

УТВЕРЖДЕНА

Глава Новоильинского  
городского поселения

\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_  
МП

**ПРОГРАММА**  
**комплексного развития транспортной**  
**инфраструктуры**  
**Новоильинского городского поселения**  
**Нытвенского муниципального района**  
**Пермского края на 2016-2029 годы**

2016 г.

## I. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Новоильинского городского поселения Нытвенского муниципального района Пермского края на 2016-2035 годы (далее – Программа)
Основание для разработки Программы	Градостроительный кодекс Российской Федерации; Федеральный закон от 29.12.2014 № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; Постановление правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»
Заказчик Программы	Администрация Новоильинского городского поселения Нытвенского муниципального района Пермского края. ул. Ленина, д.79, пос. Новоильинский, Нытвенский район, Пермский край, 617016
Разработчик Программы	ООО «ИнКом-Проект» 614051, Пермский край, г. Пермь, ул. Пономарева, 79-10.
Цели и задачи	Целью Программы является комплексное

<p>Программы</p>	<p>развитие транспортной инфраструктуры Новоильинского городского поселения с повышением уровня безопасности дорожного движения, доступности и качества услуг для населения.</p> <p>Задачи Программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории Новоильинского городского поселения;</li> <li>- обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;</li> <li>- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории Новоильинского городского поселения;</li> <li>- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;</li> <li>- создание условий для управления транспортным спросом;</li> <li>- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья</li> </ul>
------------------	---

	<p>участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;</li> <li>- обеспечение транспортной инфраструктурой земельных участков, выделяемых для многодетных семей.</li> </ul>
<p>Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Протяженность вновь построенных автомобильных дорог общего пользования км;</li> <li>- Протяженность отремонтированных автомобильных дорог общего пользования км;</li> <li>- Протяженность пешеходных дорожек (тротуаров), км,</li> <li>- Количество пассажиров, перевезенных общественным транспортом за отчетный период (год), тыс. чел.</li> <li>- Средний возраст подвижного состава, 10 лет.</li> <li>- Количество дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП);</li> <li>- Количество установленных знаков дорожного движения, обеспечивающих повышение уровня безопасности, ед.</li> </ul> <p>Целевые индикаторы реализации Программы:</p> <p>К концу реализации программных мероприятий предполагается достижение следующих результатов:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Протяженность вновь построенных автомобильных дорог общего пользования, 3,59 км;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Протяженность отремонтированных автомобильных дорог общего пользования, 51,68 км;</li> <li>- Протяженность пешеходных дорожек (тротуаров), 5,2 км;</li> <li>- Количество пассажиров, перевезенных общественным транспортом за отчетный период (год), 49,9 тыс. чел.;</li> <li>- Средний возраст подвижного состава, 10 лет;</li> <li>- Количество дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), 1 ед.;</li> <li>- Количество установленных знаков дорожного движения, обеспечивающих повышение уровня безопасности, 69 ед.</li> </ul>
Сроки и этапы реализации Программы	Срок реализации Программы: 2016-2035 г.г.
Подпрограммы и мероприятия Программы	<p>Развитие автомобильного и общественного транспорта;</p> <p>Развитие улично-дорожной сети.</p>
Объемы и источники финансирования Программы	<p>Средства федерального бюджета;</p> <p>Средства бюджета Пермского края;</p> <p>Средства бюджета Нытвенского муниципального района;</p> <p>Средства бюджета Новоильинского городского поселения;</p> <p>Внебюджетные источники.</p>

## II. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Программа представляет собой комплекс целей, задач и мероприятий, направленных на повышение качества, безопасности и доступности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей на территории Новоильинского городского поселения Нытвенского муниципального района Пермского края (далее – Поселение).

Программа разработана в соответствии со следующими нормативными правовыми актами:

Градостроительным кодексом Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ,

Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»,

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

Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»,

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

постановлением Правительства Пермского края от 11.02.2009 № 63-п «О разработке, формировании и реализации долгосрочных целевых программ».

В соответствии с Градостроительным кодексом РФ программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения разрабатывается и утверждается органами местного самоуправления поселения на основании утвержденных в порядке, установленном настоящим Кодексом, генеральных планов поселения и должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры

поселения в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

## **2.1. Основные понятия, термины и определения**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта<sup>1</sup>.

В настоящей Программе используются следующие основные понятия:

автомобильная дорога - объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, - защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог;

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

владелец автомобильных дорог - исполнительные органы государственной власти, местная администрация (исполнительно-

---

<sup>1</sup> "Градостроительный кодекс Российской Федерации" от 29.12.2004 № 190-ФЗ

распорядительный орган муниципального образования), физические или юридические лица, владеющие автомобильными дорогами на вещном праве в соответствии с законодательством Российской Федерации. В случаях и в порядке, которые предусмотрены федеральным законом, полномочия владельца автомобильных дорог вправе осуществлять Государственная компания "Российские автомобильные дороги" в отношении автомобильных дорог, переданных ей в доверительное управление;

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

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

капитальный ремонт автомобильной дороги - комплекс работ по замене и (или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и (или) их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги и не изменяются границы полосы отвода автомобильной дороги;

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

содержание автомобильной дороги - комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценке ее технического состояния, а также по организации и обеспечению

безопасности дорожного движения<sup>2</sup>.

