от различных дорожных условий. Преимуществом реверсивного движения является увеличение пропускной способности дорожного отрезка. В результате этого сокращается время преодоления отдельного участка дороги.

Дорога с реверсивным движением – это участок повышенного риска, на котором возрастает вероятность ДТП. Вследствие этого от водителя требуется максимальная концентрация внимания. Движение по реверсивной полосе может продолжаться до установленного знака, который будет свидетельствовать об окончании данного дорожного отрезка. Очень осторожным следует быть при повороте направо и перестроении в крайний правый ряд на перекрестке с началом движения такого типа. Даже при условии необходимости поворота налево, где реверсивная полоса заканчивается с правой стороны, по завершении маневра следует расположиться в правом ряду.

Введение реверсивного движения целесообразно только на тех участках дороги, где интенсивность транспортных потоков в разных направлениях является неравномерной. Это может происходить в час пик, при выполнении дорожно-ремонтных работ или в случае дорожно-транспортного происшествия на отдельном участке дороги. Чаще всего реверсивные полосы можно встретить

на выездах из больших населенных пунктов, где перед выходными основной поток автомобилей направлен за город.

Практика реверсивного регулирования достаточно давно применяется в Европе, странах Северной Америки, Австралии. Реверсивное движение в России ещё имеет большое количество недоработок. Имеется ряд организационных вопросов, которые мешают достижению положительного итогового результата. Учитывая специфику системы отечественных ПДД и менталитет водителей, можно говорить о высоком уровне аварийности на таких дорожных участках. Следует отметить, что даже постепенное введение реверсивных полос вызывает многочисленные дискуссии среди водителей.

Существующие дорожные условия Артинского городского округа показывают, что введение реверсивного движения в населенных пунктах нецелесообразно. В результате обследований интенсивности движения отмечено, что значительной неравномерности движения по направлениям в населенных пунктах нет. Вместе с этим введение реверсивного движения, создаст множество проблем участникам движения и может привести к значительному росту уровня аварийности на участках с реверсивным движением.

4.8 Предложения по организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения. Мероприятия по оптимизации работы системы пассажирского транспорта с учетом существующих и прогнозируемых пассажиропотоков

К приоритетным задачам развития транспорта общего пользования на территории Артинского городского округа является обеспечение населенных пунктов общественным пассажирским транспортом.

На текущий момент автобусное сообщение отсутствует с 13 населенными пунктами Артинского городского округа:

- д. Журавли (39 чел.);
- д. Волокушино (12 чел.);
- д. Малая Дегтярка (73 чел.);
- д. Байбулда (146 чел.);
- д. Ильчигулово (348 чел.);
- д. Кургат (3 чел.);
- д. Черепаново (15 чел.);
- д. Евалак (9 чел.);
- д. Волково (37 чел.);
- д. Комарово (25 чел.);
- д. Чекмаш (77 чел.);
- д. Попово (58 чел.);
- д. Турышовка (75 чел.).

Для обеспечения автобусного сообщения с населенными пунктами численностью более 15 человек в Схеме предлагаются следующие мероприятия на краткосрочный период реализации (2018 – 2022 гг.):

1. Изменение маршрута № 162 «Арти – Азигулово – Бакийково» с проездом в д. Журавли.
2. Введение нового маршрута «Арти – Большие Карзи – Малая Дегтярка – Сажино – Попово – Турышовка – Конево – Токари – Манчаж».
3. Изменение маршрута № 165 «Арти – Широкий Лог» с проездом в д. Ильчигулово и д. Байбулда.
4. Введение нового маршрута «Арти – Комарово – Чекмаш – Волково».

Изменения в реестр маршрутов регулярных пассажирских перевозок по Артинскому городскому округу приведены в табл. 4.8.1.

Таблица 4.8.1 – Изменения в реестр маршрутов регулярных пассажирских перевозок по Артинскому городскому округу с учетом мероприятий по развитию общественного пассажирского транспорта на краткосрочный период (2018 – 2022 гг.)

Регистра- ционный № маршрута в реестре	Поря- дко- вый № марш- ruta	Наимено- вание маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Наименование улиц, дорог	Протя- женность маршрута, км	Вид и класс транспорт- ных средств, макси- мальное количество
1	2	3	4	5	6	7
15	162	Арти- Азигулово - Бакийково	с. Симинчи, д. В. Бардым, д. Головино, д. Н-Бардым, пов. Д. Дружино- Бардым, Д. Дружино- Бардым, с. Азигулово, д. Журавли д. Биткино, д. Бихметково, д. Усть-Манчаж	р. п. Арти: ул. Рабочей Молодежи ул. Козлова а/д Р350 с. Симинчи: ул. Советская д. В. Бардым а/д В. Бардым-пов. д. Дружино-Бардым с. Азигулово д. Биткино а/д Азигулово- Бакийково ул. Ленина	49,0	автобус малый -2
16	165	Арти- Широкий Лог	с. Большие Карзи с. Бараба д. Омельково д. Андрейково с. Свердловское д. Малые-Карзи д. Ильчигулово д. Байбулда д. Усть-Кишерть с. Новый Златоуст	р. п. Арти: ул. Ленина, ул. Козлова а/д Р350, а/д Б. Карзи-с. Свердловское-Широкий Лог д. Ильчигулово д. Байбулда	58,5	автобус малый -2
17	-	Арти – Большие Карзи – Малая Дегтярка – Сажино – Попово – Турышовк а – Конево – Токари – Манчаж	с. Большие Карзи д. Малая Дегтярка с. Сажино д. Попово д. Тырышовка	р. п. Арти ул. Ленина д. Малая Дегтярка с. Сажино д. Попово д. Тырышовка	42,5	автобус малый -2

Регистра- ционный № маршрута в реестре	Поря- дко- вый № марш- рута	Наимено- вание маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Наименование улиц, дорог	Протя- женность маршрута, км	Вид и класс транспорт- ных средств, макси- мальное количество
1	2	3	4	5	6	7
18	-	Комарово – Арти – Комарово – Чекмаш – Волково	д. Комарово п. Усть-Югуш с. Пристань р. п. Арти д. Чекмаш д. Волково	д. Комарово п. Усть-Югуш с. Пристань ул. Козлова д. Чекмаш д. Волково	40,2	автобус малый -1

Стоит отметить, что предложенные мероприятия обеспечивают автобусным сообщением все населенные пункты, оторванные в настоящее время от общественного транспорта, кроме тех, где численность проживающего населения не более 15 человек и по прогнозам Генерального плана Артинского городского округа численность населения к 2030 г. будет 0 человек, а именно: д. Волокушино (12 чел.), д. Кургат (3 чел.), д. Черепаново (15 чел.), д. Евалак (9 чел.).

В целях развития инфраструктуры общественного пассажирского транспорта Схемой предлагаются мероприятия на период реализации 5 лет (2018 – 2022 гг.), по обустройству автобусных остановок на территории Артинского городского округа. Перечень мероприятий по обустройству автобусных остановок представлен в табл. 3.2.2.

Таблица 4.8.2 – Перечень мероприятий по обустройству автобусных остановок на территории Артинского городского округа на краткосрочный период (2018 – 2022 гг.)

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Местоположение	Количество, шт.
<i>Автомобильные дороги регионального значения</i>			
1	автодорога с. Б.Тавра - с. Свердловское - д. Сенная, км 15+750, слева	д. Рыбино, ул. Первомайская №15-№17	1
2	автодорога с. Б.Тавра - с. Свердловское - д. Сенная, км 23+050, слева	д. Полдневая ул. Октября №17-№18	1
3	автодорога с. М.Карзи - с.	с. М. Карзи, ул. Мира, 31 возле	1

	Байбулда, км 0+500, слева	магазина	
4	автодорога с. Манчаж- с. Сажино- с. Свердловское, км 36+650, слева	с. Свердловское, ул. Ленина №80-№82	1
5	автодорога с. Ср. Бугалыш - с. Сажино - п. Арти, км 11+350, слева	д. Турышовка, ул. Тракторная №6, около магазина	1
6	автодорога с. Сажино - д. Соколята, км 9+050, слева	д. Соколята, около Дома культуры	1
7	автодорога с. Манчаж - с. Сажино - с. Свердловское, подъезд к д. Конево, км 1+000, слева	д. Конево ул. Заречная, 11	1
8	автодорога с. Пристань - д. Югуш, км 6+125, слева	подъезд к д. Югуш	1
9	автодорога с. Ср. Бугалыш - с. Сажино - п. Арти, км 22, слева	подъезд к д. М. Дегтярка	1
10	автодорога р. п. Арти – с. Пристань - с. Курки (0307000)	на четной стороне ул. Фрунзе	4
11	автодорога Красноуфимск – р. п. Арти - г. Касли (1402000)	на нечетной стороне р. п. Арти, ул. Ленина	1
12	автодорога Красноуфимск – р. п. Арти - г. Касли (1402000)	на четной стороне р. п. Арти, ул. Козлова	1
13	автодорога р. п. Арти – с. Пристань - с. Курки (0307000)	на четной стороне с. Пристань ул. Шевалдина, д. 76	1
14	автодорога р. п. Арти - с. Пристань- с. Курки	сворот на окраине в д. Афонасково	1
15	автодорога Подъезд к д. Чекмаш - д. Волково от км 0+654 а/д «Обход р. п. Арти»	сворот в д. Чекмаш	1
16	автодорога д. Волкова, ул. Кирова от км 5+196 а/д Подъезд к д. Чекмаш – д. Волково	перекресток Кирова-Разина	1
17	автодорога Красноуфимск – р. п. Арти - г. Касли (1402000)	с. Старые Арти, ул. Ленина, д. 81	1
18	автодорога Подъезд к д. Верхний Бардым от 42+592 а/д «г. Красноуфимск – р. п. Арти – г. Касли»	ул. Тракторная	1
19	автодорога Подъезд к с. Сухановка от км 90+914 а/д «г. Красноуфимск – р. п.	ул. Ленина	1

	Арти - г. Касли		
20	Подъезд к с. Поташка от 56+115 а/д «г. Нижние Серги – г. Михайловск - р. п. Арти»	д. Артя-Шигири, ул. Ленина у магазина	1
21	Подъезд к с. Поташка от 56+115 а/д «г. Нижние Серги – г. Михайловск - р. п. Арти»	д. Верхние Арти	1
22	автодорога Подъезд к с. Биткино от км 32+846 а/д «г. Красноуфимск - с. Симинчи»	д. Биткино, ул. Советская, 54	1
23	автодорога г. Красноуфимск – с. Симинчи	д. Бакийково, ул. Азенбаева, д.72	1
24	автодорога с. Средний Бугалыш – с. Сажино – р. п. Арти (1412000)	с. Сажино, ул. Советская, около дома 51 и 68	1
Всего:			27
Автомобильные дороги местного значения			
25	автодорога р. п. Арти, ул. Аносова от 1 до № 137	р. п. Арти, ул. Аносова, д.25,54, д.60,55	2
26	автодорога р. п. Арти, ул. Дерябина	р. п. Арти, ул. Дерябина, д. 99, 95	2
27	автодорога р. п. Арти, ул. Фрунзе	р. п. Арти, ул. Фрунзе, д.145, д.115,98, д.89,72, д.22.31, д.2,3	5
28	автодорога р. п. Арти, ул.Ленина	р. п. Арти, ул. Ленина, д.34, д.114,103, д.166,153, д.216,211, д.270, д.287, перекресток Ленина-Козлова	8
29	автодорога р. п. Арти, ул. Автомобилистов	р. п. Арти, ул. Автомобилистов, напротив АЗС Башнефть	1
30	автодорога р. п. Арти, ул. Козлова	автодорога р. п. Арти, ул. Козлова, д.111а, д.94,97, д.39	5
31	автодорога р. п. Арти, ул. Рабочей Молодежи	автодорога р. п. Арти, ул. Рабочей Молодежи, д.37а, Ленина, д.18	2
32	автодорога р. п. Арти, ул. Советская	автодорога р. п. Арти, ул. Советская, д.5а, 16	1
33	автодорога д. Пантелейково, ул. Тополиная, д 5	сворот на д. Евалак	1
34	автодорога с. Сухановка, ул. Ленина	с. Сухановка, ул. Ленина, д. 210	1
35	автодорога д. Черкасовка, ул. Советская	перекресток	1
36	автодорога с. Азигулово, по ул. Советская 0,7 км	с. Азигулово, ул. Советская, д. 81, д. 99	2
37	автодорога Усть-Манчаж ул. Советская	с. Усть-Манчаж, ул. Советская. д. 54	1
Всего:			31

Дополнительно к перечню мероприятий (табл. 4.8.2) предлагается учесть мероприятия, включенные в реестр мероприятий по организации дорожного движения, составленного по наказам избирателей Администрацией Артинского городского округа:

1. Установка автобусной остановки по ул. Ленина на участке от пожарной части до поворота к старой поликлинике.

2. Обустройство остановки для школьного автобуса и рейсового автобуса (до г. Екатеринбурга) по ул. Мира, 33 (у магазина).

Таким образом, к 2022 году пассажирским транспортом будут обеспечены 55 населенных пунктов Артинского городского округа. Реестр маршрутов регулярных пассажирских перевозок по Артинскому городскому округу будет включать 13 пригородных маршрутов и 3 городских – по р. п. Арти. Маршруты будут обслуживаться 30 автобусами, в том числе 25 автобусов малого класса, 3 автобусами среднего класса, 2 автобусами большого класса.

Схема муниципальных маршрутов регулярных пассажирских перевозок на территории Артинского городского округа по состоянию на период до 2022 года представлена в **Приложении 9**.

С учетом того, что все маршруты общественного пассажирского транспорта проходят через р. п. Арти, автостанция р. п. Арти будет выполнять роль транспортно-пересадочного узла, значение которого будет усиливаться в случае возобновления авиасообщения в аэропорту р. п. Арти.

4.9 Предложения по организации пропуска транзитных транспортных потоков. Предложения по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств

Важнейшим звеном транспортной системы Артинского городского округа является грузовой транспорт, транспортные средства коммунальных и дорожных служб, которые играют ведущую роль в перевозках грузов внутри округа и населенных пунктов.

В настоящее время актуальной проблемой организации движения грузовых автомобилей в населенных пунктах стало несоответствие весогабаритных характеристик грузовых автомобилей, транспортных средств коммунальных и дорожных служб дорожным условиям. Иными словами, узкие улицы населенных пунктов отрицательно влияют на условия движения автопоездов. Грузовые автомобили плохо вписываются в повороты, создают помехи другим участникам движения. Кроме того, грузовые автомобили полной массы зачастую составляют 50 и более тонн. При этом конструкция дорожной одежды улиц и дорог зачастую не соответствует такой нагрузке, производимой автомобилями, что приводит к интенсивному разрушению покрытия дорожной одежды.

В Схеме предлагается упорядочить движение грузовых автомобилей (особенно автопоездов) по улично-дорожной сети р. п. Арти. Для этого предлагается выделить магистрали главного направления грузового движения и основного грузового движения. Остальные улицы, не вошедшие в данную группу, считать второстепенными направлениями для грузового движения. На рисунке 4.9.1 показана схема организации грузового движения по территории р. п. Арти.

Главные направления грузового движения (на рисунке показаны красным цветом) – магистрали, предназначенные для грузового движения через территорию рабочего поселка, а также для подъезда к местам основного грузотяготения. Вдоль главных маршрутов расположены основные места грузополучения и грузоотправления.

Фактически грузовые автомобили (особенно автопоезда) должны въезжать на территорию рабочего поселка по данным направлениям, а также следовать через поселок транзитом. Грузовые автомобили должны от грузоотправителя или грузополучателя по кратчайшей траектории выезжать на магистрали главного грузового движения. Это позволит минимизировать нагрузку на улицы, не предназначенные для грузового движения. Конструкция дорожной одежды на данных магистралях должна соответствовать необходимой транспортной нагрузке от грузовых автомобилей. В таблице 4.9.1 представлен перечень улиц, предлагаемых для включения в главные направления грузового движения.

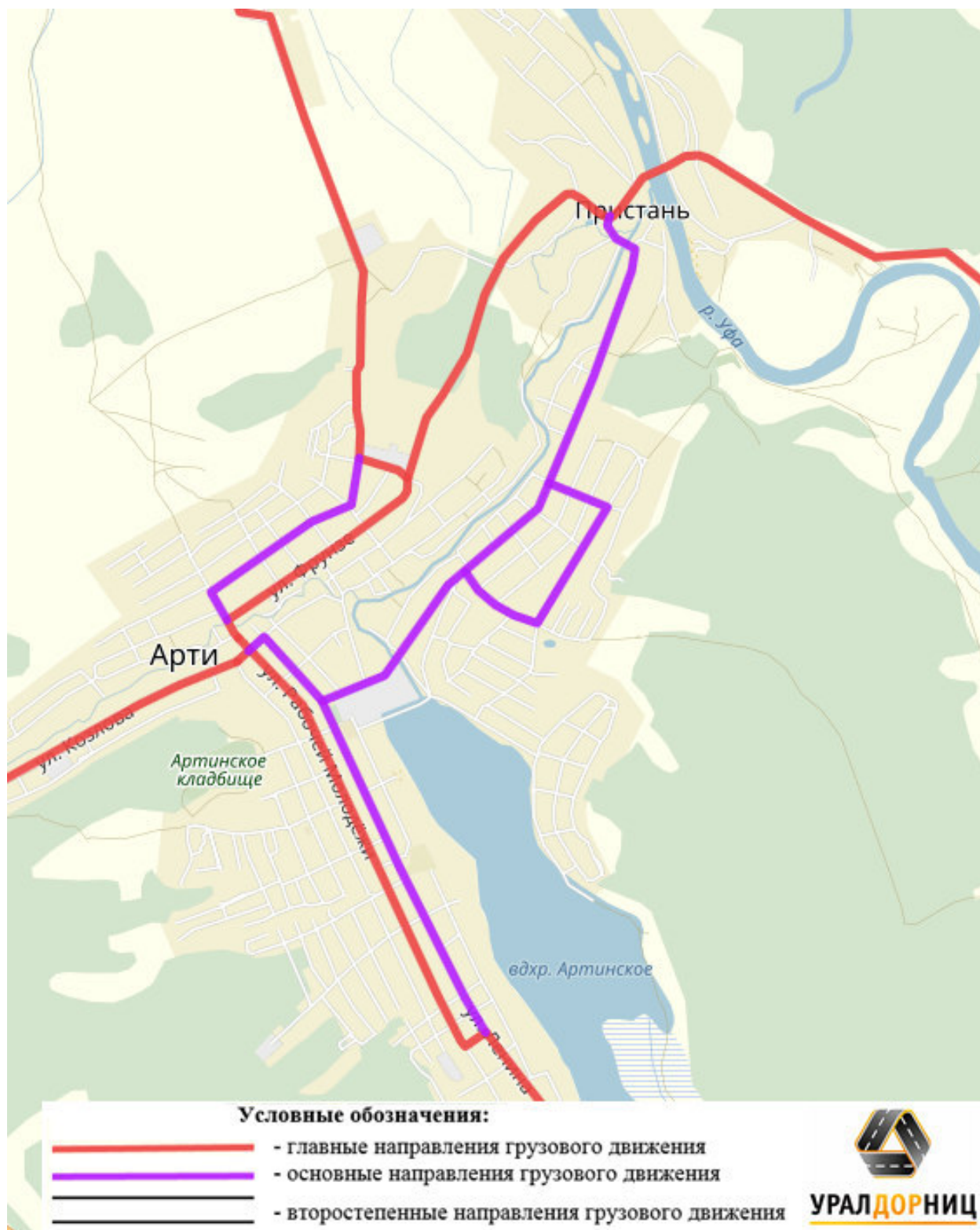


Рисунок 4.9.1 – Схема организации грузового движения по территории р. п. Арти

Таблица 4.9.1 – Перечень улиц, предлагаемых для включения в главные направления грузового движения

№ п/п	Название улицы
1	Ул. Ленина на участке от д. Пантелейково до ул. Рабочей Молодежи
2	Ул. Рабочей Молодежи на участке от ул. Ленина до ул. Фрунзе
3	Ул. Фрунзе
4	Ул. Победы
5	Ул. Крупской
6	Ул. Советская на участке от ул. Крупской до ул. Чапаева
7	Ул. Чапаева
8	Ул. Дерябина на участке от ул. 8 Марта до конца в направлении д. Афонасьево
9	Ул. Козлова

Основные направления грузового движения (на рисунке показаны синим цветом) – магистрали, предназначенные для движения грузового транспорта по территории города. На эти улицы грузовые автомобили должны попадать через главные направления по кратчайшему расстоянию, а затем выезжать непосредственно на второстепенные магистрали к месту получения груза.

Таблица 4.9.2 – Перечень улиц, предлагаемых для включения в основные направления грузового движения

№ п/п	Название улицы
1	Ул. Ленина на участке от ул. Рабочей Молодежи до конца
2	Ул. Советская
3	Ул. Шутова
4	Ул. Аносова
5	Ул. Партизанская
6	Ул. Советская на участке от ул. Партизанская до ул. Крупской
7	Ул. Геофизическая
8	Ул. Рабочей Молодежи на участке от ул. Фрунзе до ул. Дерябина
9	Ул. Дерябина на участке от ул. Рабочей Молодежи до ул. 8 Марта

Второстепенные маршруты (белый цвет) – направления, крайне нежелательные для движения грузовых автомобилей и необходимы для непосредственного подвоза грузов к месту погрузки и разгрузки.

В Федеральном законе от 13 июля 2015 г. N 248-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные

законодательные акты Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования норм, регулирующих движение по автомобильным дорогам тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств и транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных грузов» указано определение грузов. В соответствии с ним: тяжеловесным транспортным средством является транспортное средство, масса которого с грузом или без груза и (или) нагрузка на ось которого превышают допустимую массу транспортного средства и (или) допустимую нагрузку на ось, которые устанавливаются Правительством Российской Федерации.

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. N 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом», к тяжеловесным транспортным средствам необходимо отнести транспортные средства, имеющие массу больше значения указанного в таблице 3.5.3 или нагрузку на ось более указанных в таблице 3.5.4.

Таблица 3.5.3 – Допустимые массы транспортных средств в соответствии с постановлением Правительства №272

Тип транспортного средства или комбинации транспортных средств, количество и расположение осей	Допустимая масса транспортного средства, тонн
Одиночные автомобили	
двухосные	18
трехосные	25
четырёхосные	32
пятиосные	35
Автопоезда седельные и прицепные	
трехосные	28
четырёхосные	36
пятиосные	40
шестиосные и более	44

Таблица 3.5.4 – Допустимые нагрузки на ось транспортного средства в соответствии с постановлением Правительства № 272

Расположение осей транспортного средства	Расстояние между сближенными осями (метров)	Допустимые осевые нагрузки колесных транспортных средств в зависимости от нормативной (расчетной) осевой нагрузки (тонн) и числа колес на оси для автомобильных дорог, рассчитанных на осевую нагрузку		
		6 тонн/ось <*>	10 тонн/ось	11,5 тонн/ось
Одиночные	от 2,5 м и более	5,5 (6)	9 (10)	10,5 (11,5)
Сдвоенные оси прицепов, полуприцепов, грузовых автомобилей, автомобилей-тягачей, седельных тягачей при расстоянии между осями (нагрузка на тележку, сумма осевых масс)	до 1 (включительно)	8 (9)	10 (11)	11,5 (12,5)
	от 1 до 1,3 (включительно)	9 (10)	13 (14)	14 (16)
	от 1,3 до 1,8 (включительно)	10 (11)	15 (16)	17 (18)
	от 1,8 до 2,5 (включительно)	11 (12)	17 (18)	18 (20)
Строенные оси прицепов, полуприцепов, грузовых автомобилей, автомобилей-тягачей, седельных тягачей при расстоянии между осями (нагрузка на тележку, сумма осевых масс)	до 1 (включительно)	11 (12)	15 (16,5)	17 (18)
	до 1,3 (включительно)	12 (13)	18 (19,5)	20 (21)
	от 1,3 до 1,8 (включительно)	13,5 (15)	21 (22,5 <*>)	23,5 (24)
	от 1,8 до 2,5 (включительно)	15 (16)	22 (23)	25 (26)
Сближенные оси грузовых автомобилей, автомобилей-тягачей, седельных тягачей, прицепов и полуприцепов, с количеством осей более трех при расстоянии между осями (нагрузка на одну ось)	до 1 (включительно)	3,5 (4)	5 (5,5)	5,5 (6)
	от 1 до 1,3 (включительно)	4 (4,5)	6 (6,5)	6,5 (7)
	от 1,3 до 1,8 (включительно)	4,5 (5)	6,5 (7)	7,5 (8)
	от 1,8 до 2,5 (включительно)	5 (5,5)	7 (7,5)	8,5 (9)
Сближенные оси транспортных средств, имеющих на каждой оси по восемь и более колес (нагрузка на одну ось)	до 1 (включительно)	6	9,5	11
	от 1 до 1,3 (включительно)	6,5	10,5	12
	от 1,3 до 1,8 (включительно)	7,5	12	14

Расположение осей транспортного средства	Расстояние между сближенными осями (метров)	Допустимые осевые нагрузки колесных транспортных средств в зависимости от нормативной (расчетной) осевой нагрузки (тонн) и числа колес на оси для автомобильных дорог, рассчитанных на осевую нагрузку		
		6 тонн/ось <*>	10 тонн/ось	11,5 тонн/ось
	от 1,8 до 2,5 (включительно)	8,5	13,5	16

В соответствии с Федеральным законом от 13 июля 2015 г. N 248-ФЗ: крупногабаритное транспортное средство - транспортное средство, габариты которого с грузом или без груза превышают допустимые габариты, установленные Правительством Российской Федерации.