## **2.2. Содержание проблемы и обоснование ее решения программными методами**

Основными направлениями муниципальной политики в сфере развития транспорта Поселения является создание условий для повышения конкурентоспособности экономики и качества жизни населения, включая повышение доступности и качества услуг транспортного комплекса для населения, повышения безопасности, снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

Обеспечение населения и юридических лиц Новоильинского городского поселения транспортной инфраструктурой – одна из приоритетных задач администрации, решение которой необходимо для повышения безопасности дорожного движения и качества жизни населения, обеспечения устойчивого развития экономики Поселения.

Решение проблемы носит комплексный характер, а реализация мероприятий по улучшению качества и перспективному строительству возможно только при взаимодействии органов власти на всех уровнях, а также за счет консолидированного бюджета.

Для системного решения поставленных задач целесообразно использовать программно-целевой метод, позволяющий выявить приоритетные направления, на которые необходимо направить наибольшие силы и средства путем обеспечения координации действий со стороны государства и привлечения бюджетных средств, в том числе федеральных, а также привлечения инвестиций из внебюджетных источников.

Необходимость использования программно-целевого метода для реализации программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Поселения обусловлена тем, что проблемы:

---

<sup>2</sup> Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

приводят ограничению передвижения и снижению уровня безопасности дорожного движения;

имеют комплексный характер и усложняются с каждым годом, а стоимость ремонтных работ и реконструкции дорог увеличиваются в разы;

носят межотраслевой и межведомственный характер и не могут быть решены без участия Правительства Российской Федерации, Пермского края и органов местного самоуправления;

требуют взаимодействия органов власти на всех уровнях, а также концентрации финансовых и технических ресурсов;

не могут быть решены в пределах одного финансового года и требуют значительных бюджетных расходов на протяжении нескольких лет;

требуют совершенствования нормативно-правовой базы, проведения единой политики, направленной на внедрение наиболее прогрессивных производственных технологий, использования нового оборудования и качественных материалов отечественного производителя.

Одним из основополагающих условий развития поселения является комплексное развитие систем жизнеобеспечения Новоильинского городского поселения. Разработка основных мероприятий Программы предусматривает проведение анализа и оценки социально-экономического и территориального развития Поселения.

Анализ и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования, а также прогноз развития проводится по следующим направлениям:

- состояние транспортной инфраструктуры;
- демографическое развитие;
- перспективное строительство.

К основным проблемам относятся:

- недостаточное развитие улично-дорожных сетей;
- недостаточный объем и качество услуг общественного пассажирского транспорта;

- отсутствие «цивилизованного» рынка транспортных услуг;
- несоответствие современным требованиям экологических характеристик транспортных средств.

Программа направлена на обеспечение доступного, безопасного и бесперебойного обслуживания потребителей транспортными услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры.

Транспортная доступность является важной составляющей комфортности жизнедеятельности граждан, обеспечивающей свободу передвижения и мобильности населения, экономической конкурентноспособности территории.

### **III. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НОВОИЛЬИНСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

#### **3.1. Анализ положения Пермского края в структуре пространственной организации Российской Федерации. Анализ положения Новоильинского городского поселения в структуре пространственной организации Пермского края**

Пермский край - субъект Российской Федерации, образован 1 декабря 2005 года в результате объединения Пермской области и Коми-Пермяцкого автономного округа. Краевой центр - город Пермь. Пермский край входит в состав Приволжского федерального округа. Граничит на севере с Республикой Коми, на северо-западе с Кировской областью, на западе с Удмуртией, на юге с Башкортостаном, на востоке со Свердловской областью.

Пермский край расположен на востоке европейской части России и западных склонах Среднего и Северного Урала. Общая площадь Пермского края составляет 160 236 км<sup>2</sup>:

- 99,8% площади края расположено в Европе,
- 0,2% площади расположено в Азии.

В части территориального развития Пермский край характеризуется мелкоселенностью, то есть большим количеством разбросанных, мелких деревень и поселков, многие из которых не имеют собственных доходов и отдалены от основных осей развития, слабой транспортной связанностью и удаленностью от крупных межрегиональных и международных транспортных хабов, что отрицательно сказывается на динамике экономического развития.

Пермский край является одним из экономически развитых регионов России. Основа экономики края — высокоразвитый промышленный комплекс. Ключевые отрасли промышленности: нефтяная, химическая и нефтехимическая, чёрная и цветная металлургия, машиностроение, лесопромышленный комплекс.

Пермский край пересекают железнодорожные и автомобильные магистрали, нефте- и газопроводы, меридиональная автомобильная трасса, а также судоходные реки.

Город Пермь является одним из крупнейших транспортных узлов России. Город занимает выгодное географическое положение, находясь на пересечении железнодорожного пути из Европы в Азию.

Геоэкономическое положение Пермского края благоприятно сказывается на развитии региона в части высокоиндустриальной экономики, науки, культуры и природных ресурсов.

Сдерживающим фактором развития экономики Пермского края является относительно низкое инфраструктурное обустройство территории.

Новоильинское городское поселение - муниципальное образование в составе Нытвенского муниципального района Пермского края, состоящее из поселка городского типа Новоильинский с прилегающими территориями, в границах которого осуществляется местное самоуправление в целях решения вопросов местного значения.

Административным центром Новоильинского городского поселения является поселок Новоильинский.

Новоильинское городское поселение расположено в юго-восточной части Нытвенского района, вдоль берега реки Кама. Поселение граничит на севере с Уральским и Нытвенским городскими поселениями, с запада, юга и востока Поселение граничит по реке Кама с Пермским муниципальным районом и с Оханским муниципальным районом. Поселок Новоильинский находится на правом берегу реки Камы.

Законом Пермской области от 10.11.2004 № 1738-356 «Об утверждении границ и о наделении статусом муниципальных образований Нытвенского района Пермского края» Новоильинское поселение наделено статусом городского поселения с административным центром в поселке Новоильинский.

По состоянию на 01.01.2013 года площадь Новоильинского городского поселения составляет 4 277 га.

В соответствии с законом Пермской области от 10.11.2004 № 1738-356 «Об утверждении границ и о наделении статусом муниципальных образований Нытвенского района Пермского края» общая протяженность границ Новоильинского городского поселения составляет 45,3 км (Приложение). Картографическое описание границ муниципального образования выполнено в соответствии с требованиями федерального законодательства к картографической деятельности.

Расстояние до краевого центра г. Перми составляет порядка 77 км, по реке 75 км, расстояние до районного центра г. Нытвы достигает 12 км.

В состав Новоильинского городского поселения входит один населенный пункт поселок Новоильинский.

В Поселении выделяется несколько зон. Большая часть территории Поселения занята землями лесного фонда. На севере расположена территория населенного пункта поселка Новоильинский.

Экономико-географическое положение Поселения имеет преимущества и недостатки. К основным преимуществам относятся наличие реки Кама на территории Поселения, а также непосредственная близость к федеральной трассе. Автодорога Р-242 «Казань-Пермь-Екатеринбург» — дорога федерального значения на территории России. Начинается в Казани, проходит через Краснокамск, Пермь, Кунгур, Красноуфимск, Первоуральск и заканчивается в Екатеринбурге. Является составной частью европейского маршрута Е 22.

Недостатками расположения Поселения являются: отдаленность от краевого центра и отсутствие железнодорожного сообщения.

Расположение Поселения оказывает существенное влияние на социально-экономическое развитие, особую роль играет непосредственная близость к г. Нытва.

Регулярное пассажирское сообщение с населенными пунктами обеспечивается автомобильным транспортом. Перевозки автомобильным транспортом осуществляет МУП «Нытвенское АТП». На территории п. Новоильинский находится автовокзал, с которого осуществляются автобусные маршруты районного и регионального значения:

- «Новоильинский – Нытва»;
- «Новоильинский – Уральский»;
- «Новоильинский – Краснокамск»;
- «Новоильинский – Пермь».

По территории Поселения проходит автомобильная дорога «Новоильинский – Нытва» с последующим выходом на автодорогу «Казань – Пермь», которая обеспечивает связь с крупными городами: Пермь, Краснокамск, а также с многочисленными населенными пунктами.

Для оптимизации системы расселения схемой территориального планирования Нытвенского района предусмотрены следующие мероприятия:

- разработка и утверждение в установленном порядке генеральных планов поселений;
- разработка и утверждение в установленном порядке проектов границ развиваемых и сохраняемых населенных пунктов;
- разработка мероприятий по переселению жителей из малоперспективных населенных пунктов в развиваемые.

Совершенствование административно-территориальной схемы учитывает перспективы развития конкретных населенных пунктов, в связи с чем разработана классификация населенных пунктов, которая предусматривает три типа территорий: развиваемые, сохраняемые и малоперспективные.

Развиваемые территории – это поселения, предназначенные для интенсивного строительного использования в инвестиционных целях, в целях ускоренного развития в рамках выбранной специализации в соответствии с функциональным зонированием. Цель определения

населенных пунктов перспективного развития состоит в том, чтобы поощрить развитие инновационно-предпринимательского кластера при одновременном сохранении природных открытых пространств, минимизировать стоимость коммунального обслуживания, экономно расходовать воду, улучшать ландшафт и поддерживать здоровье, безопасность и общее благосостояние местных жителей. Размещение зон перспективного развития осуществляется с учетом установленных ограничений градостроительной деятельности и комплексного анализа территории района.