Крупногабаритным (негабаритным) грузом или негабаритом считается такой вид груза, который имеет весогабаритные параметры, превышающие нормы, установленные в Правилах дорожного движения. Другими словами, это груз, для транспортировки которого требуется специальное автотранспортное средство. Следует иметь в виду то, что если груз вместе с автотранспортным средством имеет ширину до 255 см (260 см для рефрижераторов), высоту от поверхности дорожного полотна до 4 метров и длину до 20 метров (для одиночного транспортного средства 12 метров), его можно перевозить без специального разрешения.

В случае, если транспортное средство с грузом превышает весогабаритные характеристики, указанные выше, на него необходимо получение специального разрешения на перевозку. Согласно действующей нормативной документации порядок выдачи данных разрешений определен Приказом Минтранса России от 24.07.2012 N 258 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов».

Согласно данному приказу, для получения разрешения на перевозку крупногабаритного или тяжеловесного груза, владелец транспортного средства или его представитель должны подать заявку в уполномоченные органы, то есть в орган местного самоуправления городского округа.

Правила перевозки опасных грузов утверждены Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 8 августа 1995 г. № 73. В соответствии с данным приказом, к опасным грузам относятся грузы, требующие особые меры предосторожности при перевозке, например, вещества и материалы с физико - химическими свойствами высокой степени опасности по ГОСТ 19433-88 «Грузы опасные. Классификация и маркировка».

Данным проектом предлагается осуществлять перевозку крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов, по главным направлениям грузового движения (см. рисунок 3.5.1). В случае если грузоотправитель или грузополучатель, находится на удалении от главных направлений движения, необходимо разрабатывать маршрут так, чтобы попадать на главное направление движения по кратчайшему расстоянию. При этом желательно использовать улицы, указанные в данном разделе, как основные направления грузового движения.

Второстепенные маршруты грузового движения предлагается использовать в исключительных случаях для подвоза или загрузки груза непосредственно от грузополучателя или грузоотправителя.

Для перевозки крупногабаритных грузов, а также негабаритных, в соответствии с законом по организации дорожного движения, необходима разработка проекта организации движения на маршрут движения транспортного средства по территории рабочего поселка. Данный проект разрабатывается отдельно на каждый маршрут следования крупногабаритного транспортного средства.

В целях обеспечения сохранности опорной сети автомобильных дорог Артинского городского округа от тяжеловесных грузовых автомобилей проектом предлагается организация стационарных или передвижных пунктов весового контроля автотранспорта. Места размещения пунктов весового контроля автотранспорта предлагается организовать на границе Артинского городского округа на следующих автомобильных дорогах:

1. Автомобильная дорога Нижние Серги – Михайловск – Арти.
2. Автомобильная дорога Красноуфимск – Арти (в районе д. Кадочниково).
3. Большая Тавра – Свердловское (в районе с. Малая Тавра).

4.10 Предложения по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории

Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории связано с формированием пространства для пешеходного движения, а также с ограничением доступа определенных видов транспорта, в первую очередь грузового транспорта, на участки улично-дорожной сети.

Рассмотрим вопрос организации пешеходного движения. В целом архитектурно-ландшафтная среда пешеходной улицы резко отличается от обычной. Возможность спокойно пройти, осмотреть витрины магазинов, отдохнуть придает улице определенный колорит и предъявляет особые требования к ее благоустройству и оборудованию. «Неспешное» восприятие предусматривает последовательность зрительных впечатлений, чему способствуют элементы, как бы соразмерные человеку, – своего рода переходные звенья к «большой» архитектуре.

Особенность пешеходных улиц и площадей — использование специального декоративного покрытия. Материал таких покрытий весьма разнообразен: кирпич, цветной и фактурный бетон, природный камень, брусчатка, плитки. То же можно сказать и о рисунке мощения: прямоугольные

решетки, круги, полосы, волны, «пчелиные соты» и т. д. Между элементами покрытия, как правило, остаются зазоры-швы для того, чтобы обеспечить нормальную фильтрацию влаги и увлажнение почвы, необходимые насаждениям.

В связи с тем, что в генеральных планах населенных пунктов Артинского городского округа не предусмотрены мероприятия по организации пешеходных зон, предложения по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории для формирования пространства пешеходного движения в настоящей Схеме не предусмотрены.

Движение грузового транспорта по территории населенных пунктов необходимо регулировать по определенным улицам, обеспечивающих требования по продольным и поперечным параметрам, прочности конструкции дорожной одежды и безопасности для пешеходов.

Для организации движения грузовых транспортных средств по территории населенных пунктов предлагается выделить магистрали главного направления грузового движения и второстепенные маршруты.

Главные направления грузового движения – магистрали, предназначенные для грузового движения через территорию населенного пункта, а также для подъезда к районам основного грузотяготения. Вдоль главных маршрутов расположена большая часть точек грузополучения и грузоотправления.

Второстепенные направления грузового движения – направления, предназначенные для движения грузового транспорта по территории населенных пунктов. На эти улицы грузовые автомобили должны попадать через главные направления по кратчайшему расстоянию, а затем выезжать непосредственно к месту получения груза.

Подробно предложения по организации движения грузового транспорта по улично-дорожной сети Артинского городского округа представлены в разделе 4.9.

Движение грузового транспорта по улично-дорожной сети населенных пунктов вне главных и второстепенных направлений должно быть ограничено. Мероприятия по ограничению движения грузового транспорта на улично-дорожной сети населенных пунктов Артинского городского округа представлены в проектах организации дорожного движения.

4.11 Предложения по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах

Ограничение скоростного режима для движения транспортных средств – одно из мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и снижению уровня аварийности на улично-дорожной сети населенных пунктов.

Существующий уровень ограничения скорости на автомобильных дорогах общего пользования вне населенных пунктов – 90 км/ч, и на территории населенных пунктов – 60 км/ч.

Уровень ограничения скорости на улично-дорожной сети в населенных пунктах 60 км/ч предлагается установить на улицах, где движение транспорта и пешеходов разделено, путем устройства тротуаров.

На улицах и дорогах, где расположено большое количество нерегулируемых пешеходных переходов и где проезжая часть ограничена частным сектором предлагается ограничение скорости до 40 км/ч.

Проектные предложения по устройству технических средств организации дорожного движения, включая знаки по регулированию скоростного режима, представлены в проектах организации дорожного движения на улично-дорожной сети Артинского городского округа.

4.12 Предложения по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок (парковочных мест) и иных подобных сооружений). Предложения по размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

Анализ парковочных мест на территории населенных пунктов Артинского городского округа показывает, что улично-дорожная сеть для нужд постоянного хранения автомобилей в устройстве дополнительных автостоянок практически не нуждается, так как на территории городского округа преобладает частная застройка и хранение автомобилей осуществляется на приусадебных участках.

В настоящее время в центральных частях населенных пунктов Артинского городского округа количество парковочных мест у социально значимых объектов (административные здания, магазины, больницы и т.п.) соответствует существующему количеству автотранспортных средств, что не вызывает необходимости жителей оставлять автомобили на обочинах вдоль проезжей части.

Однако, в перспективный период в центральных частях населенных пунктов Артинского городского округа с увеличением уровня автомобилизации и количества автотранспортных средств возникнет ситуация не хватки парковочных мест в районе тяготения социально-значимых объектов. В этой ситуации личный автомобильный транспорт автовладельцы будут оставлять на обочинах вдоль проезжей части, тем самым сужая проезжую часть и уменьшая пропускную способность улично-дорожной сети.

Проектом предлагаются следующие мероприятия:

1. Строительство и увеличение ёмкости существующих парковочных карманов у социально-значимых объектов в населенных пунктах Артинского городского округа.

2. Устройство парковочных карманов вдоль улично-дорожной сети в тех местах, где это возможно организовать для стоянки транспортных средств по углу 45 градусов к тротуару («елочкой»).

3. Для повышения эффективности использования парковочных карманов требуется нанесение разметки, определяющей правила расположения автомобилей, при котором количество машино-мест будет максимальным.

4. С учетом роста количества автомобилей, проектом предусматривается увеличение емкости парковочного пространства существующей специализированной стоянки для задержанных транспортных средств.

4.13 Предложения по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

Организация одностороннего движения является одним из способов повышения безопасности дорожного движения и повышения эффективности функционирования сети. Учитывая то, что данное организационно-техническое мероприятие показало себя с положительной стороны, его все в большей степени используют в нашей стране и за рубежом.

К основным преимуществам организации одностороннего движения необходимо отнести:

- увеличение пропускной способности улицы и перекрестков;
- увеличение скорости сообщения по улице;
- уменьшение количества конфликтных точек на перекрестках;
- исключение конфликта встречных потоков транспорта, тяжесть столкновения от которых наиболее серьезная;
- исключение ослепления водителей фарами встречных потоков;
- менее опасное маневрирование транспорта на стоянке вдоль улицы с односторонним движением;

- улучшение условий для координированного управления дорожным движением;
- снижение уровня аварийности.

Таким образом, преимущества одностороннего движения очевидны, однако имеются и недостатки. К ним необходимо отнести следующее:

- увеличение перепробега транспорта, особенно обслуживающего данный район;
- ухудшение пешеходной доступности остановок общественного транспорта.

Учитывая существующую низкую загруженность автомобильным транспортом улично-дорожной сети и перспективную нагрузку, не превышающую нормативные значения, введение режимов одностороннего движения не приведет к существенным изменениям в транспортной загрузке улично-дорожной сети. При этом возникнут дополнительные сложности транспортного движения, связанные с перепробегом транспортных средств.

4.13 Предложения по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования. Предложения по режимам работы светофорного регулирования

Условия введения светофорного регулирования на перекрестках и пешеходных переходах определены ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств». Согласно данному нормативному документу светофорное регулирование вводится на перекрестке или пешеходном переходе в случае выявления на нем одного из следующих четырех условий.

Условие 1 – в течение 8 ч (суммарно) рабочего дня недели интенсивность движения транспортных средств не менее значения, указанного в таблице 4.13.1.

Условие 2 – в течение 8 ч (суммарно) рабочего дня недели интенсивность движения не менее: 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой 1000 ед./ч) по главной дороге в двух направлениях; 150 пешеходов пересекают проезжую часть в одном, наиболее загруженном направлении в каждый из тех же 8 ч. Для населенных пунктов с численностью жителей более 10 тыс. чел. нормативы по условиям 1 и 2 составляют 70 % указанных.

Условие 3 – в случае если выполняются условия 1 и 2 одновременно по каждому отдельному нормативу на 80 % и более.

Условие 4 – за последние 12 мес. на перекрестке совершено не менее трех дорожно-транспортных происшествий, которые могли бы быть предотвращены при наличии светофорной сигнализации (например, столкновения транспортных средств, движущихся с поперечных направлений, наезды транспортных средств на пешеходов, переходящих дорогу, столкновения между транспортными средствами, движущимися в прямом направлении и поворачивающими налево со встречного направления). При этом условия 1 или 2 должны выполняться на 80 % или более.

Светофорное регулирование с применением вызывной фазы для движения пешеходов на пешеходном переходе вводится на дороге с числом полос две и более в каждом направлении, если условие 2 не выполняется по значению интенсивности пешеходного движения.

Таблица 4.13.1 – Интенсивность движения транспортных потоков пересекающихся направлений, при которых вводится светофорное регулирование

Главная дорога	Второстепенная дорога	По главной дороге в двух направлениях	По второстепенной дороге в одном, наиболее загруженном, направлении
1	1	750	75
		670	100
		580	125
		500	150
		410	175
		380	190
2 и более	1	900	75
		800	100
		700	125
		600	150
		500	175
		400	200
2 или более	2 или более	900	100
		820	125
		750	150
		675	175
		600	200
		525	225
		480	240

Светофорное регулирование в местах пересечения дороги с велосипедной дорожкой вводится, если интенсивность велосипедного движения превышает 50 вел./ч при отсутствии регулируемого пешеходного перехода в этом направлении.

В целях эффективной организации дорожного движения на перспективу с учетом повышения интенсивности движения транспорта и обеспечения безопасности участников дорожного движения и пешеходов настоящим проектом предложены мероприятия по введению светофорного регулирования на ряде транспортных узлов, представленных в **Приложении 6**.

Типовая схема пофазного разъезда на новых светофорных объектах с расчетными данными по длительности разрешающих тактов и циклов представлена на рисунке 4.13.1.

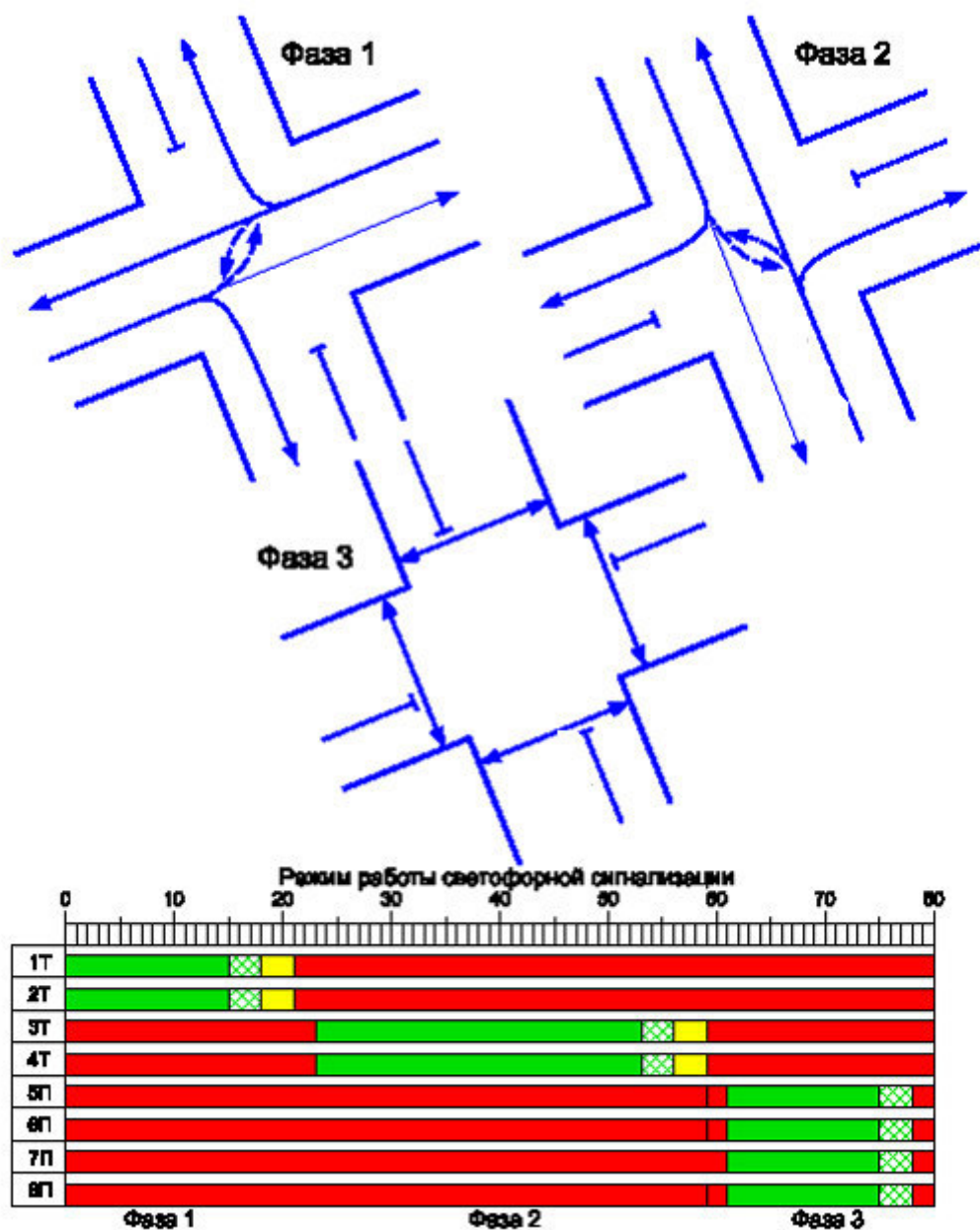


Рисунок 4.13.1 - Типовая схема пофазного разъезда на новых светофорных объектах с расчетными данными по длительности разрешающих тактов и циклов

4.14 Предложения по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями. Предложения по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД

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

Выделяют следующие задачи организации движения пешеходов:

- 1) обеспечение самостоятельных путей для передвижения людей вдоль улиц и дорог;
- 2) оборудование пешеходных переходов;
- 3) создание пешеходных (бестранспортных) зон;
- 4) выделение жилых зон;
- 5) комплексная организация движения на специфических постоянных пешеходных маршрутах.

Основной задачей обеспечения пешеходного движения вдоль магистралей является отделение его от транспортного потока. Необходимыми мерами для этого являются:

- устройство тротуаров на улицах и пешеходных дорожек вдоль автомобильных дорог. Они должны быть достаточной ширины для потока людей и содержаться в надлежащем состоянии;
- устранение всевозможных помех для движения потока пешеходов (ликвидация торговых точек на тротуарах, рациональное размещение телефонных будок, киосков и т.п.), снижающих пропускную способность тротуаров;

Создание пешеходных зон, свободных для движения транспорта

При организации пешеходных зон, как правило, учитываются потребности жителей соответствующих районов. Для жителей предусмотрен подъезд автомобилей спецслужб, коммунальной техники, а коммерческие организации пользуются правом проезда для обеспечения магазинов, ресторанов и кафе. Чаще всего въезд в пешеходные зоны обозначен разметкой и знаками, и крайне редко отделён физически различными бордюрами, столбиками и т. п.

Для того, чтобы уменьшить количество выхлопных газов в городах, многие муниципалитеты ограничивают въезд для транспортных средств, не соответствующих определённым экостандартам. Также вводятся ограничения для движения автомобилей в центральных районах. Ведётся политика по ограничению парковочного пространства. Повышаются налоги на владение транспортным средством. Все эти меры начали применяться более 30 лет назад, и местные жители, встретившие их введение сначала с недовольством, в итоге признали их целесообразность. И сейчас уже подстраиваются под действующие правила, например, приобретая компактные автомобили. Более того, прежде чем ввести то или иное ограничение, муниципалитеты проводят большую подготовительную и разъяснительную работу по минимизации негативных последствий. Вводятся дополнительные маршруты общественного транспорта, заранее продумываются варианты объезда, вводится одностороннее движение и просчитывается трафик.

В связи с тем, что в Генеральном плане Артинского городского округа округа не предусмотрены мероприятия по организации пешеходных зон, предложения по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории для формирования пространства пешеходного движения в настоящем проекте не предусмотрены.

Введение норм СП 59.13330.2012 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения. Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001» требует от проектировщиков учитывать проблемы маломобильных групп граждан при использовании пешеходных тротуаров.

Одними из участников пешеходного движения являются пешеходы, относящиеся к маломобильной группе граждан, а также велосипедисты. Характерными представителями маломобильной группы граждан являются инвалиды-колясочники и женщины с колясками. Кроме того, в последние годы участились случаи, когда представители старшего поколения используют сумки с колесами, для перевозки покупок. Все эти группы пешеходов объединяет одно: наличие колес различных размеров, необходимых для перемещения. В одном случае это сами пешеходы, в других случаях грузы.

Необходимо отметить, что наличие 4 см бордюра делает пространство для движения инвалидных колясок не комфортным. Преодолеть такой бордюр инвалиды-колясочники самостоятельно не могут.



Рисунок 4.1412 – Пешеходный переход, обеспечивающий условия движения маломобильных групп граждан



Рисунок 4.14.2 – Пешеходный переход, не обеспечивающий условия движения маломобильных групп граждан.

На рисунке 6.19.1 показан пешеходный переход с пандусом, позволяющий инвалидам-колясочникам самостоятельно пересекать проезжую часть улицы. Так как инвалидная коляска наиболее чувствительна к перепаду высот, чем велосипед, детская коляска или сумка на колесах, то примем ее за основу анализа благоустройства. На рисунке 6.19.2 показан пешеходный переход с высоким бордюром, который не обеспечивает условия движения маломобильных групп граждан.

Данным проектом предлагается по мере проведения работ по ремонту, капитальному ремонту и реконструкции улиц и дорог учитывать проблему доступности пешеходных тротуаров для маломобильных групп граждан. Для улучшения пешеходной доступности пешеходных тротуаров и переходов предлагается:

- устраивать пандусы в местах пересечения их с проезжими частями.
- применение по краю тротуара ограждений, предотвращающих внезапный для водителей выход пешеходов на проезжую часть, а также

установка на разделительной полосе магистралей ограждающей сетки, препятствующей переходу людей;

- выделение и ограждение дополнительной полосы на проезжей части для движения пешеходов при недостаточной ширине тротуаров и наличии резерва на проезжей части;

- устройство пешеходных галерей (крытых проходов) за счет первых этажей зданий в местах, где невозможно иначе расширить тротуар;

- устройство ограждений (высоких бортов, колесоотбойных брусов), предотвращающих выезд автомобилей на пешеходные пути в наиболее опасных местах;

- наглядное информирование пешеходов (с помощью указателей) об имеющихся пешеходных путях.

Особенности организации пешеходных тротуаров:

- Пешеходные тротуары необходимо располагать с двух сторон дороги, а при односторонней застройке - с одной.

- Число полос движения на тротуаре и пешеходной дорожке зависит от интенсивности пешеходного движения. Число полос движения должно быть не менее двух. При суммарной интенсивности пешеходного движения в часы пик более 1000 чел./ч число полос движения на тротуаре должно быть не менее трех.

- Ширина одной полосы тротуара (пешеходной дорожки) с числом полос 2 и более должно быть не менее 0,75 м. Минимальная ширина однополосной пешеходной дорожки должна быть не менее 1 м.

- Для ограничения случайного выхода пешехода на проезжую часть вдоль тротуара необходимо устраивать пешеходные ограждения или посадки кустарника. Кустарник не должен ограничивать боковую видимость.

– На дорогах I категории дополнительно устанавливают сетки по оси разделительной полосы. Высота сетки должна быть не менее 1600 мм, а нижнего края - не более 450 мм от поверхности дороги.

Задачи обеспечения самостоятельных путей для передвижения людей вдоль улиц и дорог решаются на стадии строительства или реконструкции автомобильных дорог и улиц. В случае несоответствий условий пешеходного движения требованиям нормативов, задача по приведению их к соответствию может быть решена на стадии капитального ремонта магистрали.

Следующая задача, решаемая в рамках организации движения пешеходов, это оборудование пешеходных переходов.