Отдельные населенные пункты Нытвенского муниципального района признаны сохраняемыми территориями. Это территории, где экономическое развитие в период планирования связано с сельским хозяйством. Перспективы повышения экономической эффективности сельского хозяйства связаны с внедрением новых технологий, техническим перевооружением и другими мероприятиями по интенсификации производства. Следовательно, увеличение населения и территорий поселений нецелесообразно. Подобные населенные пункты требуют сохранения, поддержания в хорошем санитарно-экологическом состоянии для социально-экономического освоения в будущем. Подготовкой условий для будущего развития является повышение не только эффективности сельскохозяйственного производства, но и экологизация сельскохозяйственного производства.

По ограниченному количеству населенных пунктов принимаются меры по переселению населения в развиваемые территории, возможно по программе расселения ветхого жилья. Это относится к тем малонаселенным пунктам, к которым не обеспечивается транспортная доступность, не обеспечивается своевременное и качественное оказание социальных услуг, в числе жителей которых подавляющее большинство составляют жители пожилого возраста, не имеющие попечения со стороны родственников. При этом в данных населенных пунктах должен быть осуществлен снос домов, чтобы избежать фактов заселения асоциальными жителями. Такие

мероприятия позволят повысить качество социального обеспечения одиноких пожилых жителей при создании условий роста капитализации данных территорий в будущем.

Таким образом, согласно данной классификации, пос. Новоильинский относится к развиваемым населенным пунктам, что свидетельствует о перспективном социально-экономическом развитии и возможности создания благоприятного инвестиционного климата.

Новоильинское городское поселение имеет выгодное географическое расположение благодаря развитой транспортной инфраструктуре, в том числе за счет расположения железнодорожной станции Сукманы, которая находится на расстоянии 6 км от пос. Новоильинский, а также близость к воде. Связь с крупными городами также предопределяют потенциальные возможности для развития транспортно-промышленного комплекса. Вследствие экономико-географического расположения наиболее важными внешними связями для Новоильинского городского поселения являются связи с городами Нытва и Пермь.

Таблица 1.

Динамика изменения численности населения

Год	Численность населения, чел.	Динамика изменения, %
2007	3400	-
2008	3475	1,02
2009	3480	1,00
2010	3638	1,05
2011	3520	0,97
2012	3520	1,00
2013	3491	0,99
2014	3525	1,01
2015	3533	1,00
2016	3553	1,01

Численность населения по состоянию на 01.01.2016 г. составляет 3553 человек. В таблице 1 приведена численность населения Новоильинского городского поселения по состоянию на 1 января каждого года в период с 2007 по 2016 год.

В соответствии с Генеральным планом Поселения прослеживается динамика изменения численности населения. Так, в течение последних 10 лет численность населения увеличилась приблизительно на 2%, что составляет 153 человека (Таблица 1).

### **3.2. Социально-экономическая характеристика Поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории Поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса**

Безопасность и комфортность проживания обеспечиваются нормативным состоянием жилищного фонда. На территории Поселения имеется три отдаленных микрорайона: Долгий Мост, Новая Станция, детский оздоровительный лагерь «Гагаринец». Отдаленные микрорайоны связаны с центром Поселения автомобильными дорогами общего пользования районного значения.

Жилищный фонд Новоильинского городского поселения представлен многоквартирными домами, а также индивидуальной застройкой. Этажность жилья не превышает 5 этажей. По состоянию на 01.01.2011 года площадь жилищного фонда Поселения составляет 106 тыс.м<sup>2</sup>, соответственно, средняя обеспеченность жилищным фондом равна 30,11 м<sup>2</sup> на одного человека.

Жилищный фонд Поселения представлен, главным образом, частной усадебной застройкой, малоэтажной коттеджной застройкой, а также многоквартирными домами.

Всего на территории Поселения расположено 62 многоквартирных дома, общей площадью 30,6 тыс.кв.м, что составляет 29% от общей площади жилых домов.

Распределение жилищного фонда по формам собственности: 90,9 тыс.м.кв. - частная собственность, 15,1 тыс.м.кв. - муниципальная собственность (Таблица 2).

Таблица 2.

Сведения о жилищном фонде Новоильинского городского поселения

Показатель	Площадь, тыс.кв.м.	Доля, %
Муниципальная	15,1	14,2
Частная	90,9	85,8
Всего:	106,0	100

На территории Поселения преобладают деревянные жилые дома, площадь которых составляет более 90 тыс.кв.м, что составляет 89% от общей площади жилого фонда Поселения. Также расположены кирпичные и панельные жилые дома. Площадь кирпичных домов составляет 3,9 тыс.кв.м., панельных 1,9 тыс.кв.м. (Таблица 3).

Таблица 3.