Особенности организации пешеходных переходов:

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

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

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

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

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

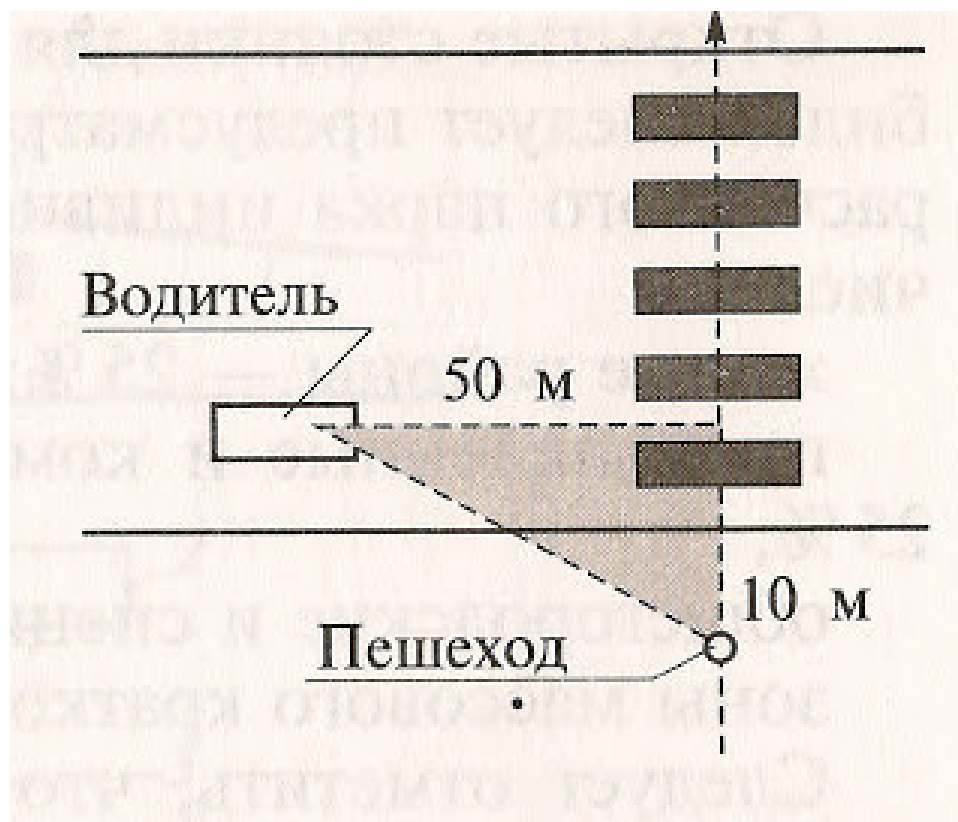


Рисунок 4.14.3 – Схема пешеходного перехода с обеспечением треугольника видимости

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

4.15 Предложения по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов

Предложения по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов необходимо разделить на два направления. Первое направление — это непосредственное передвижение инвалидов по пешеходным тротуарам и

пешеходным переходам. Второе направление – это процедура посадки в подвижной состав общественного транспорта и движение на нем.

Как указывалось ранее, для создания благоприятной среды для движения инвалидов необходим комплекс мероприятий по устройству пандусов на пешеходных переходах и тротуарах, а также в других местах, где возникают барьеры для движения инвалидных колясок. При формировании новой жилой застройки в местах пешеходного движения необходимо предусматривать безбарьерной среды. Кроме того, в сложившейся жилой застройке, по мере ремонта и благоустройства, также предусматривать условия для движения инвалидов колясочников.

Для благоприятных условий посадки инвалидов в автобусы, подвижной состав общественного транспорта общего пользования должен иметь не только низкий пол, но выдвижные пандусы для посадки в салон автобуса. Существует два типа пандусов, выдвижаемые в автоматическом режиме и пандусы для использования которых необходима посторонняя помощь. Обычно механические пандусы выдвигают водители автобусов.

Данным проектом предлагается в перспективе, по мере обновления подвижного состава, рекомендовать организациям, занимающимся пассажирскими перевозками, закупать низкопольный подвижной состав с автоматическими выдвижными пандусами (см. рис. 4.15.1). Данные пандусы более удобные для инвалидов, не требуют посторонней помощи для использования, а также в значительной мере снижают время посадки высадки инвалида.



Рисунок 4.15.1 – Автоматический выдвижной пандус для инвалидов



Рисунок 4.15.2 – Выдвижной пандус для инвалидов

Подвижной состав общественного транспорта, должен также предусматривать площадку для инвалидных колясок в непосредственной близости к выходу из автобуса.

4.16 Предложения по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

В соответствии с действующим законодательством каждое образовательное учреждение должно разработать «Паспорт дорожной безопасности образовательного учреждения». Данный паспорт предназначен для отображения информации об образовательном учреждении с точки зрения безопасности детей на этапах их перемещений «дом – образовательное учреждение – дом». Паспорт используется административно-преподавательским составом и сотрудниками Госавтоинспекции в работе по разъяснение безопасного передвижения и поведения детей на улично-дорожной сети вблизи образовательного учреждения и на маршруте: школа – дом. Кроме того, паспорт необходим для предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

В соответствии с нормативными требованиями паспорт ведется ответственным сотрудником образовательного учреждения совместно с сотрудниками Госавтоинспекции, который оказывает помощь в разработке Паспорта.

Данным проектом предлагается проводить анализ каждого случая детского дорожно-транспортного травматизма. Полученные в результате анализа причины травматизма, а также предложения по их предотвращению, должны вноситься в паспорта всех общеобразовательных учреждений Артинского городского округа. Это позволит исключить повторений типовых нарушений правил дорожного движения и снизить общий уровень детского травматизма.

Также для обеспечения безопасного движения детей к образовательным учреждениям необходима правильная организация движения на пешеходных переходах. Необходимые мероприятия по организации дорожного движения вблизи образовательных учреждений предусмотрены в Приложении 6.

4.17 Предложения по организации велосипедного движения

Велосипедное движение в крупных населенных пунктах Артинского городского округа только начинает зарождаться и постоянно количество любителей использовать велосипед в качестве источника передвижения растет. На данный момент велосипедная инфраструктура в населенных пунктах практически отсутствует, что значительно сдерживает рост велосипедного движения.

Использование велосипеда как транспорта серьезно затрудняет практически полное отсутствие парковочных мест. Из-за отсутствия парковок в случае, когда можно было совершить поездку на велосипеде, люди используют автомобильный и общественный транспорт. Велосипедисты вынуждены использовать для парковки, не предназначенные для этого скамейки, мусорные урны, входные двери, перила лестниц, столбы, деревья и тому подобные объекты. Это создает массу проблем, как для самих велосипедистов, так и для остальных жителей населенных пунктов, мешая использованию вышеперечисленных объектов по назначению и порождая конфликты между пешеходами и администрацией зданий с одной стороны и велосипедистами - с другой.

Предложения по устройству велодорожек

Обследования, проведенные в населенных пунктах Кировградского городского округа, показали, что доля перемещений на велосипеде составляют менее 1% от всех передвижений.

Исходя из того, что объем передвижений пешеходов на данный момент в разы выше, чем велосипедистов, предлагается создание не отдельной велосипедной инфраструктуры, а прогулочной, то есть велосипедно-пешеходной (см. рис. 4.17.1).

Для разработки направления развития прогулочной инфраструктуры, необходимо понимание среды, в которой должно происходить это перемещение, будто велосипедная, пешеходная прогулка или просто пробежка жителями населенного пункта. Любители прогулок ценят тихие места, с обилием деревьев, отсутствием шума и вредных выхлопных газов, где можно спокойно и легко дышать. В связи с этим, прогулочная инфраструктура должна проходить по тихим улочкам достаточной ширины, через парки, скверы и леса.



Рисунок 4.17.1 – Тротуар с совместным движением велосипедов и пешеходов

Предложения по размещению велопарковок и требования к ним

Стоит отметить, что велосипед требует парковочного пространства в десятки раз меньше, чем легковой автомобиль. Поэтому подробнее рассмотрим концепцию временного и постоянного хранения велосипедов.

Время парковок велосипеда можно разделить на краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные.

Для временного хранения предлагается использовать следующие типы велосипедных парковок: стойка, стенд и многоуровневая парковка.

Нужно учитывать четыре фактора удобной велопарковки:

1. *Видимость и обнаружение.* Велопарковка должна быть хорошо видима на расстоянии. Чем проще будет обнаружить её, тем больше вероятность того, что она будет пользоваться спросом. Вывески и указатели о наличии такой парковки и её месторасположении могут служить дополнительными подсказками для велосипедистов.

2. *Расстояние до парковки.* Наилучшее расположение – непосредственно возле входа. Продолжительность стоянки также решает, сколько велосипедисты готовы идти от парковки до места назначения (входа). Если велопарковка предназначена для кратковременного пребывания, то расстояние должно быть не больше 15 метров. Для долгосрочной парковки расстояние до 100 метров является приемлемым. Для ночной или 24-часовой стоянки важным фактором является не столько расстояние, сколько уровень безопасности на этой парковке.

3. *Доступность.* Доступ к велопарковке должен быть лёгким и беспрепятственным. Подход к парковке не должен пересекаться с движением пешеходов и машин, а также не должен быть загроможден другими физическими объектами.

4. *Безопасность.* Велопарковка не должна загромождать запасные выходы, перекрывать канализационные люки, пандусы, лестницы и подходы к ним. Также следует избегать размещения вблизи оконных проёмов. Не следует размещать стенды вдоль автодорог ближе 800 мм от края проезжей части. Велопарковка не должна загромождать обзор на перекрёстках и пешеходных переходах.

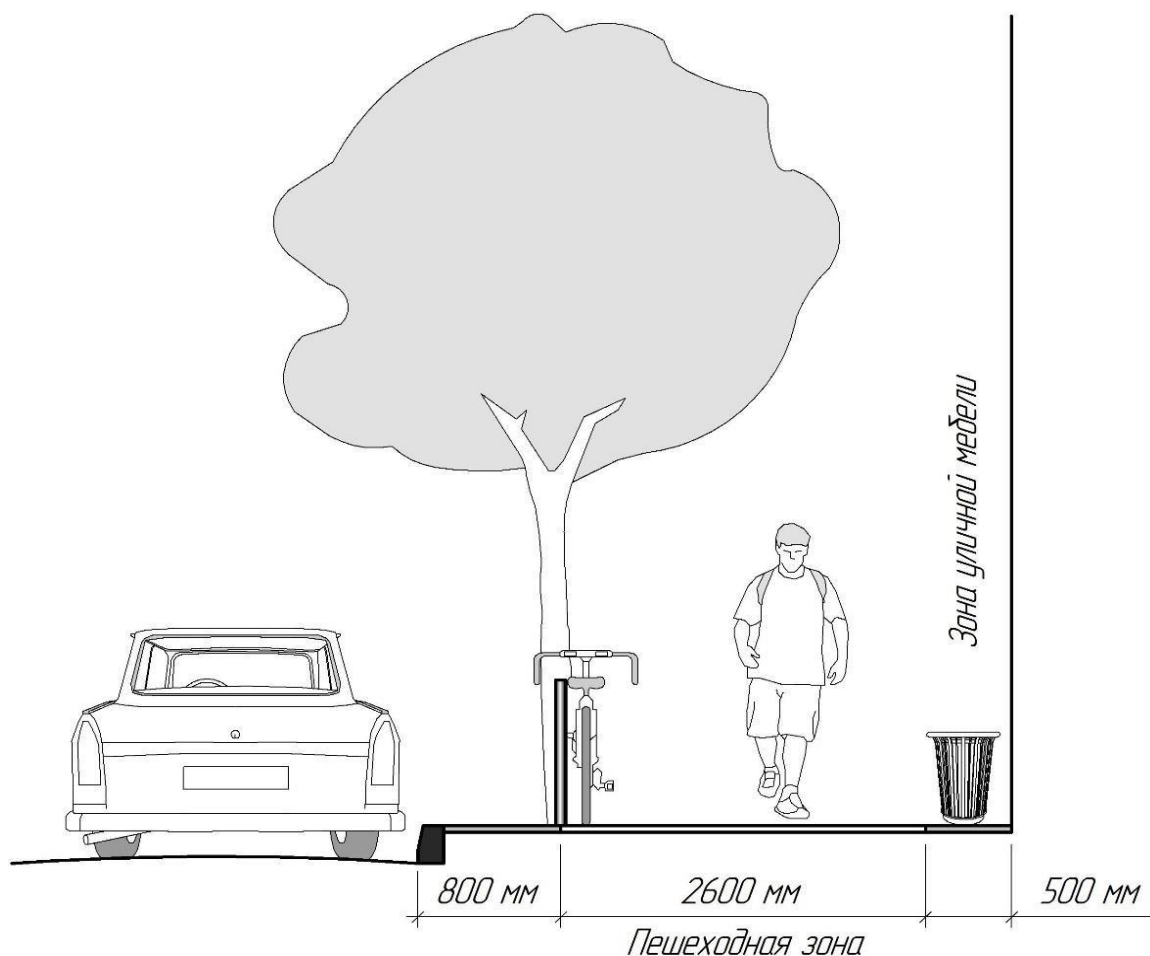
Стойка – парковка для одного-двух велосипедов. Данный тип парковки предназначен для паркования 1 – 2 велосипедов, в местах незначительного тяготения (рисунок 4.17.2). Необходимая площадь парковки на 1 велосипед при таком типе паркования 2 м². Стоимость одного места под парковку велосипеда обойдется в 1000 – 1500 рублей.



Рисунок 4.17.2 – Парковка велосипеда по типу «стойка»

Как видно из рисунка 4.17.2, использование такого типа парковки, эффективно при узкой ширине пешеходного тротуара и относительно низкой интенсивности пешеходного движения. Велосипед паркуется вдоль улицы и не мешает движению пешеходов. Производство велосипедных парковок по типу стойки освоило большое количество отечественных предприятий, существуют следующие модели стоек – Классика, Рось, Н-41, чудосипед и другие.

Данный тип парковки рекомендуется применять рядом с магазинами и офисами не большого размера не более 200 м², для краткосрочной парковки велосипеда.



Указаны минимально необходимые расстояния

Рисунок 4.17.3 – Габаритные размеры парковка велосипеда по типу стойка на пешеходном тротуаре

Стенд – парковка для нескольких велосипедов. Парковка для велосипедов скрепляющая в одну конструкцию несколько стоек (рисунок 4.17.4). Данный тип парковки предназначен для крепления нескольких до 20 – 30 велосипедов.

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

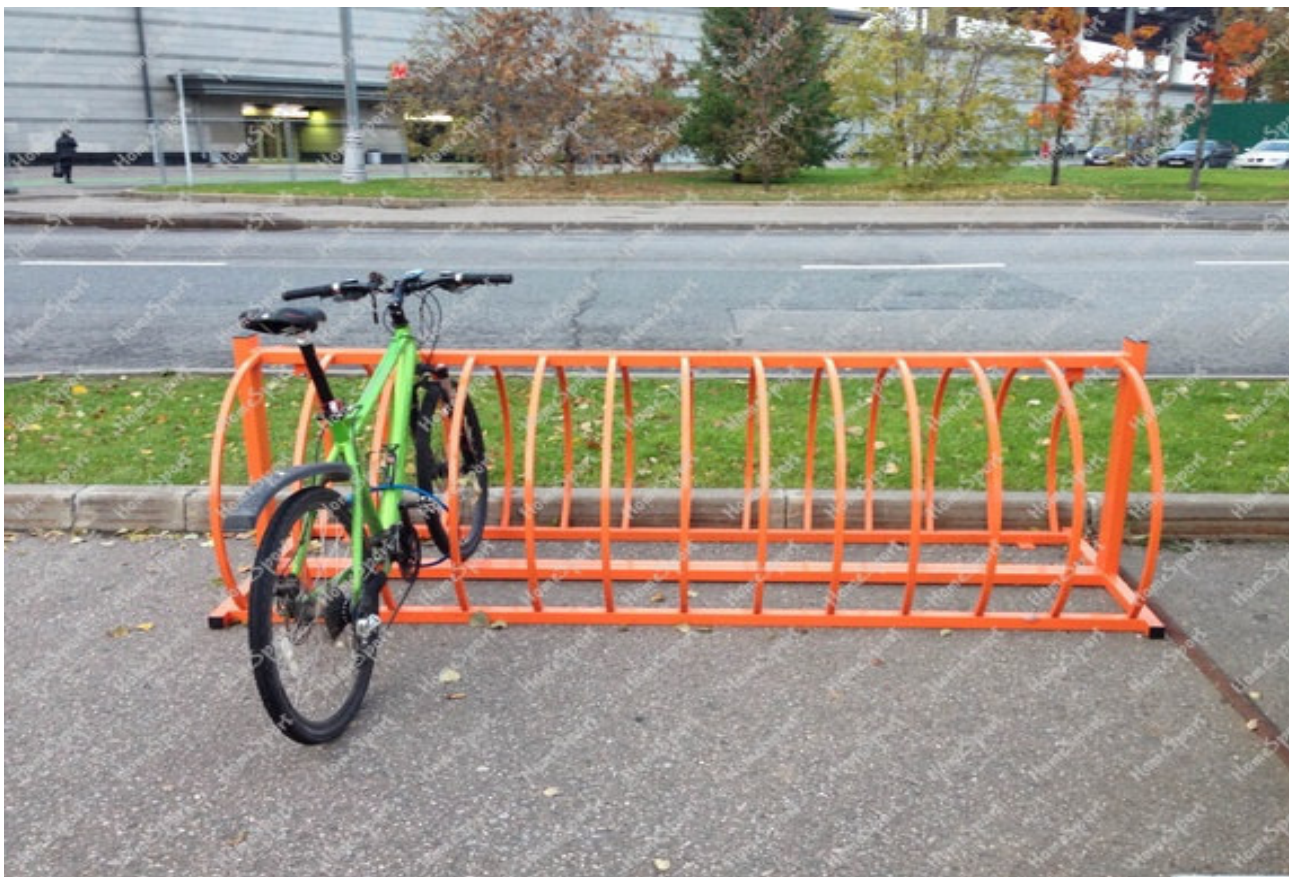


Рисунок 4.17.4 – Парковка велосипеда по типу «стенд»

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

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

Подвесные парковки. Подвесные велопарковки отличается экономией места. Как правило, её размещают там, где хранение велосипедов в горизонтальном положении является затруднительным (рисунок 4.17.5): в узких проходах, транспорте, гаражах, на рабочих местах и т.д.

Размещение такой парковки на открытых неохраняемых местах должно сопровождаться дополнительными конструкциями для зацепки U-образных замков и тросов. Необходимая площадь на 1 велосипед составляет 1,2 – 1,5 м².

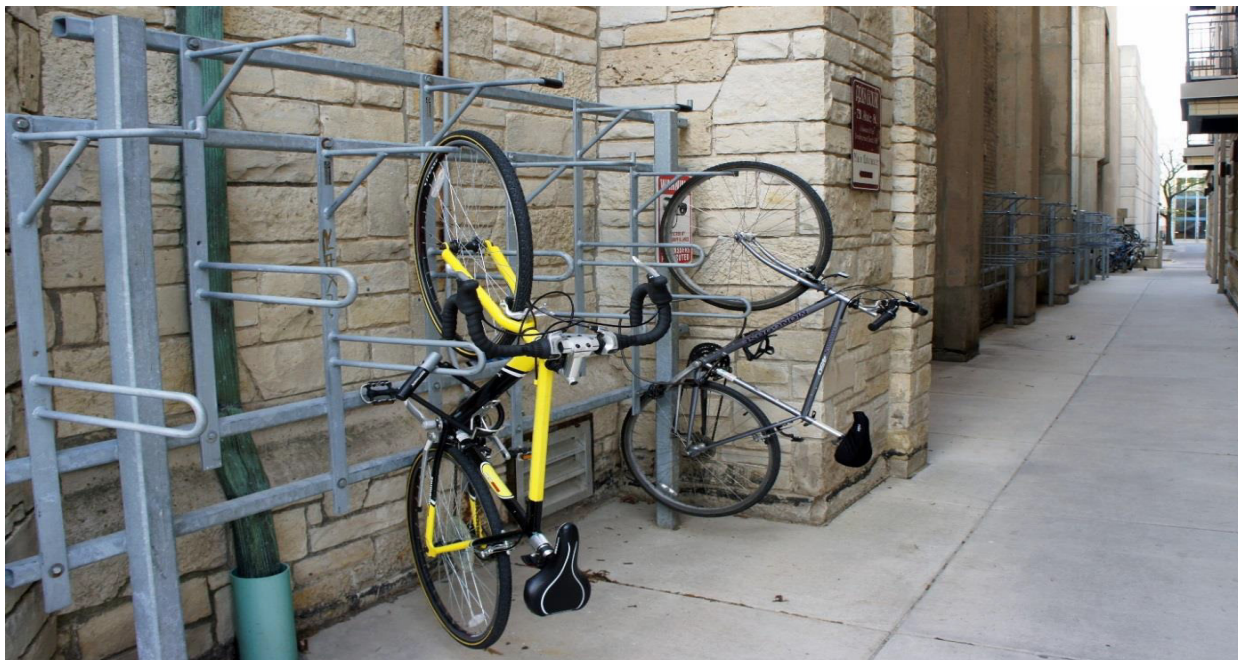


Рисунок 4.17.5 – Подвесная парковка велосипеда

Данный тип парковки целесообразно использовать в местах высокого тяготения велосипедистов для среднесрочной и долгосрочной парковки.

4.18 Предложения по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения

Установка камер автоматической фиксации нарушений приобретает все большую популярность в населенных пунктах России. В первую очередь камеры фиксации нарушений устанавливают для регистрации следующих видов нарушений правил дорожного движения: превышение скорости, проезд на запрещающий сигнал светофора, выезд за стоп-линию, выезд на встречную полосу движения.

Данным проектом предлагается разместить камеры автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения на улично-дорожной сети р.п. Арти.

4.19 Предложения по размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

На территории пос. Арти услуги по хранению задержанных транспортных средств, помещенных на специализированную стоянку, осуществляет муниципальное унитарное предприятие Артинского городского округа «Тепотехника» по адресу: пос. Арти, ул. Рабочей Молодежи, д. 234. Существующий объем специализированной стоянки – 20 машино-мест обеспечивает решение задачи хранения задержанных транспортных средств.

С учетом роста автомобилизации и увеличения числа автомобилей, на перспективу 2040 года рекомендуется увеличение площади существующей стоянки.

5 Очередность реализации мероприятий по организации дорожного движения

Все предложенные мероприятия по организации дорожного движения и развитию сети дорог структурированы по их важности и ранжированы по очередности. Данным проектом предложено осуществить реализацию комплекса мероприятий по организации дорожного движения в р.п. Арти в течение 5 лет (**приложение 6**), а также на перспективу до 2032 года (**приложение 7**) и на перспективу до 2040 года (**приложение 8**), определена последовательность реализации мероприятий в зависимости от степени их важности.

6 Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по организации дорожного движения

Оценка объемов капитальных затрат на реализацию мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Артинского городского округа произведен на основании приведенных затрат в Муниципальных программах: «Развитие и обеспечение сохранности сети автомобильных дорог на территории Артинского городского округа на 2014–2020 годы»; «Повышение безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети вблизи образовательных организаций, расположенных на территории Артинского городского округа на 2017–2020 годы», а также расчетов по удельным капитальным затратам строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта 1 км автомобильной дороги, разработанным на основании сметных данных реализованных объектов-аналогов транспортной инфраструктуры на территории Свердловской области.

Удельные капитальные затраты капитального ремонта и ремонта на 1 км по автомобильным дорогам Свердловской области представлены в таблице 6.1.

Удельные капитальные затраты строительства на 1 км по автомобильным дорогам Свердловской области представлены в таблице 6.2.

Удельные капитальные затраты реконструкции на 1 км по автомобильным дорогам Свердловской области представлены в таблице 6.3.

Таблица 6.1 – Удельные капитальные затраты капитального ремонта и ремонта на 1 км по автомобильным дорогам Свердловской области

(в ценах 1 кв. 2018 г. без НДС)

Вид работ		Категория местности (группа сложности строительства)	Категории автомобильных дорог												
			I (4 полосы)	I (6 полос)	II (2 полосы)	II (4 полосы)	III		IV			V			
Тип дорожной одежды			капитальный	капитальный	капитальный	капитальный	капитальный	облеченный	капитальный	облеченный	капитальный	облеченный	переходный	облеченный	переходный
В ценах 2001 г. (млн.руб.)															
Капитальный ремонт	1		20,39	30,59	8,63	19,43	4,66	4,89	3,61	2,52	2,35	2,27	1,15		
	2		22,63	33,95	9,80	22,06	5,81	6,06	4,76	3,71	2,34	3,34	2,29		
	3		-	-	14,41	32,42	9,27	8,37	5,89	4,85	4,65	4,36	3,44		
Ремонт	1		13,59	20,39	5,76	12,95	3,11	3,26	2,41	1,68	1,57	1,51	0,76		
	2		15,09	22,63	6,54	14,70	3,87	4,04	3,18	2,47	1,56	2,22	1,53		
	3		-	-	9,61	21,61	6,18	5,58	3,93	3,23	3,10	2,91	2,29		
В ценах 1 квартала 2018 г. (млн. руб.)															
Капитальный ремонт	1		128,46	192,72	54,37	122,41	29,36	30,81	22,74	15,88	14,81	14,30	7,25		
	2		142,57	213,89	61,74	138,98	36,60	38,18	29,99	23,37	14,74	21,03	14,43		
	3		-	-	90,78	204,25	58,40	52,73	37,11	30,56	29,30	27,49	21,67		
Ремонт	1		85,62	128,46	36,29	81,59	19,59	20,54	15,18	10,58	9,89	9,53	4,79		
	2		95,07	142,57	41,20	92,61	24,38	25,45	20,03	15,56	9,83	14,02	9,64		
	3		-	-	60,54	136,14	38,93	35,15	24,76	20,35	19,53	18,32	14,43		

Таблица 6.2 – Удельные капитальные затраты строительства на 1 км по автомобильным дорогам Свердловской области

(в ценах 1 кв. 2018 г. без НДС)

Вид работ		Категория местности (группа сложности строительства)	Категории автомобильных дорог											
			I (4 полосы)	I (6 полос)	II (2 полосы)	II (4 полосы)	III	IV			V			
								капитальный	капитальный	капитальный	облегченный	переходный	облегченный	переходный
Тип дорожной одежды			капитальный	капитальный	капитальный	капитальный	капитальный	капитальный	капитальный	капитальный	облегченный	облегченный	облегченный	переходный
Протяжение участка, км			1,0											
Дорожно-климатическая зона			II											
Стоимость строительства 1 км дороги в базовых ценах 2001 г., млн.руб.	1		33,99	50,98	14,39	32,38	7,77	6,02	4,20	3,91	3,78	1,91		
	2		37,72	56,58	16,34	36,76	9,69	7,94	6,18	3,89	5,56	3,82		
	3		-	-	24,02	54,04	15,44	9,82	8,08	7,75	7,27	5,73		
Стоимость строительства 1 км дороги в ценах 1 квартала 2018 г., млн.руб.	1		214,14	321,17	90,66	203,99	48,95	37,93	26,46	24,63	23,83	12,03		
	2		237,64	356,45	102,94	231,59	61,05	50,02	38,93	24,51	35,05	24,07		
	3		-	-	151,33	340,45	97,27	61,87	50,90	48,83	45,81	36,10		

Таблица 6.3 – Удельные капитальные затраты реконструкции на 1 км по автомобильным дорогам Свердловской области

(в ценах I кв. 2018 г. без НДС)

Наименование	Категория местности (группа сложности строительства)	Категории автомобильных дорог								V пер. в IV обл.	V пер. в IV кап.	V пер. в IV обл.	V пер. в IV пер.
		III в I-б (4 полосы)	III в II (2 полосы)	III в II (4 полосы)	II в I (4 полосы)	II (2 полосы) - II (4 полосы)	IV во II	IV в III	IV пер. в III кап.				
Протяжение участка, км		1,0											
Дорожно-климатическая зона		II											
Тип дорожной одежды		капитальный								облегченный	капитальный	облегченный	переходный
Стоимость строительства 1 км дороги в базовых ценах 2001 г., млн. руб.	1	29,91	12,66	28,49	26,84	27,67	15,51	6,83	7,38	3,57	5,29	3,70	3,44
	2	33,19	14,38	32,35	31,45	31,90	17,61	8,52	9,21	4,46	6,99	5,44	3,43
	3	-	19,81	44,58	-	44,58	24,27	12,74	13,76	6,53	8,10	6,67	6,39
Стоимость строительства 1 км дороги в ценах на I кв 2018 г., млн. руб.	1	188,43	79,76	179,49	169,10	174,32	97,74	43,03	46,49	1,00	33,33	23,31	21,67
	2	209,10	90,59	203,81	198,11	200,95	110,96	53,68	57,99	28,08	44,04	34,27	21,61
	3	-	124,80	280,85	-	280,86	152,91	80,26	86,69	41,13	51,03	42,02	40,26

Суммарные капитальные затраты по реализации объектов транспортной инфраструктуры Артинского городского округа на перспективные периоды представлены в **Приложении 7**.

Реестр капитальных затрат и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Артинского городского округа представлен в таблицах 6.1 – 6.4.

Таблица 6.1 – Реестр капитальных затрат по строительству, реконструкции и капитальному ремонту региональных или межмуниципальных автомобильных дорог на территории Артинского городского округа

№ п/п	Источник финансирования	Объем финансирования, млн. руб. (в ценах на 1 кв. 2017 г. без НДС)			
		период реализации:			
		2018 - 2022 гг.	2023 - 2031 гг.	2032 - 2040 гг.	2018 - 2040 гг.
1	Областной бюджет	942,499	1 918,865	4 041,335	6 902,699
ВСЕГО		942,499	1 918,865	4 041,335	6 902,699

Таблица 6.2 – Реестр капитальных затрат по строительству, реконструкции и капитальному ремонту муниципальных автомобильных дорог на территории Артинского городского округа

№ п/п	Источник финансирования	Объем финансирования, млн. руб. (в ценах на 1 кв. 2017 г. без НДС)					
		период реализации:					
		2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 - 2031 гг.	2018 - 2031 гг.
1	Областной бюджет	26,424	26,424	0	0	0	49,848
2	Местный бюджет	5,9073	5,8973	78,7885	16,0000	92,9930	199,586
ВСЕГО		32,3317	32,3217	78,7885	16,0000	92,9930	249,433

Таблица 6.3 – Реестр капитальных затрат по строительству, капитальному ремонту и ремонту мостовых сооружений на автомобильных дорогах общего пользования на территории Артинского городского округа

№ п/п	Источник финансирования	Объем финансирования, млн. руб. (в ценах на 1 кв. 2017 г. без НДС)			
		период реализации:			
		2018 - 2022 гг.	2023 - 2031 гг.	2032 - 2040 гг.	2018 - 2040 гг.
1	Областной бюджет	237,994	246,739	201,134	685,867
2	Местный бюджет	12,526	12,9863	10,586	36,098
ВСЕГО		250,520	259,725	211,720	721,965

Таблица 6.4 – Реестр капитальных затрат по реализации мероприятий по организации и повышению безопасности дорожного движения в Артинском городском округе

№ п/п	Источник финансирования	Объем финансирования, млн. руб. (в ценах на 1 кв. 2017 г. без НДС)				
		период реализации:				
		2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
1	Местный бюджет	6,0938	4,3527	75,9574	10,1190	10,8375
ВСЕГО		6,0938	4,3527	75,9574	10,1190	10,8375

Оценка социально-экономической эффективности мероприятий по развитию улично-дорожной сети

Методические подходы к оценке эффективности

Оценка социально-экономической эффективности улично-дорожной сети Артинского городского округа проводилась в соответствии с «Методическими рекомендациями по оценке эффективности инвестиционных проектов» (Москва, «Экономика», 2000 г.) и ВСН 21-83.

Для определения экономической эффективности затрат и выгоды от реализации мероприятий рассматриваются и оцениваются в сравнении с так

называемым «нулевым вариантом», предусматривающим отказ от их реализации.

При проведении расчета эффективности определялись следующие последствия реализации мероприятий:

- сокращение транспортно-эксплуатационных затрат пользователей улично-дорожной сети;
- уменьшение затрат времени в пути;
- снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферу автомобильным транспортом.

Для расчета эффектов использовались результаты моделирования транспортных потоков.

Полученные результаты по каждому из последствий оценивались в стоимостном выражении по годам реализации. Расчетный срок был принят равным 30 годам. Денежный поток на каждом расчетном шаге приводился к дисконтированному виду. Коэффициент дисконтирования рассчитывается по формуле (6.1):

$$\alpha_i = \frac{1}{(1 + E)^{t_i - t_0}}, \quad (6.1)$$

где: E – норма дисконта;

t_0 – момент приведения, за который может приниматься начало расчетного периода;

t_i – момент окончания i -го шага.

В качестве нормы дисконта для оценки денежных потоков применяется ставка, отражающая стоимость бюджетных средств. На настоящий момент значение такой ставки нормативно не установлено, и для расчетов допустимо применять ставку рефинансирования Банка России. Норма дисконта была принята равной 8,25 %¹.

¹ Ставка рефинансирования Центрального банка РФ на момент осуществления расчёта

Для оценки эффективности реализации мероприятий использовались следующие показатели:

- чистый дисконтированный доход, или чистая приведенная стоимость (ЧДД, NPV), определяется как стоимость чистых денежных поступлений за весь расчетный период, приведенная к начальному шагу с использованием метода дисконтирования;

- индекс доходности (PI), отражающий отношение всех дисконтированных денежных притоков ко всем дисконтированным денежным оттокам;

- срок окупаемости – расчетный год, после которого объем чистых дисконтированных денежных поступлений становится и остается в дальнейшем положительным;

- внутренняя норма доходности (ВНД, IRR), отражающая ставку дисконтирования, при которой показатель ЧДД становится равным нулю.

Чистый дисконтированный доход определяется как текущая стоимость чистых денежных поступлений за весь расчетный период, приведенная к начальному шагу. Для расчета ЧДД необходимо из суммарных дисконтированных денежных притоков за весь расчетный период вычесть суммарные дисконтированные денежные оттоки.

Таким образом, ЧДД характеризует превышение суммарных денежных поступлений над суммарными затратами для данного проекта и вычисляется по формуле (6.2):

$$ЧДД = - \sum_{i=1}^{i=tr} Z_i \frac{1}{(1+E)^i} + \sum_{i=te}^{i=tr} D_i \frac{1}{(1+E)^i}, \quad (6.2)$$

где: t_r – продолжительность расчетного периода;

t_e – период начала эксплуатации объекта;

Z_i – затраты в i -й год реализации проекта;

D_i – экономический эффект в i -й год реализации проекта;

E – норма дисконта;

i – год реализации проекта.

Индекс доходности (рентабельности инвестиций) характеризует долю общего дисконтированного дохода, приходящуюся на единицу приведенных финансовых вложений. Математически формула для расчета индекса доходности проекта представляет собой отношение суммы приведенных эффектов к величине приведенных капиталовложений (6.3):

$$PI = \frac{\sum_{i=te}^{i=tr} D_i \frac{1}{(1+E)^i}}{\sum_{i=1}^{i=tr} Z_i \frac{1}{(1+E)^i}}. \quad (6.3)$$

Внутренняя норма доходности представляет собой ту норму дисконта E , при которой величина приведенных эффектов равна приведенным капиталовложениям. ВНД определяется как решение относительно E уравнения (6.4):

$$\sum_{i=te}^{i=tr} D_i \frac{1}{(1+E)^i} - \sum_{i=1}^{i=tr} Z_i \frac{1}{(1+E)^i} = 0. \quad (6.4)$$

Срок окупаемости проекта – продолжительность периода времени от момента первоначального вложения капитала в инвестиционный проект до момента времени, когда нарастающий итог суммарной чистой дисконтированной прибыли (общего дохода за вычетом всех затрат) становится равным нулю и формально может быть найден из следующего уравнения, решением его относительно неизвестного показателя t_r (6.5):

$$\sum_{i=te}^{i=tr} D_i \frac{1}{(1+E)^i} - \sum_{i=1}^{i=tr} Z_i \frac{1}{(1+E)^i} = 0. \quad (6.5)$$

Для признания мероприятий эффективными необходимо, чтобы чистый дисконтированный доход был больше нуля, индекс доходности - больше единицы, внутренняя норма доходности превышала заданную норму дисконта.

Если при расчете социально-экономической эффективности получен положительный результат (то есть чистая экономическая выгода для общества превышает стоимость инвестиций), мероприятия рекомендуются к реализации и могут претендовать на государственную поддержку.

В соответствии с «Методическими рекомендациями по оценке эффективности инвестиционных проектов» при расчете показателей экономической эффективности не учитываются составляющие денежных потоков, связанные с получением кредитов и их обслуживанием, налоговыми и другими трансфертными платежами.

Оценка эксплуатационных расходов пользователей автодорожной сети

На эксплуатационные расходы пользователей дорог существенное влияние оказывают дорожные условия. При движении транспортных средств по автомобильным дорогам с низкой скоростью и (или) в режимах «разгона – торможения» увеличивается расход топлива подвижного состава.

Реализация мероприятий по развитию транспортной системы Уватского муниципального района позволит улучшить условия движения транспорта, что скажется не только на уменьшении объема потребления топлива на километр пробега, но и на уменьшении износа шин, сокращении расходов на смазочные и прочие эксплуатационные материалы, уменьшении затрат на ремонт подвижного состава.

Транспортно-эксплуатационные расходы пользователей дорожной сети определяются на основании данных о существующей и перспективной интенсивности движения, составе транспортного потока, скорости и среднем расходе топлива для групп транспортных средств (легковые и грузовые автомобили). При определении суммарных транспортных расходов

учитывались статистические данные Министерства транспорта РФ, согласно которым в структуре переменных затрат автотранспорта расходы на топливо составляют около 50 %.

Экономические выгоды от снижения затрат пользователей дорог рассчитывались как разница в эксплуатационных расходах транспортных средств при реализации мероприятий и при «нулевом» варианте (6.6):

$$\mathcal{E}_{\text{эз}} = (T_0 - T_1) \times l \times k, \quad (6.6)$$

где T_1 и T_0 – расход топлива при реализации мероприятий и при отказе от них соответственно, выраженный в рублях с учетом цен на топливо, регистрируемых на момент осуществления расчета;

l – протяженность участка, км;

k – коэффициент, учитывающий долю затрат на топливо в общих транспортно-эксплуатационных затратах, определяемый на основе статистических данных или в ходе анализа затрат транспортных предприятий.

Затраты на топливо рассчитывались в зависимости от базовых линейных норм расхода топлива для различных типов автотранспортных средств, пробега автомобиля, поправочного коэффициента на условия движения и стоимости топлива. Удельные показатели расхода топлива на 1 км пробега при различных скоростях движения рассчитываются с учётом «Рекомендаций по учету требований по охране окружающей среды при проектировании автомобильных дорог и мостовых переходов» (Министерство транспорта РФ, Федеральный дорожный департамент, 1995 г.) и «Норм расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте» (утверждены распоряжением Министерства транспорта РФ №АМ-23-р от 14.03.2008 г.).

Оценка затрат времени на передвижения по автодорожной сети

Реализация мероприятий по развитию улично-дорожной сети Уватского муниципального района обеспечит увеличение скорости движения

транспортных потоков, что приведет к снижению потерь времени водителей и пассажиров транспортных средств.

Эффект от сокращения затрат времени в i -й год расчётного срока может быть рассчитан по формуле (6.7):

$$\mathcal{E}_{i(ер)} = \left(\frac{l}{s_1} - \frac{l}{s_0} \right) (VoT_{i(P)}I_{i(B)} + VoT_{i(C)}I_{i(C)} + VoT_{i(Tr)}I_{i(Tr)}) + (VoT_{i(P)} + VoT_{i(C)} + VoT_{i(Tr)})(d_1 - d_0), \quad (6.7)$$

где: l – средняя дальность поездки;

s_1 и s_0 – средняя скорость движения при реализации мероприятий и при отказе от их реализаций соответственно;

d_1 и d_0 – суммарные задержки транспорта в ожидании движения при реализации мероприятий и при отказе от их реализаций соответственно;

VoT_P, VoT_C, VoT_{Tr} – стоимостная оценка затрат времени пассажиров автотранспортных средств, владельцев легковых автомобилей и водителей грузовых автомобилей соответственно;

I_P, I_C, I_{Tr} – интенсивность движения общественного транспорта, легковых и грузовых автомобилей соответственно.

Для экономической оценки потерь времени, затрачиваемого пассажирами автотранспортных средств, использовалось среднее значение почасовой оплаты труда населения Уватского муниципального района, которое составляет в настоящее время около 114 руб./час. При определении стоимости одного часа времени принималось во внимание, что доходы пользователей легковых автомобилей и водителей грузовых автомобилей превышают средний уровень доходов населения и составляют около 164 и 134 руб./час соответственно. При проведении расчетов на перспективу использовался прогноз реальной заработной платы населения Уватского муниципального района.

Оценка выбросов загрязняющих веществ автотранспортом

Оценка и сравнение уровня загрязнения атмосферного воздуха выбросами от автомобильного транспорта проводилась по показателю годовых валовых выбросов основных групп поллютантов.

Расчет годовых объемов выбросов по основным нормируемым ингредиентам выполнен на основе методики оценки уровня загрязнения атмосферного воздуха автомобильным транспортом, разработанной в составе Рекомендаций по учету требований по охране окружающей среды при проектировании автомобильных дорог и мостовых переходов.

Определение экологического ущерба от автотранспортных выбросов включает следующие этапы:

- расчёт суммарных объемов выбросов по каждому компоненту (CO, CH₄, NO₂);
- установление размера платы за одну тонну выброса по каждому компоненту в соответствии с базовыми нормативами платы за выбросы в атмосферу загрязняющих веществ;
- расчёт ущерба, наносимого окружающей среде при движении автотранспорта, по каждому компоненту и суммарно по всем компонентам.

На основе значений годовых валовых выбросов поллютантов в атмосферу произведена оценка экономического ущерба от загрязнения автотранспортом воздушной среды с учетом действующих нормативов платы за выбросы.

Эффект от снижения экологического ущерба определялся как разница между оценкой экологического ущерба для «нулевого» варианта и при реализации предусмотренных мероприятий.

Социально-экономическая эффективность

При проведении оценки социально-экономической эффективности были рассмотрены мероприятия по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту объектов транспортной инфраструктуры Артинского городского округа.

В таблицах 6.1 – 6.3 представлены полученные значения показателей социально-экономической эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту объектов транспортной инфраструктуры Артинского городского округа на периоды 2018–2022 гг., 2023–2031 гг. и 2032–2040 гг. соответственно.

Таблица 6.1 – Показатели социально-экономической эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту объектов транспортной инфраструктуры Артинского городского округа на период 2018-2022 гг.

Наименование показателя	Ед. изм.	Значение показателя
Капитальные вложения на выполнение работ по строительству и реконструкции без дисконтирования	млн руб.	1485,8611
Капитальные вложения на выполнение работ по строительству и реконструкции с учётом дисконтирования	млн руб.	1902,0062
Социально-экономический эффект с учётом дисконтирования	млн руб.	2584,1689
в том числе:		
- от сокращения времени пребывания пассажиров в пути	млн руб.	2064,6189
- от снижения транспортно-эксплуатационных затрат	млн руб.	518,2089
- от снижения экологической нагрузки	млн руб.	1,3411
Чистый дисконтированный доход	млн руб.	682,1627
Внутренняя норма доходности	%	22,41
Индекс доходности	-	2,4
Срок окупаемости с начала строительства	лет	8,8

Как видно из представленных данных, мероприятия, предлагаемые по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту объектов транспортной инфраструктуры Артинского городского округа на

период 2018–2022 гг., удовлетворяют требованиям, предъявляемым к объектам, финансирование которых осуществляется с привлечением средств государственного бюджета.

Показатели эффективности по развитию улично-дорожной сети Артинского городского округа на период 2018–2022 гг. обеспечивают величину чистого дисконтированного дохода – 682,1627 млн. руб. Срок окупаемости данного сценария составляет 8,8 лет с начала инвестирования.

Таблица 6.2 – Показатели социально-экономической эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту объектов транспортной инфраструктуры Артинского городского округа на период 2023–2031 гг.

Наименование показателя	Ед. изм.	Значение показателя
Капитальные вложения на выполнение работ по строительству и реконструкции без дисконтирования	млн руб.	2261,4705
Капитальные вложения на выполнение работ по строительству и реконструкции с учётом дисконтирования	млн руб.	2860,0817
Социально-экономический эффект с учётом дисконтирования	млн руб.	4055,8833
в том числе:		
- от сокращения времени пребывания пассажиров в пути	млн руб.	3259,2313
- от снижения транспортно-эксплуатационных затрат	млн руб.	794,9069
- от снижения экологической нагрузки	млн руб.	1,7451
Чистый дисконтированный доход	млн руб.	1195,8015
Внутренняя норма доходности	%	27,46
Индекс доходности	-	2,5
Срок окупаемости с начала строительства	лет	9,4

Как видно из представленных данных, мероприятия, предлагаемые по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту объектов транспортной инфраструктуры Артинского городского округа на период 2023–2031 гг., удовлетворяют требованиям, предъявляемым к объектам,

финансирование которых осуществляется с привлечением средств государственного бюджета.

Показатели эффективности по развитию улично-дорожной сети Артинского городского округа на период 2023–2031 гг. обеспечивают величину чистого дисконтированного дохода – 1195,8015 млн руб. Срок окупаемости данного сценария составляет 9,4 года с начала инвестирования.

Таблица 5.3 – Показатели социально-экономической эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту объектов транспортной инфраструктуры Артинского городского округа на период 2032–2040 гг.

Наименование показателя	Ед. изм.	Значение показателя
Капитальные вложения на выполнение работ по строительству и реконструкции без дисконтирования	млн руб.	7114,4190
Капитальные вложения на выполнение работ по строительству и реконструкции с учётом дисконтирования	млн руб.	9500,5951
Социально-экономический эффект с учётом дисконтирования	млн руб.	13877,9024
в том числе:		
- от сокращения времени пребывания пассажиров в пути	млн руб.	11232,9562
- от снижения транспортно-эксплуатационных затрат	млн руб.	2640,1609
- от снижения экологической нагрузки	млн руб.	4,7853
Чистый дисконтированный доход	млн руб.	4377,3072
Внутренняя норма доходности	%	34,21
Индекс доходности	-	3,0
Срок окупаемости с начала строительства	лет	10,5

Как видно из представленных данных, мероприятия, предлагаемые по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту объектов транспортной инфраструктуры Артинского городского округа на период 2032–2040 гг., удовлетворяют требованиям, предъявляемым к объектам,

финансирование которых осуществляется с привлечением средств государственного бюджета.

Показатели эффективности по развитию улично-дорожной сети Артинского городского округа на период 2032–2040 гг. обеспечивают величину чистого дисконтированного дохода – 4377,3072 млн руб. Срок окупаемости данного сценария составляет 10,5 лет с начала инвестирования.