Распределение жилого фонда по материалу стен

Материал стен	Площадь жилых помещений, тыс.кв.м.	Доля, %
Кирпич, камень	3,9	3,7
Панельные	1,9	1,8
Деревянные	94,8	89,4
Прочие	5,4	5,1
Всего	106	100

В соответствии с генеральным планом строительство нового жилья в Поселении будет способствовать повышению уровня благоустройства жилищного фонда в целом за счет его обновления и вывода из эксплуатации

ветхих и аварийных домов, значительная часть которых не имеет один или несколько видов благоустройства.

На территории Поселения имеются социальные объекты и бюджетные учреждения (Таблица 4).

Таблица 4.

Перечень социальных объектов и бюджетных учреждений  
Новоильинского сельского поселения

<b>Наименование, форма собственности</b>	<b>Отрасль, вид деятельности</b>	<b>Основная продукция</b>	<b>Количество работающих</b>
Муниципальное унитарное предприятие «ЖКХ п.Новоильинский»	Оказание коммунальных услуг	Коммунальные услуги	75
Муниципальное учреждение здравоохранения «Амбулатория поселка Новоильинский»	Здравоохранение	Медицинские услуги	45
Муниципальное учреждение «Новоильинский культурно-спортивный комплекс»	Культура	Культурно-зрелищные мероприятия	15
Муниципальное учреждение «Новоильинская лыжная база»	Спорт	Развитие физической культуры	12
Муниципальное образовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа №7»	Образование	Общее среднее образование	55
Новоильинская поселковая библиотека	Культура	Читательские услуги	3
Филиал Центральной районной аптеки №16	Здравоохранение	Реализация медикаментов	3

<b>Наименование, форма собственности</b>	<b>Отрасль, вид деятельности</b>	<b>Основная продукция</b>	<b>Количество работающих</b>
Муниципальное образовательное учреждение ДОО «Детская музыкальная школа п.Новоильинский»	Образование	Дополнительное образование	5
Новоильинский реабилитационный центр	Соц.защита	Реабилитация лиц с психическими заболеваниями	115
Почтовое отделение	Федеральная почтовая служба	Реализация и доставка почтовой корреспонденции	7
Муниципальное образование «Администрация Новоильинского ГП»	Орган местного самоуправления	Исполнительно-распорядительные функции	13
Пожарная часть №134	МЧС	Пожаротушение, ликвидация последствий ЧС, профилактика	28
МДОУ «Детский сад №1»	Образование	Дошкольное образование	25
МДОУ «Детский сад Малышок»	Образование	Дошкольное образование	25
МОУ «Центр психолого-медико социального сопровождении»	Образование		15

Экономика Поселения представляет собой в основном предприятия, связанные с лесоперерабатывающим комплексом. Кроме этого, в границах Новоильинского городского поселения находится карьер локомотивных песков, а также разведанные запасы ПГС: месторождение Хмелевское и месторождение Новоильинское.

На территории Поселения имеются коммерческие организации в сфере торговли и, предоставления бытовых услуг.

Транспортно-экономические связи Новоильинского городского поселения осуществляются только автомобильным видом транспорта. Транспортные предприятия на территории Поселения отсутствуют. Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобусное сообщение. По территории Поселения проходят пассажирские автотранспортные маршруты.

В основе оценки транспортного спроса лежит анализ передвижения населения к объектам тяготения.

Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- объекты социальной сферы и бюджетные учреждения;
- объекты трудовой деятельности.

На территории Новоильинского городского поселения проходит участок железнодорожной магистрали «Нытва-Чайковская». Ближайшая железнодорожная станция расположена в д. Сукманы Уральского городского поселения в 6 км от пос. Новоильинский.

Воздушное сообщение осуществляется из аэропорта Б. Савино, расположенного в краевом центре.

Воздушный транспорт на территории Поселения отсутствует.

Водный транспорт развит слабо и используется в основном местным населением для отдыха.

### **3.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры**

Дорожная и уличная сеть Поселения обеспечивает доступность всех жилых и общественных зданий, рекреационных и промышленных зон, а также внутреннее сообщение и внешнее через федеральную автомобильную дорогу М7.

Существующая дорожная сеть является достаточной и не требует значительного расширения в ближайшее время. До конца срока реализации

Программы целесообразно развитие Поселения, включая текущий и капитальный ремонты автомобильных дорог, а также реконструкцию центральных дорог.

В настоящее время в Новоильинском городском поселении транспортная инфраструктура развита слабо, отсутствуют автозаправочные станции (далее – АЗС) и автосервисы. Ближайшие объекты транспортной инфраструктуры, такие как АЗС, автомойки, автосервисы, расположены на территории г. Нытва.

На территории Поселения в жилой зоне в целях повышения уровня безопасности выполнено наружное освещения вдоль всех улиц.

Автобусное сообщение на территории Новоильинского городского поселения представлено пригородными и междугородними маршрутами.