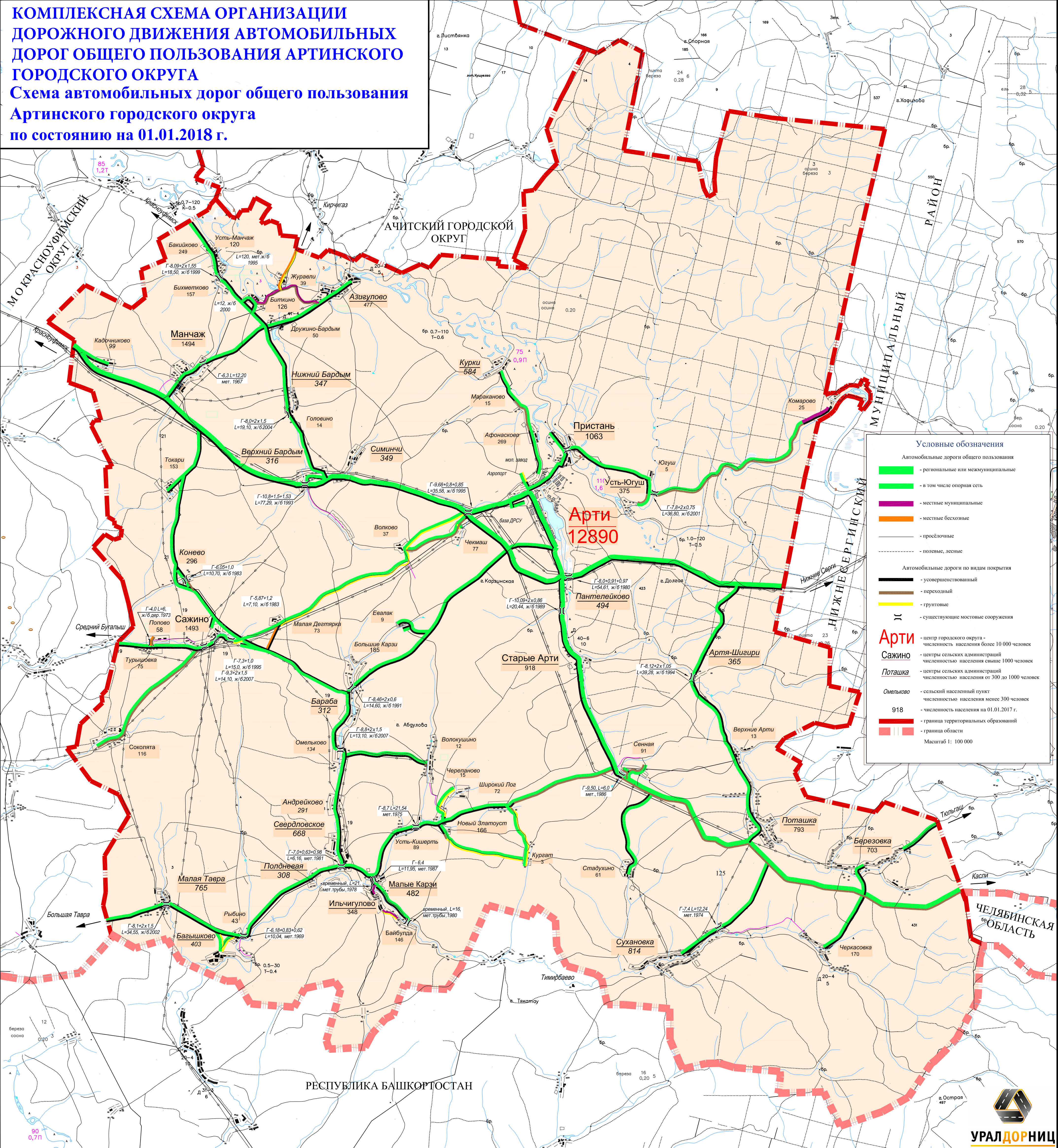
7 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения

Предложение о разработке порядка внесения изменений и согласований проектов организации дорожного движения и ведения базы данных

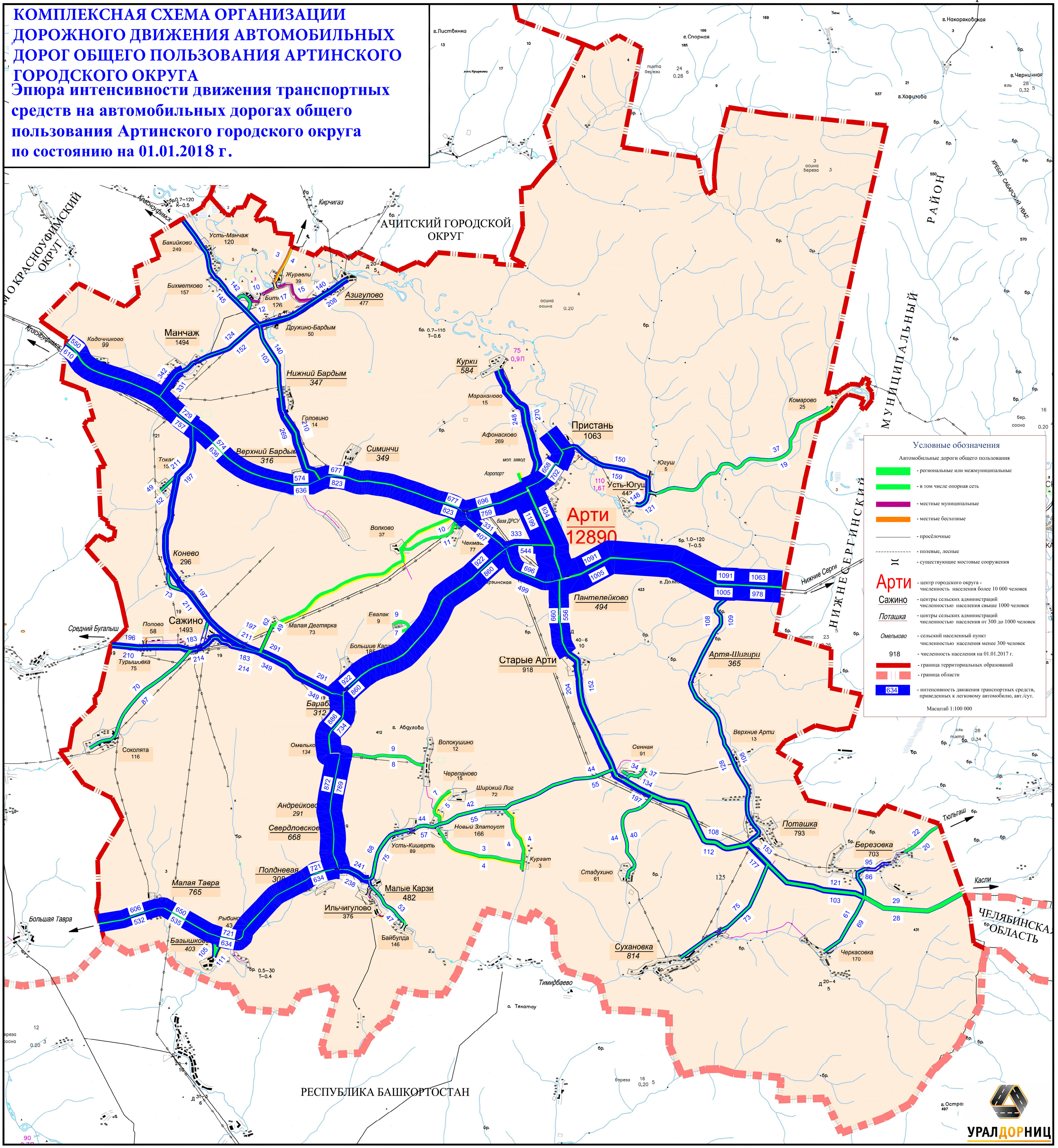
После утверждения Комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД) и проектов организации дорожного движения (ПОДД) предлагается разработать *Порядок рассмотрения и согласования* данных документов.

Порядок рассмотрения и согласования КСОДД и ПОДД должен уточнить порядок разработки проектов организации дорожного движения на территории р.п. Арти, описать процедуру утверждения и согласования данных проектов, а также определить периодичность внесения изменений в базы данных.

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ АРТИНСКОГО
ГОРОДСКОГО ОКРУГА
Схема автомобильных дорог общего пользования
Артинского городского округа
по состоянию на 01.01.2018 г.



**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ АРТИНСКОГО
ГОРОДСКОГО ОКРУГА**
Эпюра интенсивности движения транспортных
средств на автомобильных дорогах общего
пользования Артинского городского округа
по состоянию на 01.01.2018 г.



Условные обозначения

Автомобильные дороги общего пользования

- региональные или межмуниципальные
- в том числе опорная сеть
- местные муниципальные
- местные бесхозные
- просёлочные
- полевые, лесные
- существующие мостовые сооружения

Арти - центр городского округа - численность населения более 10 000 человек

Сажино - центры сельских администраций численностью населения свыше 1000 человек

Поташка - центры сельских администраций численностью населения от 300 до 1000 человек

Омельково - сельский населенный пункт численностью населения менее 300 человек

918 - численность населения на 01.01.2017 г.

Границы - граница территориальных образований

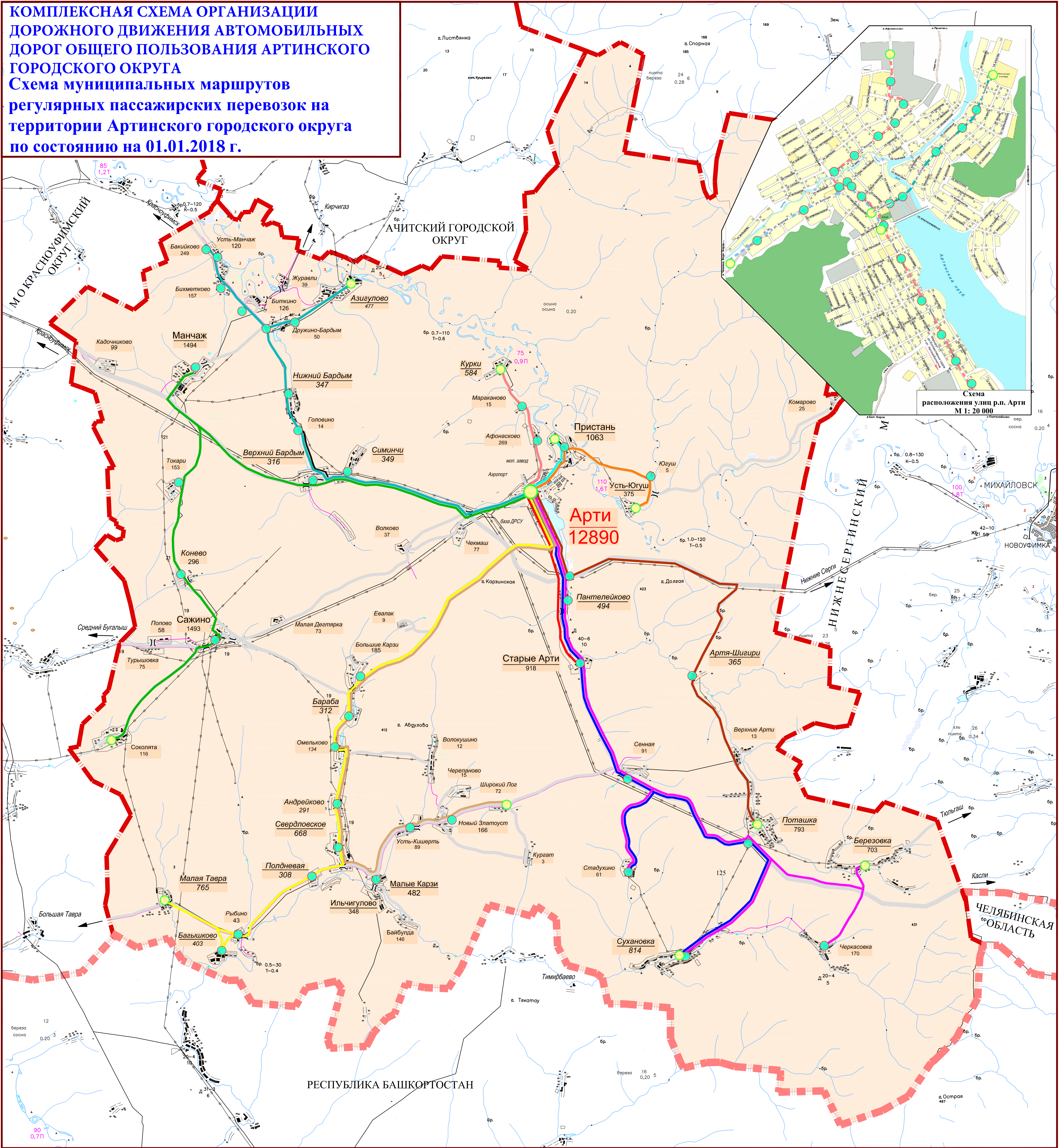
Граница области - граница области

634 - интенсивность движения транспортных средств, приведенных к легковому автомобилю, авт./сут.

Масштаб 1:100 000



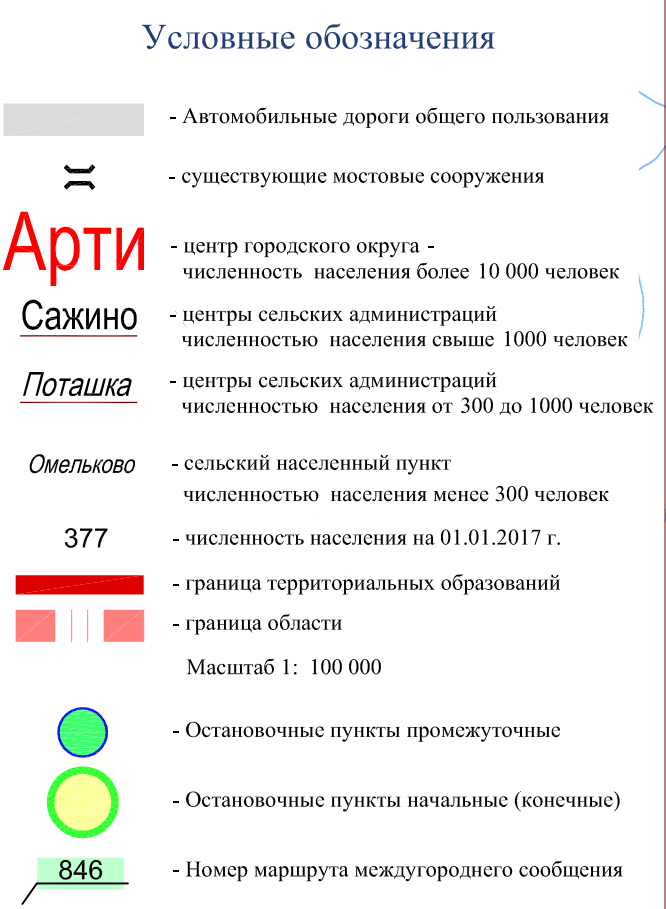
КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ АРТИНСКОГО
ГОРОДСКОГО ОКРУГА
Схема муниципальных маршрутов
регулярных пассажирских перевозок на
территории Артинского городского округа
по состоянию на 01.01.2018 г.



Реестр маршрутов регулярных пассажирских перевозок по Артинскому городскому округу															
Порядковый № маршрута	Условное обозначение маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Протяженность маршрута	Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид и класс транспортных средств, максимальное количество	Наименование, место нахождения ЮЛ	Порядковый № маршрута	Условное обозначение маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Протяженность маршрута	Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид и класс транспортных средств, максимальное количество	Наименование, место нахождения ЮЛ
1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	3	4	5	6	7	8
151		Арты-Сухановка	д. Пантелейково, с. Старые Арты, пов. д. Сенная, с. Стадухино, пов. с. Поташка	52	Только в установленных остановочных пунктах	автобус средний-1	ООО "Автотранспорт" 623340, Свердловская область, р.п. Арты, ул. Фрунзе, 145 тел. (34391) 2-14-05	165		Арты-Широкий Луг	с. Большие Карзи, с. Бараба, д. Омельково, д. Андрейково, с. Свердловское, д. Малые Карзи, д. Усть-Кишерт, с. Новый Златоуст	49.3	Только в установленных остановочных пунктах	автобус малый -1	ООО "Автотранспорт" 623340, Свердловская область, р.п. Арты, ул. Фрунзе, 145 тел. (34391) 2-14-05
152		Арты-Березовка	д. Пантелейково, с. Старые Арты, пов. д. Сенная, с. Стадухино, пов. с. Поташка, пов. с. Сухановка, д. Черкаска	52.4	Только в установленных остановочных пунктах	автобус малый-1		166		Арты-Поташка	пов.д. Пантелейково, пов.д.Арты-Шигири, д.Арты-Шигири	37.4	Только в установленных остановочных пунктах	автобус средний -1	
154		Арты-Устье	р.п.Арты,ул.Фрунзе, АТП, с.Пристань, д.Югуш	14.5	Только в установленных остановочных пунктах	автобус малый -2		186		Арты-Старые Арты	д. Пантелейково	12.6	Только в установленных остановочных пунктах	автобус средний -1 малый - 2 большой - 1	
155		Арты-Пристань	Цетральная, Школа№6, Ферма, Магази Швадлина, Конечная	9.5	Только в установленных остановочных пунктах	автобус малый -2		192		Арты-Соколята	с. Симинчи, пов. д. Верхний Бардым, с.Манчаж, д.Токари, д.Конево, с.Сажино	63.7	Только в установленных остановочных пунктах	автобус малый-1	
160		Арты-Курки	р.п.Арты:Хлебкомбинат, д.Афонасово, д.Мараканово	9.7	Только в установленных остановочных пунктах	автобус малый -2		11		Хлебкомбинат-ул.Автомобилистов	Хлебкомбинат, ПМК-17, АТП, Ул. 8 марта, Магази, Школа №6, Поворот ул. Фрунзе, Больница, Детсад, Центральная, Школа №1, Спортивный комплекс "Спар", Магази, СПТУ, Магази, Лесхоз, Коллективный сад, ул.Автомобилистов	8.9	Только в установленных остановочных пунктах	автобус большой-1 малый -2	
161		Арты-Малая Тавра	с.Большие Карзи, с.Бараба, д.Омельково, д.Андрейково, с.Свердловское, д.Подневная, д.Рыбино, д.Багышково	52.8	Только в установленных остановочных пунктах	автобус малый -1		12		Подстанция-Центр	Подстанция, Дорожный, Магази "Ариэль", Больница, Пов. ул. Ленина, Детсад, Центральная	3.9	Только в установленных остановочных пунктах	автобус средний - 1	
162		Арты-Азигулово-Байкиково	с. Симинчи, д.В. Бардым, д. Головино, д.Н-Бардым, пов. д. Дружино-Бардым, д. Дружино-Бардым, с. Азигулово, д. Биткино, д.Бихметково, д.Усть-Манчаж	44.4	Только в установленных остановочных пунктах	автобус малый -2		13		Центр-Больница	Центр, Проходная, Магази, УФАИ, Почта, Больница	2.9	Только в установленных остановочных пунктах	автобус малый - 4	

Условные обозначения

- Автомобильные дороги общего пользования
- существующие мостовые сооружения
- Арты - центр городского округа - численность населения более 10 000 человек
- Сажино - центры сельских администраций численностью населения свыше 1000 человек
- Поташка - центры сельских администраций численностью населения от 300 до 1000 человек
- Омельково - сельский населенный пункт численностью населения менее 300 человек
- 377 - численность населения на 01.01.2017 г.
- граница территориальных образований
- граница области
- Масштаб 1 : 100 000
- Остановочные пункты промежуточные
- Остановочные пункты начальные (конечные)



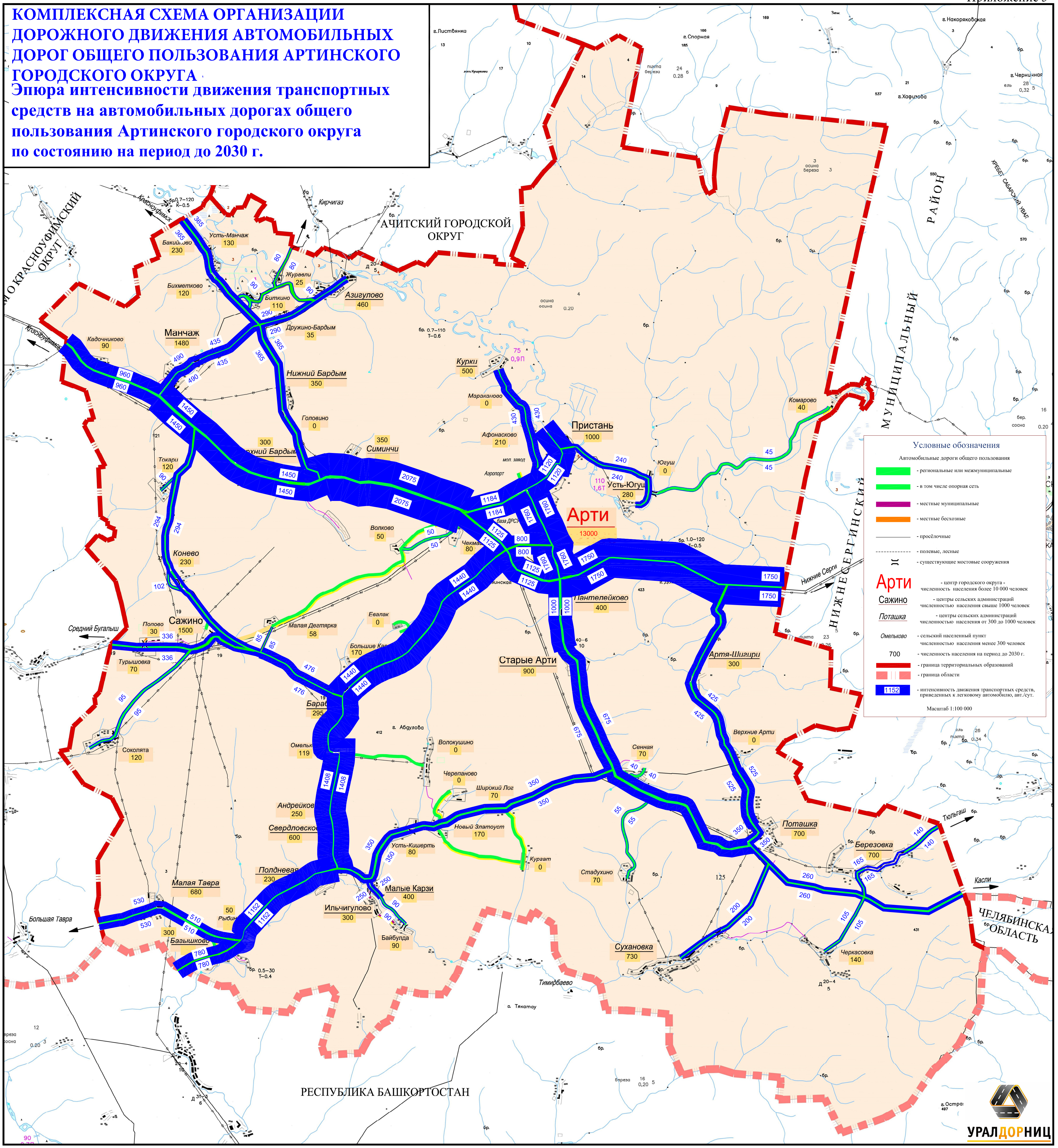
№ маршрута	Условное обозначение маршрута	Наименование маршрута	Остановочные пункты	Перевозчик
До Екатеринбург				
660А		р.п. Арты АС – г. Екатеринбург АВ /Юзьяны/	<p>Косметические салоны</p> <p>пос. д. Арты-Шатры п-п - 7км</p> <p>с Шарва п-п</p> <p>г. Михайловск ППБ</p> <p>д. Полюхино п-п</p> <p>л.о. Орлянок</p> <p>п. Новая Елань пос</p> <p>г. Вязовое Серты АС</p> <p>п. Аты п-п</p> <p>пос. г. Вязовое Серты - 22км</p> <p>разв. п. Дружнито-с. Первомайское</p> <p>пос. п. Иламова п-п - 6 км</p> <p>пос. д. Хомутова</p> <p>пос. с. Ревд</p> <p>пос. г. Пермуралысь</p>	ИП Трубева Ю.А., р.п. Арты
660Б		р.п. Арты АС – г. Екатеринбург АВ /Юзьяны/	<p>Косметические салоны</p> <p>пос. д. Арты-Шатры п-п - 7км</p> <p>с Шарва п-п</p> <p>г. Михайловск ППБ</p> <p>д. Полюхино п-п</p> <p>л.о. Орлянок</p> <p>п. Новая Елань пос</p> <p>г. Вязовое Серты АС</p> <p>п. Аты п-п</p> <p>пос. г. Вязовое Серты - 22км</p> <p>разв. п. Дружнито-с. Первомайское</p> <p>пос. п. Иламова п-п - 6 км</p> <p>пос. д. Хомутова</p> <p>пос. с. Ревд</p> <p>пос. г. Пермуралысь</p>	ИП Бугаева Д.А., г. Екатеринбург
660В		р.п. Арты АС – г. Екатеринбург АВ /Юзьяны/	<p>Косметические салоны</p> <p>пос. д. Арты-Шатры п-п - 7км</p> <p>с Шарва п-п</p> <p>г. Михайловск ППБ</p> <p>д. Полюхино п-п</p> <p>л.о. Орлянок</p> <p>п. Новая Елань пос</p> <p>г. Вязовое Серты АС</p> <p>п. Аты п-п</p> <p>пос. г. Вязовое Серты - 22км</p> <p>разв. п. Дружнито-с. Первомайское</p> <p>пос. п. Иламова п-п - 6 км</p> <p>пос. д. Хомутова</p> <p>пос. с. Ревд</p> <p>пос. г. Пермуралысь</p>	ООО "Транспорт", р.п. Арты

№ маршрута	Условное обозначение маршрута	Наименование маршрута	Остановочные пункты	Перевозчик
До Екатеринбург				
842		с Свердловского п-п - г. Екатеринбург АВ /Юзьяны/	<p>д. Асеевского п-п</p> <p>д. Овсеевского п-п</p> <p>с Бараба п-п</p> <p>с. Большие Карги п-п</p> <p>г. Михайловск ППБ</p> <p>д. Полюхино п-п</p> <p>г. Вязовое Серты АС</p> <p>п. Аты п-п</p> <p>пос. г. Вязовое Серты - 22км</p> <p>разв. п. Дружнито-с. Первомайское</p> <p>пос. п. Иламова п-п - 6 км</p> <p>пос. д. Хомутова</p> <p>пос. с. Ревд</p> <p>пос. г. Пермуралысь</p>	ООО «Шаров», с. Бараба
845		с Савино п-п - г. Екатеринбург АВ /Юзьяны/	<p>пос. д. Конюво п-п</p> <p>пос. д. Товари п-п</p> <p>пос. д. Верный Бардам п-п</p> <p>с Савино п-п</p> <p>р.п. Арты АС</p> <p>г. Вязовое Серты АС</p>	ООО «Транспорт», р.п. Арты
846		р.п. Арты АС - г. Екатеринбург АВ /Юзьяны/	<p>д. Пашковское п-п</p> <p>с Старые Арты п-п</p> <p>пос. д. Свияга</p> <p>с. Полюхино п-п</p> <p>с Сузюнова п-п (центр)</p> <p>д. Березово п-п</p> <p>с Толыцы п-п</p> <p>с. Красноярцев п-п</p> <p>с. Абытай п-п</p> <p>г. Михайловск ППБ</p> <p>г. Вязовое Серты АС</p> <p>п. Аты п-п</p> <p>пос. г. Пермуралысь</p>	ООО «Автобусный центр», г. Екатеринбург
1036		с Ангилуво – г. Екатеринбург АВ /Юзьяны/	<p>д. Дружно-Бардам п-п</p> <p>д. Вязовый Бардам п-п</p> <p>Верный Бардам п-п</p> <p>с Савино п-п</p> <p>р.п. Арты АС</p> <p>г. Михайловск ППБ</p>	ИП Трубева Ю.А., р.п. Арты

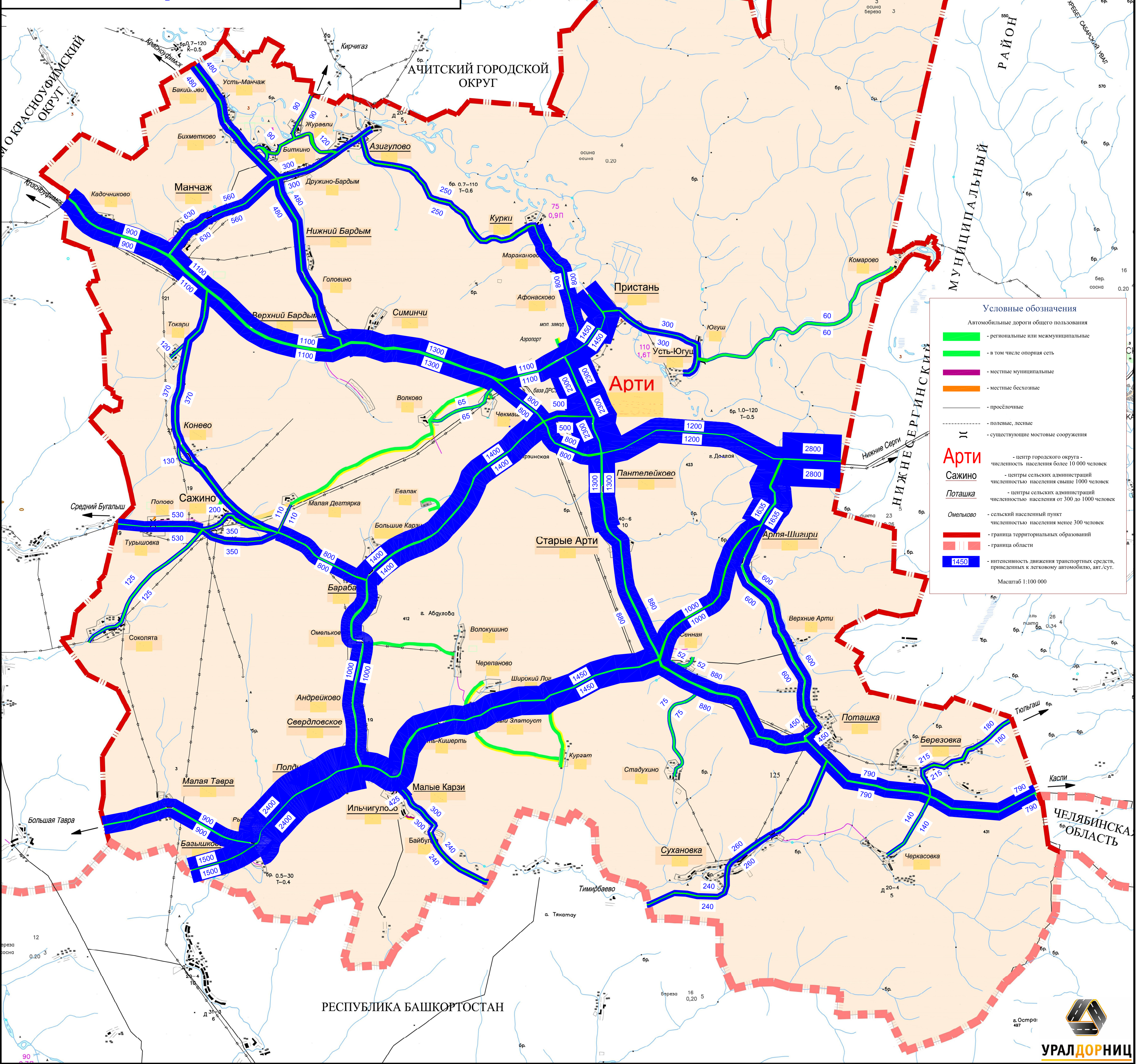
№ маршрута	Условное обозначение маршрута	Наименование маршрута	Остановочные пункты	Перевозчик
До Екатеринбург				
660Г		р.п. Арты АС – г. Екатеринбург АВ /Юзьяны/	<p>Направление на Михайловск (без промежуточных остановок)</p>	ООО «Транспорт», р.п. Арты
1049		р.п. Арты АС – г. Екатеринбург АВ /Юзьяны/	<p>р.п. Арты АС</p> <p>пос. д. Арты-Шатры п-п - 7км</p> <p>с Шарва п-п</p> <p>г. Михайловск ППБ</p> <p>д. Полюхино п-п</p> <p>л.о. Орлянок</p> <p>п. Новая Елань п-п</p> <p>г. Вязовое Серты АС</p> <p>п. Аты п-п</p> <p>с Первомайское п-п</p> <p>д. Черемца</p> <p>с. Битюжка п-п</p> <p>г. Пермуралысь АС</p>	ООО «Автобусный центр», г. Екатеринбург
847		г. Екатеринбург АВ /Юзьяны/ – с. Ангилуво	<p>пос. г. Пермуралысь</p> <p>пос. с. Ревд</p> <p>пос. д. Хомутова</p> <p>пос. п. Иламова п-п - 6 км</p> <p>разв. п. Дружнито-с. Первомайское</p> <p>пос. п. Соловья п-п</p> <p>пос. с. Виртаншья</p> <p>пос. п. Бабурты п-п</p> <p>пос. с. Вязовое Серты п-п</p> <p>пос. д. Талма п-п</p> <p>с. Косюновское п-п</p> <p>пос. п. Косюновское п-п</p> <p>пос. д. Тоти п-п</p> <p>пос. с. Афанасьевское п-п</p> <p>пос. д. Осинь п-п</p> <p>пос. д. Илань п-п</p> <p>пос. д. Ваан п-п</p> <p>р.п. Арты АС</p> <p>с. Александровское п-п</p> <p>г. Красноуфимск АВ</p> <p>разв. с. Кружнито-д. Калининка</p> <p>пос. д. Кадочинское п-п</p> <p>с Манчак п-п</p> <p>д. Дружно-Бардам п-п</p>	ИП Оболесенская Т.И.

№ маршрута	Условное обозначение маршрута	Наименование маршрута	Остановочные пункты	Перевозчик
До Красноуфимска				
667		п. Арты АС – г. Красноуфимск АВ	<p>с Сивинчи п-п</p> <p>пос. д. Верный Бардам п-п</p> <p>с Манчак п-п</p> <p>пос. д. Кадочинское п-п</p> <p>г. Красноуфимск АК</p>	ООО «Транспорт», р.п. Арты
682		п. Арты АС – г. Красноуфимск АВ	<p>д. Пашковское п-п</p> <p>с Старые Арты п-п</p> <p>пос. д. Свияга</p> <p>д. Шаровый Дог п-п</p> <p>с Новой Загустов п-п</p> <p>д. Усть-Китирь п-п</p> <p>д. Малые Карги п-п</p> <p>с Свердловское п-п</p> <p>д. Андрифово п-п</p> <p>д. Овсеевское п-п</p> <p>с Бараба п-п</p> <p>пос. с. Большие Карги п-п</p> <p>п. Малая Дегтаря п-п</p> <p>с Савино п-п</p> <p>д. Конюво п-п</p> <p>д. Товари п-п</p> <p>с Манчак п-п</p> <p>пос. д. Кадочинское п-п</p> <p>г. Красноуфимск АК</p>	ООО «Транспорт», р.п. Арты
До Екатеринбург через Красноуфимск				
975		г. Екатеринбург Северный АВ – с. Манчак	<p>Манчак</p> <p>Дружно-Бардам</p> <p>Ангилуво</p> <p>Битюно</p> <p>Битюновское</p> <p>Усть-Манчак</p> <p>Битюновское</p> <p>Битюно</p> <p>Ремангулово</p> <p>Усть-Банк</p> <p>Крылово</p> <p>Красноуфимск АВ</p> <p>Ангит АС</p>	

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ АРТИНСКОГО
ГОРОДСКОГО ОКРУГА
Эпюра интенсивности движения транспортных
средств на автомобильных дорогах общего
пользования Артинского городского округа
по состоянию на период до 2030 г.**



**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ АРТИНСКОГО
ГОРОДСКОГО ОКРУГА**
**Эпюра интенсивности движения транспортных
средств на автомобильных дорогах общего
пользования Артинского городского округа
по состоянию на период до 2040 г.**



Приложение 6

Таблица 1 – Реестр комплексных мероприятий по организации и повышению безопасности дорожного движения в Артинском городском округе на 2018 г.

№ п/п	Наименование мероприятия	Местоположение и наименование объекта	Основание
2018 год			
1	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	Артинская п/а, структурное подразделение - детский сад "Березка". 623340 п. Арти, ул. Первомайская, 112	Муниципальная адресная программа «Повышение безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети вблизи образовательных организаций, расположенных на территории Артинского городского округа на 2017-2022 годы», утвержденная Постановлением Администрации Артинского городского округа №41 от 23.01.2017 г.
2	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	МАОУ «Артинский лицей». 623340, п. Арти, ул. Лесная, 2	
3	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	МАДОУ «Детский сад «Сказка». 623340, п. Арти, ул. Королева, 29 «б»	
4	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Структурное подразделение МАДОУ «детский сад Радуга»детский сад «Полянка». 623340, п. Арти, ул. Бажова, 89	
5	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	МАОУ "Азигуловская средняя общеобразовательная школа". 623368, Артинский район, с.Азигулово. Ул.30 лет победы ,26	
6	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	Филиал МАОУ "Артинский лицей» - «Пристанинская НОШ". 623351, Артинский район, с. Пристань, ул. Советская, 5	
7	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Филиал МАОУ «Азигуловская СОШ» - "Усть-Манчажская ООШ". 623367, Артинский район, с. Усть-Манчаж, ул. Школьная, 4	
8	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Структурное подразделение - детский сад с. Бараба. 623362 Артинский район, с. Бараба, ул. Юбилейная, 12	

		а
9	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Филиал МКОУ- детский сад д. Ильчигулово. 623369, Артинский район, д. Ильчигулово, ул. Ленина, 57а
10	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	Филиал МАОУ «Манчажская СОШ» - «Детский сад д. Токари». Артинский район, д. Токари, ул. Пролетарская, 4 часть 2
11	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	МКОУ «Малотавринская средняя общеобразовательная школа». 623365, Артинский район, с. Малая Тавра, ул. Советская, 1
12	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	МКОУ «Поташкинская средняя общеобразовательная школа». 623357, Артинский район, с. Поташка, ул. Октябрьская, 28
13	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Структурное подразделение - детский сад с. Сажино. 623361, Артинский район, с. Сажино, ул. Волкова, 17
14	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	МКОУ «Свердловская средняя общеобразовательная школа». 623359, Артинский район, с. Свердловское, ул. Ленина, 21
15	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Структурное подразделение - Детский сад "Петушок" с. Сухановка. 623359, Артинский район, с. Сухановка, ул. Победы, д. 4

16	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Структурное подразделение - Детский сад с. Старые Арти. 623355, Артинский район, с. Старые Арти, ул. Ленина, 192	
17	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Филиал МАОУ «Староартинская СОШ» - Детский сад «Родничок» д. Пантелейково. 623340, Артинский район, д. Пантелейково, ул. Тополиная, 5 «А»	
18	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	МКОУ «Куркинская основная общеобразовательная школа». 623353, Артинский район, с. Курки, ул. Заречная, 45	
19	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Структурное подразделение - Детский сад д. Березовка. 623358, Артинский район, с. Березовка, ул. Тракторная, 5	
20	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Филиал МКОУ «Нижнебардымская ООШ»- «Детский сад д. Симинчи». 623366, Артинский район, с. Симинчи, ул. Советская, 27.	
21	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство стационарного освещения	Артинский район, с. Старые Арти, ул. Ленина, 136, (подъезд к кладбищу)	Представление об устранении причин и условий, способствовавших совершению административного правонарушения от Управления ГИБДД ГУ МВД России по Свердловской области № 1 от 23.10.2016 г.
22	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Артинский район, с. Пристань, ул. Шевалдина (на всем протяжении)	Представление об устранении причин и условий,

23	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство стационарного освещения		способствовавших совершению административного правонарушения от Управления ГИБДД ГУ МВД России по Свердловской области № 4 от 21.12.2016 г.
14	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка барьерного ограждения с обеих сторон проезжей части мостового сооружения	Артинский район, с. Сухановка, мостовое сооружение через р. Ока, от ул. Ленина, д.161 до ул. Заречная, д.15	Реестр мероприятий по организации дорожного движения, составленный по наказам избирателей Администрацией Артинского городского округа
15	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство стационарного освещения		
16	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка барьерного ограждения с обеих сторон проезжей части мостового сооружения	Артинсий район, с. Симинчи, мостовое сооружение через р. Бердымка	
17	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство стационарного освещения		
18	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство стационарного освещения	Артинский район, д. Верхний Бардым, от ул. Тракторная до ул. Нагорная, ул. Нагорная	

Таблица 2 – Реестр комплексных мероприятий по организации и повышению безопасности дорожного движения в Артинском городском округе на 2019 г.

№ п/п	Наименование мероприятия	Местоположение и наименование объекта	Основание
2019 год			
1	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Артинская п/а, структурное подразделение - детский сад "Березка". 623340 п. Арти, ул. Первомайская, 112	Муниципальная адресная программа «Повышение безопасности дорожного движения на улично- дорожной сети вблизи образовательных организаций, расположенных на
2	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного	МАДОУ «Детский сад «Сказка». 623340, п. Арти, ул. Королева, 29 «б»	

	ограждения		территории Артинского городского округа на 2017-2022 годы», утвержденная Постановлением Администрации Артинского городского округа №41 от 23.01.2017 г.
3	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	МАДОУ "Детский сад "Капелька". 623340, п. Арти, ул. Розы Люксембург, 5а	
4	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	Структурное подразделение МАДОУ «детский сад Радуга»детский сад «Полянка». 623340, п. Арти, ул. Бажова, 89	
5	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	МАОУ "Азигуловская средняя общеобразовательная школа". 623368, Артинский район, с.Азигулово. ул.30 лет победы ,26	
6	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка светофора Т.7	Филиал МАОУ "Артинский лицей» - «Пристанинская НОШ". 623351, Артинский район, с. Пристань, ул. Советская, 5	
7	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	Филиал МАОУ «Азигуловская СОШ» - "Усть-Манчажская ООШ". 623367, Артинский район, с. Усть-Манчаж, ул. Школьная, 4	
8	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	Структурное подразделение - детский сад с. Бараба. 623362 Артинский район, с. Бараба, ул. Юбилейная, 12 а	
9	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	Филиал МКОУ- детский сад д. Ильчигулово. 623369, Артинский район, д. Ильчигулово, ул. Ленина, 57а	
10	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Филиал МАОУ «Манчажская СОШ» - «Детский сад д. Токари». Артинский район, д. Токари, ул. Пролетарская, 4 часть 2	

11	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	МКОУ «Малотавринская средняя общеобразовательная школа». 623365, Артинский район, с. Малая Тавра, ул. Советская, 1
12	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Структурное подразделение - Детский сад с. Поташка. 623357, Артинский район, с. Поташка, ул. Понамарева, 14
13	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	Структурное подразделение - детский сад с. Сажино. 623361, Артинский район, с. Сажино, ул. Волкова, 17
14	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Структурное подразделение - Детский сад с. Свердловское. 623363, Артинский район, с. Свердловское, ул. Ленина, 30 «б»
15	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	Структурное подразделение - Детский сад "Петушок" с. Сухановка. 623359, Артинский район, с. Сухановка, ул. Победы, д. 4
16	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	Структурное подразделение - Детский сад с. Старые Арти. 623355, Артинский район, с. Старые Арти, ул. Ленина, 192
17	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	Филиал МАОУ «Староартинская СОШ» - Детский сад «Родничок» д. Пантелейково. 623340, Артинский район, д. Пантелейково, ул. Тополиная, 5 «А»
18	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	МКОУ «Куркинская основная общеобразовательная школа». 623353, Артинский район, с. Курки, ул. Заречная, 45

19	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	Структурное подразделение - Детский сад д. Березовка. 623358, Артинский район, с. Березовка, ул. Тракторная, 5
20	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	Филиал МКОУ «Нижнебардымская ООШ»- «Детский сад д. Симинчи». 623366, Артинский район, с. Симинчи, ул. Советская, 27.

Таблица 3 – Реестр комплексных мероприятий по организации и повышению безопасности дорожного движения в Артинском городском округе на 2020 г.

№ п/п	Наименование мероприятия	Местоположение и наименование объекта	Основание
2020 год			
1	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения (40 м)	МАОУ «Артинский лицей». 623340. п. Арти, ул. Аносова-Волочнева	Муниципальная адресная программа «Повышение безопасности дорожного движения на улично- дорожной сети вблизи образовательных организаций, расположенных на территории Артинского городского округа на 2017-2022 годы», утвержденная Постановлением Администрации Артинского городского округа №41 от 23.01.2017 г.
2	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения (40 м)	МАДОУ АГО "Центр дополнительного образования". п. Арти, Королева от дома 50	
3	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения (140 м)	Структурное подразделение МАДОУ "Детский сад Сказка" - Детский сад «Солнышко». п. Арти, ул. Советская - Елисеева	
4	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения (250 м)	Структурное подразделение МАОУ АГО "АСОШ № 1 - детский сад "Березка". п. Арти, Рабочей Молодежи, № 218	
5	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка дорожных знаков	МАОУ АГО «Артинская средняя общеобразовательная школа №1». 623340, п. Арти, ул. Нефедова, 44 а	

6	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка дорожных знаков	Артинская п/а, структурное подразделение - детский сад "Березка". 623340 п. Арти, ул. Первомайская, 112
7	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка светофора Т.7	
8	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка дорожных знаков	МАОУ «Артинский лицей». 623340, п. Арти, ул. Лесная, 2
9	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка искусственного освещения	МАОУ АГО «Артинская средняя общеобразовательная школа № 6». 623340, п. Арти, ул. Дерябина, 13
10	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	
11	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка светофора Т.7	МАДОУ «Детский сад «Сказка». 623340, п. Арти, ул. Королева, 29 «б»
12	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка искусственного освещения	МАДОУ Детский сад «Радуга». 623340, п. Арти, ул. Лесная, 2а
13	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка дорожных знаков	МАДОУ "Детский сад "Капелька". 623340, п. Арти, ул. Розы Люксембург, 5а
14	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка дорожных знаков	Структурное подразделение МАДОУ «детский сад Радуга» детский сад «Полянка». 623340, п. Арти, ул. Бажова, 89
15	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	
16	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство пешеходного перехода	МАОУ АГО "Центр дополнительного образования" Структурное подразделение - Детский сад "Сказка № 2". 623340, п. Арти, ул. Ленина, 71

17	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	МАОУ АГО "Центр дополнительного образования". 623340, п. Арти, ул. Ленина, 75
18	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, нанесение дорожной разметки	ГБПОУ СО "Артинский Агропромышленный техникум". 623340, п. Арти, ул. Ленина, 258
19	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Филиал МАОУ «Артинский лицей» - "Усть-Югушинская ООШ". Артинский район, п. Усть-Югуш, ул. Лесная, 2
20	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка дорожных знаков	МАОУ "Азигуловская средняя общеобразовательная школа". 623368, Артинский район, с.Азигулово. Ул.30 лет победы ,26
21	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	
22	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	Филиал МАОУ "Артинский лицей» - «Пристанинская НОШ". 623351, Артинский район, с. Пристань, ул. Советская, 5
23	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	
24	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка дорожных знаков	Структурное подразделение - детский сад «Родничок» с. Пристань. 623351 Артинский район, с. Пристань, ул. Н.Крупской, д. 7
25	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство пешеходного перехода	
26	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка дорожных знаков	Филиал МАОУ «Азигуловская СОШ» - "Усть-Манчажская ООШ". 623367, Артинский район, с. Усть-Манчаж, ул. Школьная, 4
27	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство пешеходного перехода	
28	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка ИДН	

29	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	МКОУ «Барабинская основная общеобразовательная школа». 623362, Артинский район, с. Бараба, ул. Юбилейная, 6
30	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка дорожных знаков	Структурное подразделение - детский сад с. Бараба. 623362 Артинский район, с. Бараба, ул. Юбилейная, 12 а
31	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	
32	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	
33	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка дорожных знаков	МКОУ «Малокарзинская средняя общеобразовательная школа». 623369, Артинский район, с. Малые Карзи, ул. Юбилейная, 5
34	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	
35	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство пешеходного перехода	
36	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка ИДН	
37	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка дорожных знаков	Структурное подразделение - детский сад с. Малые Карзи. 623369, Артинский район, д. Малые Карзи, ул. Юбилейная, 7
38	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	
39	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство пешеходного перехода	
40	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка ИДН	

41	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка дорожных знаков	Филиал МКОУ- детский сад д. Ильчигулово. 623369, Артинский район, д. Ильчигулово, ул. Ленина, 57а
42	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	
43	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство пешеходного перехода	
44	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	МАОУ «Манчажская средняя общеобразовательная школа». 623360, Артинский район, с. Манчаж, ул. 8-е Марта, 63 а
45	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка дорожных знаков	
46	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка дорожных знаков	Структурное подразделение МАОУ «Манчажская СОШ - «Детский сад с. Манчаж». 623360, Артинский район, с. Манчаж, ул. 40 лет Победы, 7
47	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	
48	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	
49	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка ИДН	Филиал МАОУ «Манчажская СОШ» - «Детский сад д. Токари». Артинский район, д. Токари, ул. Пролетарская, 4 часть 2
50	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка дорожных знаков	
51	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство пешеходного перехода	
52	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	

53	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка дорожных знаков	МКОУ «Малотавринская средняя общеобразовательная школа». 623365, Артинский район, с. Малая Тавра, ул. Советская, 1
54	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Структурное подразделение - детский сад с. Малая Тавра. 623365, Артинский район, с. Малая Тавра, ул. Молодежная 2
55	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство пешеходного перехода	Филиал МКОУ «Малотавринская СОШ» - «Детский сад д. Багышково». 623347, Артинский район, д. Багышково, ул. Советская, 70 «а»
56	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	
57	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка ИДН	МКОУ «Поташкинская средняя общеобразовательная школа». 623357, Артинский район, с. Поташка, ул. Октябрьская, 28
58	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	
59	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	
60	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка дорожных знаков	Структурное подразделение - Детский сад с. Поташка. 623357, Артинский район, с. Поташка, ул. Понамарева, 14
61	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	
62	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	Филиал МКОУ АГО «Поташкинская СОШ» - "Артя-Шигиринская ООШ". 623357, Артинский район, д. Артя-Шигири, ул. Школьная, 1
63	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	
64	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка ИДН	

65	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	Структурное подразделение филиала - детский сад д. Артя-Шигири. 623357, Артинский район, д. Артя- Шигири, ул. Школьная, 8
66	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	МАОУ «Сажинская средняя общеобразовательная школа». 623361, Артинский район, с. Сажино, ул. Чухарева, 1 а
67	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	
68	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Структурное подразделение - детский сад с. Сажино. 623361, Артинский район, с. Сажино, ул. Волкова, 17
69	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка дорожных знаков	Филиал МАОУ «Сажинская СОШ» - «Коневский детский сад». Артинский район, д. Коневое, ул. Заречная, 11
70	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	
71	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	МКОУ «Свердловская средняя общеобразовательная школа». 623359, Артинский район, с. Свердловское, ул. Ленина, 21
72	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Структурное подразделение - Детский сад с. Свердловское. 623363, Артинский район, с. Свердловское, ул. Ленина, 30 «б»
73	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	МКОУ «Сухановская средняя общеобразовательная школа». 623359, Артинский район, с. Сухановка, ул. Ленина, 112
74	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	

75	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Структурное подразделение - Детский сад "Петушок" с. Сухановка. 623359, Артинский район, с. Сухановка, ул. Победы, д. 4
76	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка дорожных знаков	МАОУ «Староартинская средняя общеобразовательная школа». 623355, Артинский район, с. Старые Арти, ул. Ленина, 81
77	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	
78	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	
79	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	Структурное подразделение - Детский сад с. Старые Арти. 623355, Артинский район, с. Старые Арти, ул. Ленина, 192
80	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	
81	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка дорожных знаков	Филиал МАОУ «Староартинская СОШ» - Детский сад «Родничок» д. Пантелейково. 623340, Артинский район, д. Пантелейково, ул. Тополиная, 5 «А»
82	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	
83	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	
84	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка дорожных знаков	МКОУ «Куркинская основная общеобразовательная школа». 623353, Артинский район, с. Курки, ул. Заречная, 45
85	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	
86	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	
87	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка дорожных	МКОУ «Березовская основная общеобразовательная

	знаков	школа». 623358, Артинский район, с. Березовка, ул. Тракторная, 3	
88	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров		
89	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка дорожных знаков	Структурное подразделение - Детский сад д. Березовка. 623358, Артинский район, с. Березовка, ул. Тракторная, 5	
90	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство пешеходного перехода		
91	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка дорожных знаков	Филиал МКОУ «Нижнебардымская ООШ»- «Детский сад д. Симинчи». 623366, Артинский район, с. Симинчи, ул. Советская, 27.	
92	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения		
93	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров		
94	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров (1000 м)	Артинский район, д. Пантелейково, ул. Тракторная	Письмо Главе Артинского городского округа №115 от 29.12.2016 г. от Пантелейковской сельской администрации Артинского городского округа

Таблица 4 – Реестр комплексных мероприятий по организации и повышению безопасности дорожного движения в Артинском городском округе на 2021 г.