Единая сеть маршрутов регулярных перевозок пассажиров на территории Нытвенского муниципального района утверждена постановлением администрации Нытвенского муниципального района от 18.01.2016 № 05 «О единой маршрутной сети регулярных перевозок пассажиров и расписании движения автобусов на районных маршрутах». Этим же постановлением утверждено расписание движения автобусов на районных маршрутах (Приложение).

Перевозку пассажиров на территории Поселения осуществляют МУП «Нытвенское АТП» и индивидуальный предприниматель Эфендиев Э.А.О. по следующим маршрутам:

№ 256 «Нытва – Новоильинский»;

№ 7 «Нытва – Новоильинский».

Протяженность маршрута составляет 14,0 км.

Расписание движения автобусов прилагается.

До краевого центра перевозку пассажиров осуществляет МУП «Нытвенское АТП»:

- по маршруту «Пермь-Новоильинский», протяженность маршрута достигает 77,9 км;

- по маршруту «Уральский-Новоильинский-Пермь», протяженность маршрута – 89,80 км.

Стоимость проезда устанавливается согласно установленным уполномоченным органом тарифам.

Остановочные пункты на территории Поселения расположены в следующих местах:

- около здания Администрации Поселения по ул. Ленина;
- у здания магазина «Снежинка» по ул. Ленина, 34;
- напротив здания пожарной части по ул. Ленина, 3;
- отворот автодороги на Новую станцию.

Внешние транспортные связи осуществляются личным автомобильным транспортом, в том числе грузовым.

Железнодорожное сообщение в Поселении отсутствует.

Факторы, определяющие уровень загруженности улично-дорожной сети Поселения схематично представлены в приложении. В первую очередь к данным факторам относятся:

- пропускная способность, на которую влияют: организация дорожного движения, планировка дорожной сети, геометрия улиц и дорог;
- потребность в поездках по улично-дорожной сети. Спрос на перевозки зависит от состояния экономики, уровня автомобилизации, характера расселения населения, расположения центров транспортного тяготения.

Устойчивость транспортной системы определяется ее способностью обеспечивать качественное удовлетворение потребностей общества в перевозках при одновременной минимизации негативных воздействий на здоровье населения и защите окружающей среды, обеспечении безопасности и качества жизни населения.

В основе формирования улично-дорожной сети населенных пунктов лежат: основная улица, второстепенные улицы, проезды, хозяйственные проезды.

### **3.4. Характеристика сети дорог Новоильинского сельского поселения, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог**

Общая протяженность дорог общего пользования Новоильинского городского поселения по состоянию на 01 апреля 2016 года составляет 47,27 км, в том числе:

- 35,63 км с твердым покрытием, в том числе асфальтобетон и гравий;
- 11,64 км с грунтовым покрытием.

В таблице 5 представлена информация о протяженности улиц по видам покрытия в Поселения.

Таблица 5.

Информация о протяженности улиц в Новоильинском городском поселении

Наименование населенного пункта	Общая протяженность улиц, км	Тип дорожного покрытия		
		Асфальтобетон	Гравий	Грунт
Поселок Новоильинский	47,27	2,6 км	33,03 км	11,64 км
	100%	5,5%	69,9%	24,6%

Основная часть автомобильных дорог имеет гравийное покрытие, их протяженность достигает 33 км, что составляет 69,9%. Протяженность автомобильных дорог с асфальтобетонным покрытием составляет 5,5%. К асфальтированным улицам относится ул. Ленина протяженностью 2,6 км. Ширина улицы Ленина составляет 18 м.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения и подробная информация о типе покрытия и протяженности дорог в Новоильинском городском поселении представлена в Приложении.

Перечень автомобильных дорог общего пользования Новоильинского городского поселения утвержден решением Думы Новоильинского

городского поселения от 06.07.2006 г. № 34 «О принятии имущества в муниципальную собственность Новоильинского городского поселения».

В перечень автомобильных дорог Поселения также включены квартальные переулки и проезды к жилым домам, административным учреждениям, предприятиям.

Остальные дороги на территории Поселения являются подъездными путями к отдельно стоящим объектам.

В настоящее время на автомобильные дороги отсутствуют технические паспорта и кадастровые паспорта на земельные участки под дороги общего пользования. Администрацией Поселения планируется выполнить паспортизацию автомобильных дорог.

Согласно СНиП 2.05.02-85\* «Автомобильные дороги» основная часть автомобильных дорог, проходящих по территории Новоильинского городского поселения, относится к V категории. Категория автомобильных дорог определяется в зависимости от расчетной интенсивности движения (Таблица 6).

Таблица 6.