№ п/п	Наименование мероприятия	Местоположение и наименование объекта	Основание
2021 год			
1	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка дорожных знаков	МАДОУ «Детский сад «Сказка». 623340, п. Арти, ул. Королева, 29 «б»	Муниципальная адресная программа «Повышение безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети вблизи
2	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка светофора Т.7	Структурное подразделение МАДОУ «детский сад Радуга» детский сад	

3	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка ИДН	«Полянка». 623340, п. Арти, ул. Бажова, 89	образовательных организаций, расположенных на территории Артинского городского округа на 2017-2022 годы», утвержденная Постановлением Администрации Артинского городского округа №41 от 23.01.2017 г.
4	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	Филиал МАОУ «Артинский лицей» - "Усть-Югушинская ООШ". Артинский район, п. Усть-Югуш, ул. Лесная, 2	
5	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка светофора Т.7		
6	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка ИДН		
7	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка светофора Т.7	Филиал МАОУ "Артинский лицей» - «Пристанинская НОШ". 623351, Артинский район, с. Пристань, ул. Советская, 5	
8	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка светофора Т.7	Филиал МАОУ «Азигуловская СОШ» - "Усть-Манчажская ООШ". 623367, Артинский район, с. Усть-Манчаж, ул. Школьная, 4	
9	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	МКОУ «Барабинская основная общеобразовательная школа». 623362, Артинский район, с. Бараба, ул. Юбилейная, 6	
10	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка светофора Т.7	МКОУ «Малокарзинская средняя общеобразовательная школа». 623369, Артинский район, с. Малые Карзи, ул. Юбилейная, 5	
11	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка светофора Т.7	Структурное подразделение - детский сад с. Малые Карзи. 623369, Артинский район, д. Малые Карзи, ул. Юбилейная, 7	
12	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка светофора Т.7	Филиал МКОУ- детский сад д. Ильчигулово. 623369, Артинский район, д. Ильчигулово, ул. Ленина, 57а	

13	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка светофора Т.7	Филиал МАОУ «Манчажская СОШ» - «Детский сад д. Токари». Артинский район, д. Токари, ул. Пролетарская, 4 часть 2
14	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	МКОУ «Малотавринская средняя общеобразовательная школа». 623365, Артинский район, с. Малая Тавра, ул. Советская, 1
15	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка светофора Т.7	
16	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка светофора Т.7	Структурное подразделение - детский сад с. Малая Тавра. 623365, Артинский район, с. Малая Тавра, ул. Молодежная 2
17	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка светофора Т.7	Филиал МКОУ «Малотавринская СОШ» - «Детский сад д. Багышково». 623347, Артинский район, д. Багышково, ул. Советская, 70 «а»
18	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	МКОУ «Поташкинская средняя общеобразовательная школа». 623357, Артинский район, с. Поташка, ул. Октябрьская, 28
19	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка светофора Т.7	
20	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка светофора Т.7	Структурное подразделение - Детский сад с. Поташка. 623357, Артинский район, с. Поташка, ул. Понамарева, 14
21	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Структурное подразделение филиала - детский сад д. Артя-Шигири. 623357, Артинский район, д. Артя-Шигири, ул. Школьная, 8
22	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка ИДН	
23	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка светофора Т.7	МАОУ «Сажинская средняя общеобразовательная школа». 623361, Артинский район, с. Сажино, ул.

		Чухарева, 1 а	
24	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	Филиал МАОУ «Сажинская СОШ» - «Коневский детский сад». Артинский район, д. Коневое, ул. Заречная, 11	
25	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	Структурное подразделение - Детский сад "Петушок" с. Сухановка. 623359, Артинский район, с. Сухановка, ул. Победы, д. 4	
26	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка светофора Т.7	Филиал МАОУ «Староартинская СОШ» - Детский сад «Родничок» д. Пантелейково. 623340, Артинский район, д. Пантелейково, ул. Тополиная, 5 «А»	
27	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка искусственного освещения		
28	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка светофора Т.7	МКОУ «Куркинская основная общеобразовательная школа». 623353, Артинский район, с. Курки, ул. Заречная, 45	
29	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка светофора Т.7	Филиал МКОУ «Нижнебардымская ООШ»- «Детский сад д. Симинчи». 623366, Артинский район, с. Симинчи, ул. Советская, 27.	

Таблица 5 – Реестр комплексных мероприятий по организации и повышению безопасности дорожного движения в Артинском городском округе на 2022 г.

№ п/п	Наименование мероприятия	Местоположение и наименование объекта	Основание
2022 год			
1	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство пешеходного перехода	МАОУ "Азигуловская средняя общеобразовательная школа". 623368,	Муниципальная адресная программа «Повышение безопасности дорожного движения на улично-

2	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка светофора Т.7	Артинский район, с.Азигулово. Ул.30 лет победы ,26	дорожной сети вблизи образовательных организаций, расположенных на территории Артинского городского округа на 2017-2022 годы», утвержденная Постановлением Администрации Артинского городского округа №41 от 23.01.2017 г.
3	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	Структурное подразделение МАОУ «Манчажская СОШ - «Детский сад с. Манчаж». 623360, Артинский район, с. Манчаж, ул. 40 лет Победы, 7	
4	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка светофора Т.7		
5	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	Филиал МКОУ АГО «Поташкинская СОШ» - "Артя-Шигиринская ООШ". 623357, Артинский район, д. Артя-Шигири, ул. Школьная, 1	
6	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка светофора Т.7		
7	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	Структурное подразделение - детский сад с. Сажино. 623361, Артинский район, с. Сажино, ул. Волкова, 17	
8	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка светофора Т.7		
9	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, установка пешеходного ограждения	МКОУ «Березовская основная общеобразовательная школа». 623358, Артинский район, с. Березовка, ул. Тракторная, 3	
10	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Артинский район, п. Арти, ул. Грязнова	
11	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Артинский район, п. Арти, ул. Заводская	
12	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Артинский район, п. Арти, ул. Самолетная	
13	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Артинский район, п. Арти, от ул. Ленина до ул. Карла Маркса	
14	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Артинский район, с. Сажино, ул. Советская	

15	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Артинский район, с. Сажино, ул. Ленина	
16	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Артинский район, с. Сажино, ул. Свобода	
17	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Артинский район, с. Поташка, от детского сада к Администрации и далее до ул. Ленина	
18	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Артинский район, с. Пристань, ул. Партизанская (1100 м)	Реестр мероприятий по организации дорожного движения, составленный по итогам проведения общественных слушаний
19	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, обустройство тротуаров	Артинский район, д.Пантелейково: ул. Тополиная; ул. Мира (300 м); ул. Луговая (500 м)	

Приложение 7

1. Программа по строительству, реконструкции и капитальному ремонту региональных или межмуниципальных автомобильных дорог на территории Артинского городского округа

(в ценах 1 кв. 2018 г. без НДС)

№ п/п	Номер дороги	Наименование автомобильных дорог, участков	Общее протяжение	Тип дорожной одежды	Категория		Тип дорожной одежды	Вид работ	Объем работ	в том числе по периодам:					
					2018 г.	2040 г.				2018 - 2022 гг.		2023 - 2031 гг.		2032 - 2040 гг.	
										км	млн. руб.	км	млн. руб.	км	млн. руб.
1		с. Старые Арти (км 78+770) - поворот на с.Поташка (км 89+270)	10,500	пер.	IV	IV	усов.	Капитальный ремонт	10,500	10,500	314,895				
2		поворот на с. Поташка (км 89+270) - граница округа	15,919	пер.	IV	IV	усов.	Капитальный ремонт	15,919	9,000	269,910	6,919	207,501		
	0300110	р.п. Арти, подъезд №1 к базе ДРСУ, всего - 1,055 км, в т.ч. по участкам:	0,915	усов.	V	V	усов.								
3			0,140	пер.	V	V	усов.	Капитальный ремонт	0,140	0,140	2,944				
	0301000	д. Омельково - д. Волокушино, всего - 6,070 км, в т.ч. по участкам:	6,020	усов.	V	V	усов.								

4				пер.	V	V	усов.	Капитальный ремонт	0,050	0,050	1,052			
	0305000	р.п. Арти - аэропорт, всего 1,145 км, в т.ч. по участкам:	0,240	усов.	V	V	усов.							
5		перед аэропортом	0,905	грунт.		V	усов.	Строительство	0,905	0,905	31,720			
	0312000	с.Новый Златоуст - д.Черепаново всего 2,64 км, в т.ч. по участкам:	0,075	усов.	V	V	усов.							
6			2,565	грунт.		V	усов.	Строительство	2,565	2,565	89,903			
	0313000	с.Пристань - п.Усть-Югуш, на участке перед п.Усть-Югуш, всего 8,36 км, в т.ч. по участкам:	7,075	усов.	IV	IV	усов.							
7			1,285	пер.	IV	IV	усов.	Капитальный ремонт	1,285	1,285	38,537			
8	1405120	Подъезд №2 к д.Багышково от км 15+330 а/д "с.Большая Тавра - с.Свердловское - д.Сенная"	1,595	грунт.		IV	усов.	Строительство	1,595	1,595	79,782			
9	0306000	р.п. Арти - мол. завод - с. Курки, всего 7,9 км, в т.ч. по участкам:	5,635	усов.	V	IV	усов.	Реконструкция	5,635		248,165			
10		д. Афонасьево - д. Мараканово	2,265	пер.	V	IV	усов.	Реконструкция	2,265	2,265	99,751			

11		недостроенный участок а/д в с. Сажино	0,280	грунт.		IV	усов.	Строительство	0,280	0,280	14,006			
	0310120	Подъезд к д. Конево от км 9+151 а/д "с.Манчаж - с.Сажино - с. Свердловское", всего 2,64 км, в т.ч. по участкам:	1,710	усов.	IV	IV	усов.							
12			0,930	пер.	IV	IV	усов.	Капитальный ремонт	0,930			27,891		
13	0314000	с. Сажино - с. Соколята	9,895	пер.	V	V	усов.	Капитальный ремонт	9,895			208,092		
	1402011	Подъезд №1 к д. Чекамаш - д. Волково от км 0+654 а/д "Обход р.п. Арти", всего 5,57 в т.ч. по участкам:	0,065	усов.	V	V	усов.							
			3,305	пер.	V	V	пер.							
14		до поворота на д. Чекамаш (км 0 - км 1,4)	1,335	пер.	V	V	усов.	Капитальный ремонт	1,335			28,075		
15		по деревне Волково	0,865	грунт.		V	усов.	Строительство	0,865			30,318		
	1402170	Подъезд к с. Потапка от км 89+270 а/д "г. Красноуфимск р.п. Арти - г. Касли", в т.ч. по участкам:	0,545	усов.	IV	IV	усов.							

16				0,840	пер.	IV	IV	усов.	Капитальный ремонт	0,840				0,840	25,192		
17	1402180	Подъезд к с.Сухановка от км 91+285 а/д "г.Красноуфимск - р.п.Арти - г.Касли		8,455	усов.	V	IV	усов.	Реконструкция	8,455				8,455	372,358		
18	1402190	Подъезд к д.Березовка от км 98+235 а/д "г.Красноуфимск - р.п. Арти - г.Касли"		2,215	усов.	V	IV	усов.	Реконструкция	2,215				2,215	97,549		
19	1402200	Подъезд к д.Черкасовка от км 98+235 а/д "г.Красноуфимск - р.п. Арти - г.Касли"		4,480	усов.	V	IV	усов.	Реконструкция	4,480				4,480	197,299		
20				0,015	пер.	V	IV	усов.	Реконструкция	0,015				0,015	0,661		
	1405000	с.Большая Тавра - с.Свердловское - д.Сенная (км 6+700 - км 46+580), 23,130 км, в т.ч. по участкам:															
		с.Большая Тавра - с.Широкий Лог (км 6+700 - км 22+130)		15,430	усов.	IV	IV	усов.									
21		с.Широкий Лог - с.Сенная (км 22+130 - км 46+580)		7,700	пер.	IV	IV	усов.	Капитальный ремонт	7,700				7,700	230,923		

	1412000	с.Средний Бугалыш - с.Сажино - р.п. Арти, на участке с.Сред. Бугалыш - с.Сажино - примыкание к а/д с.Манчаж - с.Свердловское, в т.ч. по участкам: подъезд к д.Попово от автодороги с.Сажино- с.Средний Бугалыш	8,200	усов.	IV	IV	усов.												
22		подъезд к д.Попово от автодороги с.Сажино- с.Средний Бугалыш	0,327	пер.	V	V	усов.	Капитальный ремонт	0,327					0,327	6,877				
23		д.Чекмаш - д.Волково	4,180	пер.	V	V	усов.	Капитальный ремонт	4,180					4,180	87,905				
		Маршрут Уфа - Ниж. Серги - Екатеринбург, 49,3 км, в т.ч. по участкам:																	
24		1.1. с.Большая Ока (Башкортостан) - с.Рыбино с обходом с.Багышково	3,000				усов.	Строительство	3,000					3,000	150,060				
25	1402012	Подъезд №2 к д.Чекмаш - д.Волково от км 0+850 а/д "Подъезд №1 к д.Чекмаш - д.Волково	0,435	грунт.			пер.	Строительство	0,435								0,435		10,470

26	1.2. с. Большая Ока (Башкортостан) - с. Рыбино с обходом с. Багышково	3,000	усов.	IV	III	усов.	Реконструкция	3,000								3,000	161,040
27	2. с. Рыбино - с. Свердловское - д. Сенная	24,890	усов.	IV	III	усов.	Реконструкция									24,890	1336,095
28	3. д. Сенная - примыкание к а.д. Подъезд к а/д г. Нижние Серги - г. Михайловск - р.п. Арти с обходом д. Артя-Шигири	13,500			III	усов.	Строительство	13,500								13,500	824,175
29	5. д. Артя-Шигири - примыкание к а.д. г. Нижние Серги - г. Михайловск - р.п. Арти" существующий участок, 4,2 км		усов.	IV	III	усов.	Реконструкция	4,200								4,200	225,456
30	с. Курки - с. Азигулово	11,200			IV	усов.	Строительство	11,200								11,200	560,224
31	Южный обход с. Сажино	4,700			IV	усов.	Строительство	4,700								4,700	235,094
32	Кургатово - Юлаево - Сухановка на участке граница Башкортостана - с. Сухановка	10,000			IV	усов.	Строительство	10,000								10,000	500,200

[illegible]

2. Программа по строительству, реконструкции, капитальному ремонту и ремонту муниципальных автомобильных дорог на территории Артинского городского округа

(в ценах 1 кв. 2018 г. без НДС)

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации					Основание
		2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022-2031 гг.	
1	Оказание услуг по авторскому надзору капитальный ремонт автомобильной дороги к ДДУ "Радуга"						1. Муниципальная программа "Развитие и обеспечение сохранности сети автомобильных дорог на территории Артинского городского округа на 2014-2020 годы", утвержденная постановлением Администрации Артинского городского округа от 17.12.2013 г. № 1551
	Всего по объекту, тыс. руб., в том числе:	28,2					
	федеральный бюджет						
	областной бюджет						
	местный бюджет	28,2					
	внебюджетные источники						
2	Оказание услуг по строительному контролю капитальный ремонт автомобильной дороги к ДДУ "Радуга"						
	Всего по объекту, тыс. руб., в том числе:	14,9					
	федеральный бюджет						
	областной бюджет						
	местный бюджет	14,9					
	внебюджетные источники						

[illegible]

[illegible]

	федеральный бюджет								
	областной бюджет								
	местный бюджет								
	внебюджетные источники								
39	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, ремонт дороги по ул.9-е Мая в с.Сажино (асфальтирование)								
	Всего по объекту, тыс. руб., в том числе:						2 500,0		
	федеральный бюджет								
	областной бюджет								
	местный бюджет						2 500,0		
	внебюджетные источники								
	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, ремонт автодороги по ул. Куйбышева в с Свердловское								
	Всего по объекту, тыс. руб., в том числе:								
40	федеральный бюджет								
	областной бюджет								
	местный бюджет								
	внебюджетные источники								
	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, ремонт автодороги по ул. Куйбышева в с Свердловское								
	Всего по объекту, тыс. руб., в том числе:								
	федеральный бюджет								
	областной бюджет								
	местный бюджет								
	внебюджетные источники								
	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, ремонт автодороги по ул. Куйбышева в с Свердловское								
	Всего по объекту, тыс. руб., в том числе:								
	федеральный бюджет								
	областной бюджет								
	местный бюджет								
	внебюджетные источники								

57	Капитальный ремонт автомобильной дороги подъезд к детскому дошкольному учреждению Детский сад Радуга в р.п. Арти (участок автодороги местного значения общего пользования от ул. Шугова до ул. Геофизическая)									
		Всего по объекту, тыс. руб., в том числе:	20 813,11							
		федеральный бюджет								
		областной бюджет	19 600,00							
		местный бюджет	1 213,11							
	внебюджетные источники									
58	Разработка ПСД, экспертиза ПСД, капитальный ремонт пешеходного перехода через Кислый Лог на ул. Гагарина в р.п. Арти									
		Всего по объекту, тыс. руб., в том числе:							1 500,0	
		федеральный бюджет								
		областной бюджет								
		местный бюджет							1 500,0	
	внебюджетные источники									

Строительство автодороги в р.п. Арти с микрорайона «Красная горка» с выходом на автодорогу «Арти- Михайловск» от дома Геофизическая, 1а – 6 км.										
	Всего по объекту, тыс. руб., в том числе:								4500	
	федеральный бюджет									
	областной бюджет									
	местный бюджет								4500	
	внебюджетные источники									
ВСЕГО, тыс. руб.:	32 252,6	32 331,7	32 321,7	78 788,5	16 000,0	92 993,0				
в т.ч. местный бюджет, тыс. руб.	12 652,6	5 907,3	5 897,3	78 788,5	16 000,0	92 993,0				
в т.ч. областной бюджет, тыс. руб.	19 600,0	26 424,4	26 424,4	0,0	0,0	0,0				

3. Программа по переводу автомобильных дорог местного значения в сеть региональных или межмуниципальных дорог на территории Артинского городского округа

Наименование дороги	Протяжение, км	Категория	Вид покрытия	Численность населения соединяющего пункта	Период перевода	Обоснование необходимости перевода
Автомобильные дороги, рекомендуемые к переводу к населенным пунктам численностью 125 чел. и более						
1 д. Ильчигулово - с. Малые Карзи	0,5	IV	а/б	348	2018-2022 гг.	транспортная связь с центром управы, из-за аварийного состояния моста ч/з р.Ока отсутствует сообщение общественного транспорта, дети ходят в школу с.Малые Карзи пешком
2 А/д "с.Манчаж-с.Сажино-с.Свердловское" - подъезд к щебеночному карьеру (с.Мал.Дегтярка)	2,0	IV	а/б	-	2018-2022 гг.	участок используется для движения транспорта по а/д Средний Бугалыш-Сажино-Арти на участке Сажино-Мал. Дегтярка
3 А/д в д. Березовка, проходящей по ул. 1 Мая, 27 и ул. Энгельса, 75	3,5	IV	а/б	703	2023-2031 гг.	участок используется для движения транспорта по автомобильным дорогам общего пользования регионального значения «Подъезд к д. Березовка от км 97+880 а/д «г.Красноуфимск – р.п. Арти – г.Касли» (1402190), «с.Тюльгаши – д.Березовка» (1615000).
4 А/д в р.п. Арти, ул. Рабочей Молодежи (0,2 км), включая мост через р. Чекаш и а/д в р.п. Арти ул. Рабочей Молодежи – ул. Фрунзе (0,01 км)	0,21	IV	а/б	12890	2018-2022 гг.	участки используются для движения транспорта по автомобильным дорогам общего пользования регионального значения, проходящим по ул. Рабочей Молодежи и ул. Фрунзе
Итого с числен. населения более 125 чел.:		6,21				
Автомобильные дороги, рекомендуемые к переводу к населенным пунктам численностью менее 125 чел.						
5 д. Журавли-с. Азигулово	4,5	IV	щебень	39	2018-2022 гг.	школьный маршрут с.Азигулово, транспортное обслуживание насел. Пункта
6 д. Журавли-д.Биткино	2,5	IV	щебень	-	2018-2022 гг.	школьный маршрут Азигулово-Журавли-Биткино-Азигулово, выход в Ачитский район
7 д. Турышовка-д.Попово	0,4	IV	щебень	58	2018-2022 гг.	транспортное обеспечение населенного пункта
8 с.Азигулово-с.Кирчигаз (выход в Ачитский городской округ), кроме того 2,0 км в Ачитском ГО	2,0	-	грунтовая	-	2018-2022 гг.	выход в Ачитский городской округ
Итого с числен. населения менее 125 чел.:		9,4				
Всего:		15,61				