Категории автомобильных дорог в зависимости от расчетной интенсивности движения<sup>3</sup>

Категория автомобильной дороги		Расчетная интенсивность движения, приведенных ед./сут.
IA (автомагистраль)		Свыше 14000
IB (скоростная дорога)		То же
Обычные дороги	IV	" 14000
	II	" 6000
	III	" 2000 до 6000
	IV	" 200 " 2000
	V	" 200
Примечания		
1. При применении одинаковых требований для дорог IA, IB, IV категорий в настоящем своде правил они отнесены к категории 1.		
2. Категорию дороги следует устанавливать в зависимости от ее значения в сети автомобильных дорог, а также требований заказчика.		

<sup>3</sup> СНиП 2.05.02-85\* «Автомобильные дороги»

В соответствии с ГОСТ Р 52398 «Классификация автомобильных дорог, основные параметры и требования» дороги общего пользования поселения относятся к классу автомобильных дорог «Дорога обычного типа (не скоростная дорога)» с категорией V. Для V категории предусматривается одна полоса, ширина полосы составляет 4,5 метра, разделительная полоса не требуется, допускается пересечение в одном уровне с автомобильными дорогами, велосипедными и пешеходными дорожками, с железными дорогами и допускается доступ на дорогу с примыканием в одном уровне.

Состояние улично-дорожной сети на территории Поселения соответствует требованиям нормативных правовых актов, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения.

По состоянию на 1 января 2016 г. доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составляла порядка 38 км или 80%. К концу 2016 г. после проведения плановых мероприятий по ремонту дорог доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составит около 85%.

Все автомобильные дороги и проезды освещены, ежегодно проводится текущий ремонт покрытия автомобильных дорог.

В целях обеспечения безопасности на территории Поселения организовано уличное освещение.

В Поселении вдоль автомобильных дорог проложены бордюры, ливневые канализации отсутствуют.

В п. Новоильинский организованы тротуарные дорожки по ул. Ленина, по остальным улицам тротуары не предусмотрены.

Автовокзал на территории Новоильинского городского поселения отсутствует.

Экологическая нагрузка на окружающую среду от автомобильного транспорта не определялась.

Существующая протяженность улично-дорожной сети в Новоильинском городском поселении составляет 47,27 км (Таблица 7).

Таблица 7.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения в Новоильинском городском поселении

Вид покрытия	Протяженность, км
асфальтобетон	35,63
переходный тип покрытия (гравий/грунт)	11,64
Всего:	47,27

Центральной улицей в Новоильинском городском поселении является улица Ленина протяженностью 2,6 км.

По состоянию на 01.08.2016 г. ул. Ленина имеет незначительный износ асфальтобетонного покрытия. Износ составляет приблизительно 31%, в связи с чем планируется проведение ремонтных работ участка дороги.

Также в 2016 году предусмотрен текущий ремонт автомобильных дорог: по ул. Магистральная, Ленина, Пионерская, Заречная, Садовая, Боровая Спортивный пер.

Капитальный ремонт улиц в 2016 году не предусмотрен. Работы по капитальному ремонту дорог перенесены на 2017 год.

В 2017 году планируется провести капитальный ремонт автомобильных дорог по ул. Ленина (частично), Магистральная, Заречная, Стадионная.

Также в 2017 году предусмотрен капитальный ремонт тротуара по ул. Ленина.

Ежегодный износ автомобильных дорог составляет 15-20% в связи с перепадами температур и использования грузовых автомобилей.

Проводятся мероприятия по обеспечению транспортной доступности к земельным участкам, предоставляемых многодетным семьям. Земельные участки выделяются в границах жилой застройки Поселения с имеющейся дорожной инфраструктуры. Многодетным семьям выделены следующие земельные участки:

- п. Новоильинский, ул. Боровая, 14 а;
- п. Новоильинский, ул. Боровая, 14 б;
- п. Новоильинский, ул. Луговая;
- п. Новоильинский, ул. Южная;
- п. Новоильинский, ул. Южная.

Вид разрешенного использования земельных участков – индивидуальное жилищное строительство. Перечень земельных участков, предназначенных для предоставления многодетным семьям, представлен в приложении.

Администрацией ежегодно выделяются средства на содержание и ремонт автомобильных дорог, в том числе производится уборка снега в зимнее время. При фактическом износе более 80% проводится капитальный ремонт дороги для повышения уровня безопасности и комфортного проживания на территории Поселения.

### **3.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Новоильинском городском поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами)**

В настоящее время приобретение легковых автомобилей становится доступным для большинства граждан.

Рост автомобилизации ведет не только к необходимости развития транспортной инфраструктуры, но и обеспечения безопасности дорожного движения.