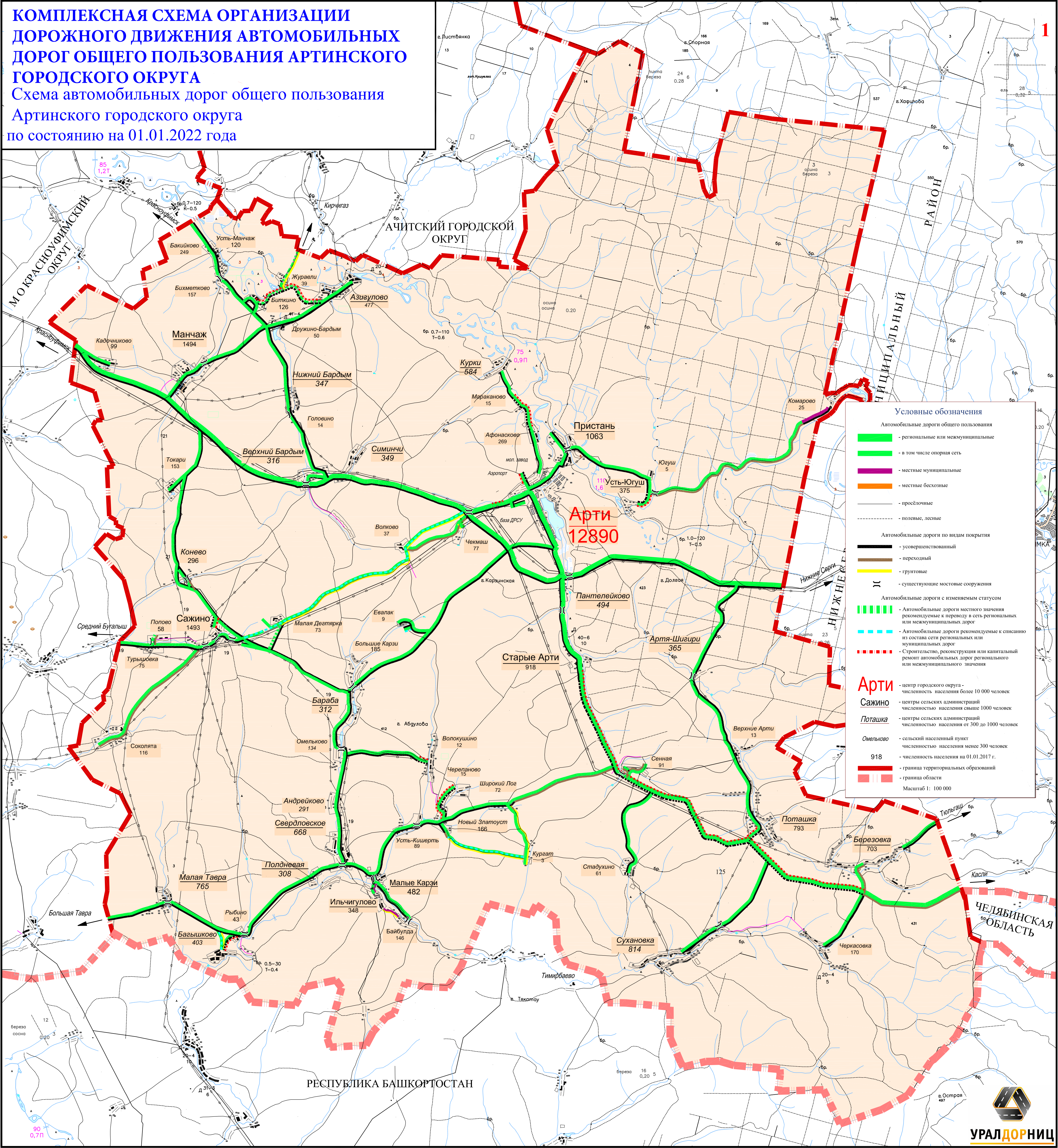
Программа по списанию автомобильных дорог (участков) из состава региональных или межмуниципальных дорог на территории Артинского городского округа

№ п/п	Наименование участков автомобильных дорог	протяжение, км	категория	вид покрытия	период списания	примечание
1	с.Новый Златоуст - д.Кургат, всего 6,745 км, оставляем 0,62 км до с.Новый Златоуст, остальные списываем	0,460	V	перех.	2018-2022 гг.	д. Кургат - 3 чел., существует другая дорога
		5,665	-	грунт.		
2	Подъезд №2 к д.Евалак от км 1+495 от а/д "Подъезд №1 к д.Евалак"	0,415	V	усов.	2018-2022 гг.	Подъезд к МТФ, ферма ликвидирована
3	р.п. Арти-с.Пристань-с.Курки на участке с.Пристань-с.Курки	1,735	-	грунт.	2018-2022 гг.	не используется и до с.Курки не доходит
4	с.Средний Бугалыш-с.Сажино-р.п. Арти на участке с.Сажино-д.Малая Дегтярка-р.п.Арти	18,038	-	грунт.	2018-2022 гг.	д.Малая Дегтярка-р.п. Арти проезда нет, с.Сажино-д.Малая Дегтярка идет по другому направлению
		1,922	IV	перех.		
		0,840	IV	усов.		
5	Подъезд №1 к д.Багышково от км 14+171 а/д "Большая Тавра-с.Сверловское-д.Сенная"	1,340	-	грунт.	2018-2022 гг.	существует другая дорога
Итого:		30,415				

№ п.п.	Наименование мостового сооружения	Существующее состояние (2018 г.)		Перспективное состояние (2040 г.)		Вид работ	Всего к строительству, реконструкциям и кап. Ремонту за период 2018-2040 г.				В том числе по периодам:					
		Длина, п.м.	Габарит	Категория дороги	Длина, п.м.		Габарит	Категория дороги	2018 - 2022 г.г.		2023 - 2031 гг.		2032-2040 гг.			
									млн руб.	п.м.	млн руб.	п.м.		млн руб.	п.м.	
11	Мост через р.Таврушка	34,55	Г-8,1+2х1,5	IV	34,50	Г-8+2х0,75	IV	Капитальный ремонт	34,50	27,262		34,50	27,262			
с.Малые Карзи - д.Байбулда																
12	Мост через р.Мал. Карзя	11,95	Г-6,4	IV	40,80	Г-8+2х0,75	IV	Новое строительство	40,80	65,280	40,80					
с.Мангаж - с.Сажино - с.Свердловское																
13	Мост через р.Карзя	13,10	Г8,8 +2х1,5	IV	13,10	Г8+2х1,5	IV	Капитальный ремонт	13,10	10,912			13,10	10,912		
с.Средний Бугалыш - с.Сажино - р.п.Арти																
14	Мост через р.Бугалыш	14,10	Г-9,3 +2х1,5	IV	14,10	Г-9+2х1,5	IV	Капитальный ремонт	14,10	11,943			14,10	11,943		
										180,60			174,80		55,90	
ИТОГО												207,32		155,885		40,68
МОСТЫ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ																
Артинская поселковая администрация																
15	р.п. Арти, ул.Г.Молодежи - ул.Фрунзе (через р.Чекмаш)	7,50	Г-8	IV	7,50	Г-8	IV	Новое строительство	7,50	12,000			7,50	12,000		
16	р.п.Арти, ул.Советская - ул.Шугова (через р.Артя)	28,00	Г-8	IV	28,00	Г-8	IV	Новое строительство	28,00	44,800			28,00	44,800		
17	р.п.Арти, ул. Елисева (через р.Чекмаш)	23,40	Г-8	IV	23,40	Г-8	IV		23,40	37,440			23,40	37,440		
Азигуловская сельская администрация																
18	с.Азигулово, ул.30лет Победы (через р.Малаяты)	5,60	Г-5,5	V	5,60	Г-6	V	Новое строительство	5,60	8,960				5,60	8,96	
19	Журавли-Быткино (через р.Бардым)	4,00	Г-3	V	4,00	Г-6	V	Новое строительство	4,00	6,400				4,00	6,40	
Малокарзинская сельская администрация																
20	д.Байбулда, ул. Ключевая (через р.Ока)	16,00	Г-6	V	16,00	Г-6	IV	Новое строительство	16,00	25,600				16,00	25,60	
21	д.Ильчигулово, ул.Ленина (через р.Ока)	21,00	Г-8	IV	21,00	Г-8	IV	Новое строительство	21,00	33,600	21,00	33,60				
Потапшинская сельская администрация																
22	с.Потапка, ул.Октябрьская (через р.Артя)	12,00	Г-6	V	12,00	Г-6	IV	Новое строительство	12,00	19,200				12,00	19,20	
23	с.Потапка, ул.Абросимова (через лог)	8,00	Г-6	V	8,00	Г-6	IV	Новое строительство	8,00	12,800				8,00	12,80	
Сажинская сельская администрация																
24	ул.Заречная (через р.Бугалыш)	6,00	Г-4	V	6,00	Г-6	V	Новое строительство	6,00	9,600	6,00	9,60				
Симиничинская сельская администрация																
25	с.Симинчи ул.Заречная (через р.Бардым)	6,00	Г-4	V	6,00	Г-6	V	Новое строительство	6,00	9,600				6,00	9,60	

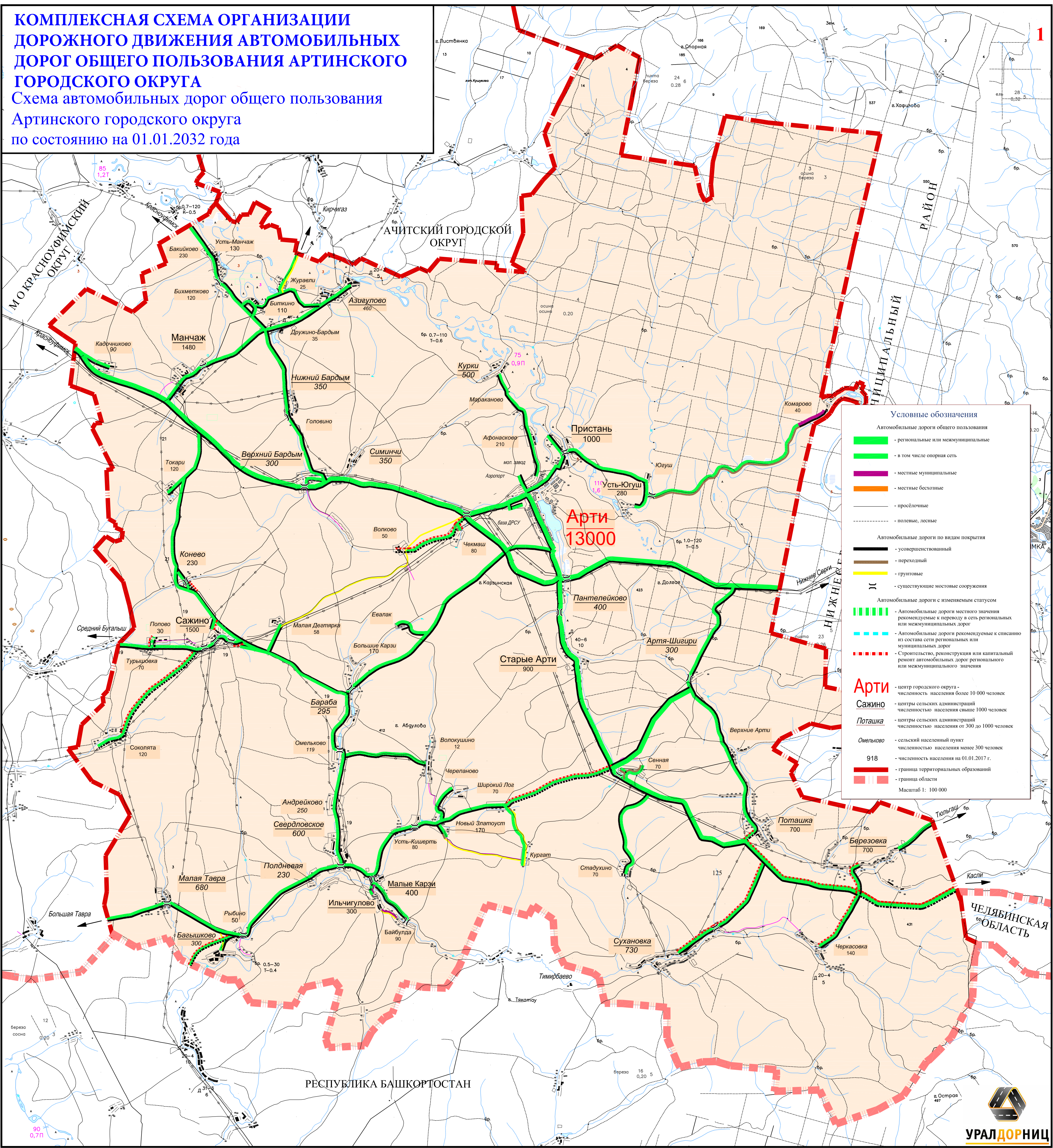
№ п.п.	Наименование мостового сооружения	Существующее состояние (2018 г.)			Перспективное состояние (2040 г.)			Вид работ	Всего к строительству, реконструкции и кап. Ремонту за период 2018-2040 г.		В том числе по периодам:			
		Длина, п.м.	Габарит	Категория дороги	Длина, п.м.	Габарит	Категория дороги		п.м.	млн руб.	п.м.	млн руб.	п.м.	млн руб.
26	д.Нижний Бардым, ул. Заречная (через р.Бардым)	12,00	Г-4	V	12,00	Г-6	V	Новое строительство	12,00	19,200			12,00	19,20
БЕСХОЗНЫЕ МОСТЫ														
27	р.п.Арти, ул. Малышева (через р.Чекмаш)	6,00	Г-8	V	6,00	Г-8	IV	Новое строительство	6,00	9,600		6,00	9,600	
28	р.п.Арти (через р.Арти)	43,30	Г-8	V	43,30	Г-8	IV	Новое строительство	43,30	69,280			43,30	69,280
									27,00		64,90		106,90	
ИТОГО														
ВСЕГО по территории Артинского городского округа		558,53			610,10				610,10	721,962	43,20	259,725	171,040	211,72

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ АРТИНСКОГО
ГОРОДСКОГО ОКРУГА
Схема автомобильных дорог общего пользования
Артинского городского округа
по состоянию на 01.01.2022 года



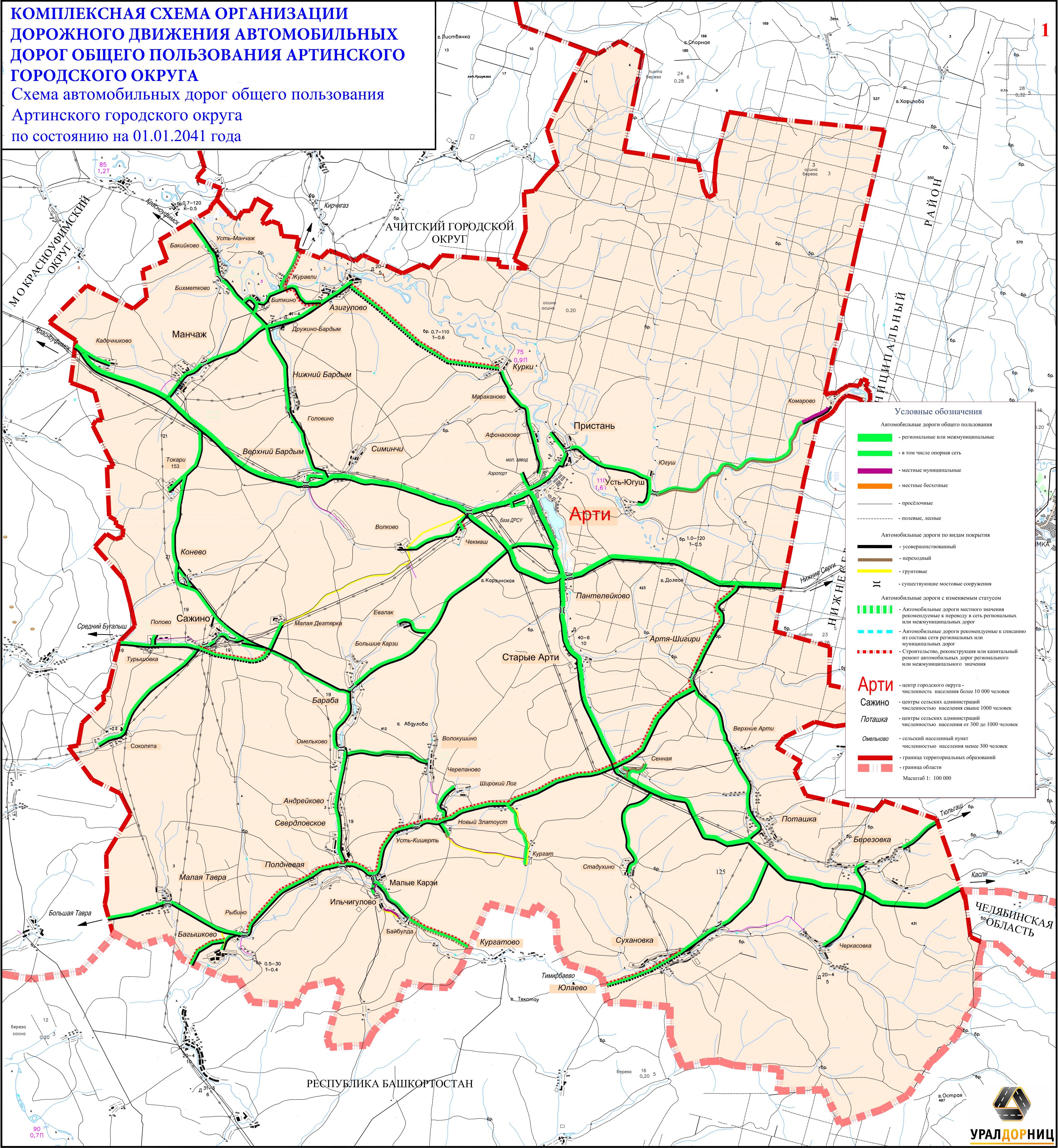
КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ АРТИНСКОГО
ГОРОДСКОГО ОКРУГА

Схема автомобильных дорог общего пользования
Артинского городского округа
по состоянию на 01.01.2032 года

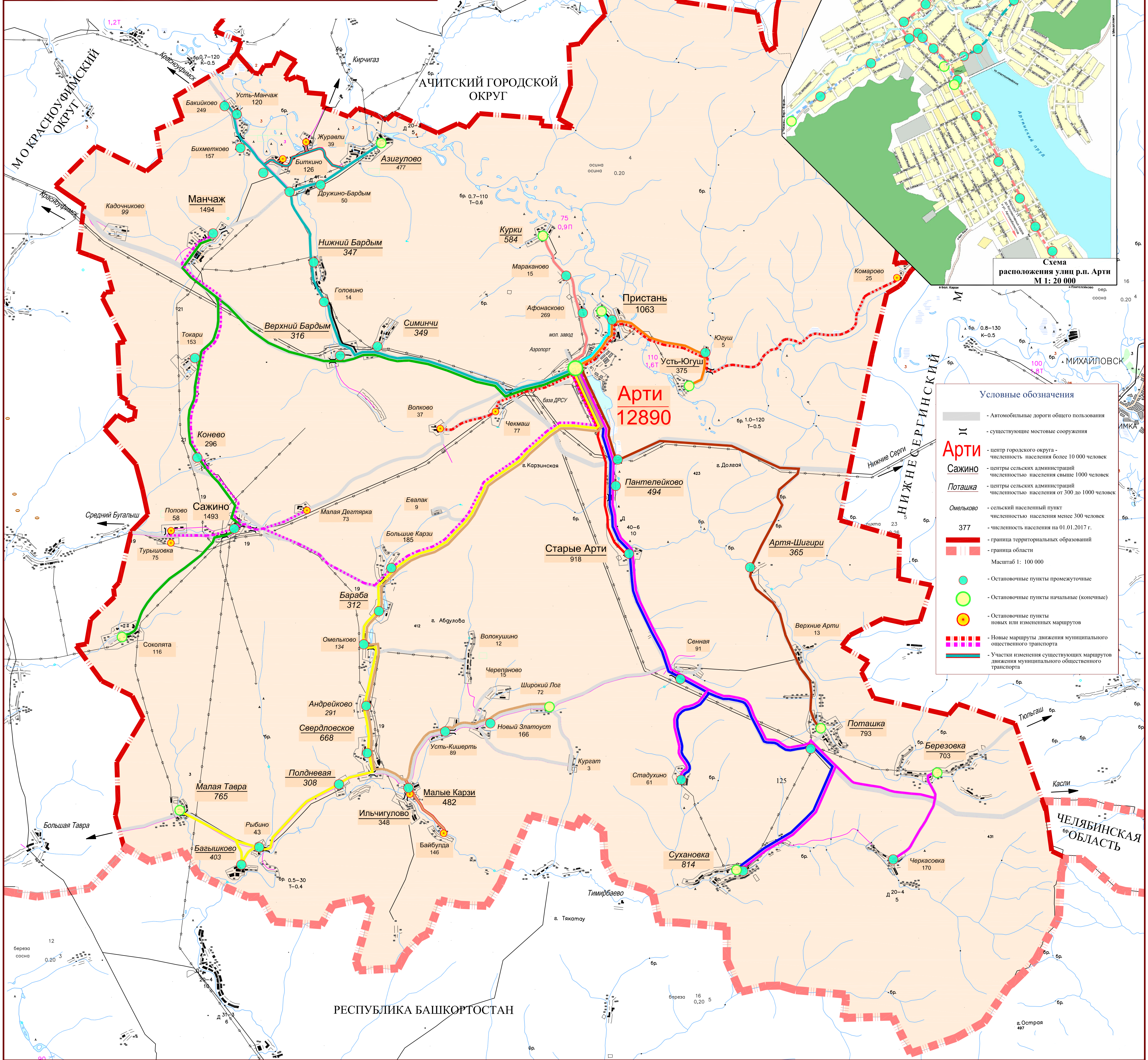


УРАЛДОРНИЦ





КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ АРТИНСКОГО
ГОРОДСКОГО ОКРУГА
Схема автомобильных дорог общего пользования
Артинского городского округа
по состоянию на 01.01.2041 года









УРАЛДОРНИЦ



Реестр регулярных маршрутов пассажирских перевозок по Артинскому городскому округу по состоянию на 2017г.

Порядковый № маршрута	Условное обозначение маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Протяженность маршрута, км	Вид и класс транспортных средств, максимальное количество
1	2	3	4	6	7
162		Арти- Ангилуово- Бакниково	с. Симиничи, д.В. Бардым, д. Головино, д.Н-Бардым, пос. д. Дружно- Бардым, Д. Дружно-Бардым, с. Ангилуово, д. Журавин д. Биткино, д.Быхметово, д.Усть-Маньчак	49,0	автобус малый - 2
165		Арти- Широкый Лог	с. Большие Карги с. Бараба д. Омельского д. Андрейково с. Следовское д. Мелдые-Карги д. Ильингулово д. Байбулда д. Усть-Кинькерт с. Новый Запоуст	58,5	автобус малый - 2
-		Арти – Большие Карги – Малая Детгарка – Саяново – Попово – Турмыловка – Конено – Токари – Маньчак	с. Большие Карги д. Малая Детгарка с. Саяново д. Попово д. Турмыловка	42,5	автобус малый - 2
-		Комарово – Арти – Чекмаши – Волково	д. Комарово п. Усть-Югуш с. Пристань р.п. Арти д. Чекмаш д. Волково	40,2	автобус малый - 1

Порядковый № маршрута	Условное обозначение маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Протяженность маршрута	Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид и класс транспортных средств, максимальное количество
1	2	3	4	5	6	7
151		Арти-Сузановка	д. Паптелейково, с. Старые Арти, пов. д. Сенная, с. Стадухино, пов.с. Поташка	52	Только в установленных остановочных пунктах	автобус средний-1
152		Арти-Березовка	д. Паптелейково, с. Старые Арти, пов. д. Сенная, с. Стадухино, пов.с. Поташка, пов. с Сузановка, д.Черкасовка	52,4	Только в установленных остановочных пунктах	автобус малый-1
154		Арти-Устье	р.п.Арти:ул.Фрунзе, АТП, с Пристань, д.Югуш	14,5	Только в установленных остановочных пунктах	автобус малый -2
155		Арти-Пристань	Центральная, Школа№6, Ферма, Магазины Шквалдина, Конечная	9,5	Только в установленных остановочных пунктах	автобус малый -2
160		Арти-Курки	р.п.Арти:Хлебокомбинат, д.Афонского, д.Мараканово	9,7	Только в установленных остановочных пунктах	автобус малый -2
161		Арти-Малая Тавра	с.Большие Карзи, с.Бараба, д. Омельково, д.Андрейково, с. Свердловское, д.Подпечная, д.Рыбино, д.Багытково	52,8	Только в установленных остановочных пунктах	автобус малый -1

Порядковый № маршрута	Условное обозначение маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Протяженность маршрута	Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид и класс транспортных средств, максимальное количество
1	2	3	4	5	6	7
166		Арты-Поташка	пов.д. Пантелеевское, пов.д.Арты-Шигири, д.Арты-Шигири	37,4	Только в установленных остановочных пунктах	автобус средний -1
186		Арты-Старые Арты	д. Пантелеевское	12,6	Только в установленных остановочных пунктах	автобус средний -1 малый -2 большой -1
192		Арты-Соколята	с. Симичи, пов.д.Верный Бардам, с.Маячак, д.Токари, д.Кочено, с.Сажино	63,7	Только в установленных остановочных пунктах	автобус малый-1
11		Хлебобкомбинат-ул.Автомобилистов	Хлебобкомбинат, ПМК-17, АТП, Ул. 8 марта, Магазин, Школа №6, Поворот ул. Фрунзе, Больница, Детсад, Центральная, Школа №1, Спортивномпекс "Спар", Магазин, СКТУ, Магазин, Лесхоз, Коллективный сад, ул.Автомобилистов	8,9	Только в установленных остановочных пунктах	автобус большой-1 малый -2
12		Подстанция-Центр	Подстанция, Дорожный, Магазин "Ариэль", Больница, Пов. ул. Ленина, Детсад, Центральная	3,9	Только в установленных остановочных пунктах	автобус средний -1
13		Центр-Больница	Центр, Проходная, Магазин, УФАИ, Почта, Больница	2,9	Только в установленных остановочных пунктах	автобус малый -4