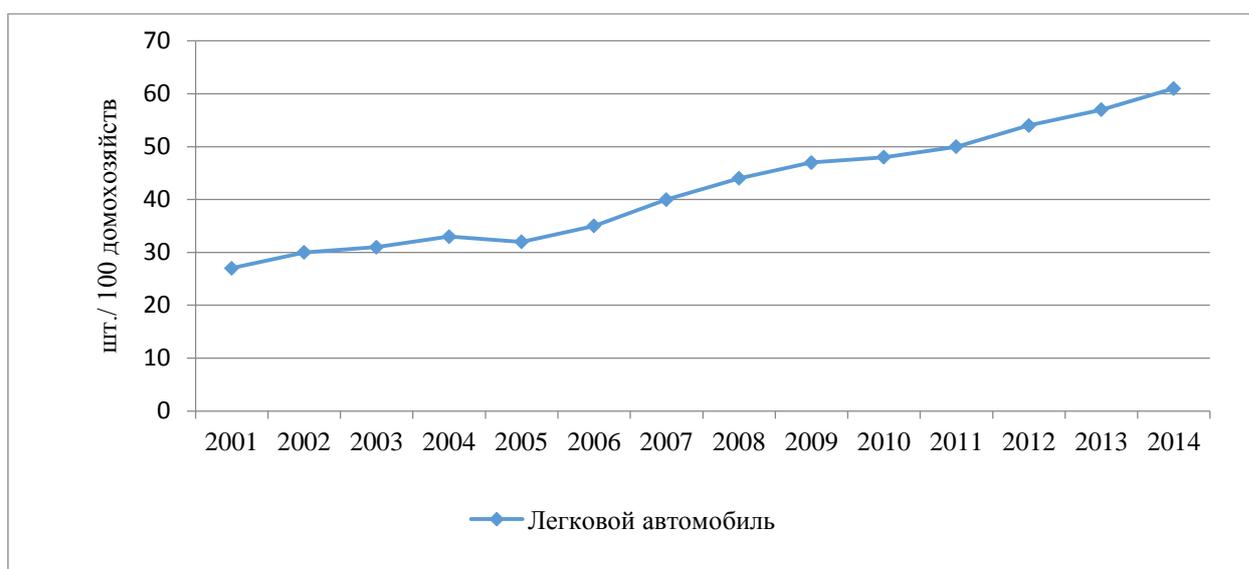
Значительный рост спроса на автомобили наблюдается в период с 2010 по 2014 годы, в связи с чем произошло существенное увеличение парка машин, а также его обновление.

Согласно опросам Росстата об уровне жизни, обеспеченность населения РФ автомобилями существенно возросла с начала 2000 года. В 2014 году на 100 российских домохозяйств приходится 61 автомобиль, в то время как в 2001 году этот показатель составлял 27 легковых автомобилей (Рисунок 1).

Однако, начиная с 2015 года, наблюдается быстрое падение спроса на легковые автомобили, вызванное спадом российской экономики. В 2015 году в связи с падением реальных располагаемых доходов населения сократились продажи легковых автомобилей.

В январе – марте 2016 года спад на рынке продолжался, и только в апреле на 8% выросли продажи автомобилей российских марок<sup>4</sup>.

Рисунок 1. Обеспеченность населения России легковыми автомобилями



Автомобильный парк Новоильинского городского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. В настоящее время количество автомобилей, зарегистрированных на территории Поселения, составляет порядка 1030 ед. (Таблица 8).

<sup>4</sup> Бюллетень социально-экономического кризиса в России. Выпуск № 13, май 2016 г.

Таблица 8.

Оценка уровня автомобилизации населения на территории  
Новоильинского городского поселения

№	Показатели	2010 год	2013 год	2014 год
1	Общая численность населения, чел.	3638	3491	3525
2	Количество автомобилей у населения, ед.	600	995	1033
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	165	285	293

В связи с экономической ситуацией в стране, по оценкам экспертов, прогнозы будущего спроса на автомобили пессимистичны.

Перевозки пассажиров по регулярным маршрутам осуществляют: МУП «Нытвенское АТП», ИП Эфендиев Э.А.О. Автобусный парк состоит из 14 автобусов. Средний возраст автобусов составляет 10 лет.

Хранение личного автотранспорта осуществляется на придомовых территориях. Парковочные места имеются у объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций. На территории Новоильинского поселения отсутствуют организованные парковки. В настоящее время парковочные места обеспечиваются на обочинах вдоль автомобильных дорог, а также возле общественных зданий.

Количество легковых автомобилей, находящихся в собственности граждан Новоильинского городского поселения, по данным ГИБДД по Пермскому краю, на 01.01.2016 составляло 1030 единиц.

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

Анализ пассажирских перевозок имеет важную роль, поскольку они непосредственно связаны с мобильностью населения, отражают его

поведение и состояние экономики как Поселения, так и Пермского края в целом.

Транспортное сообщение играет важную роль в развитии Поселения и обеспечения комфортных условий жизни для населения. В настоящее время связь между населенными пунктами позволяет населению получать образование и работать за пределами Поселения, что благоприятно сказывается на социально-экономическом положении Поселения.

Перевозка пассажиров от п. Новоильинский до краевого центра - г. Перми осуществляется от автовокзала на регулярных автобусных маршрутах: Пермь – Новоильинский.

Транспортный спрос населения Новоильинского городского поселения на пригородные пассажирские перевозки полностью обеспечивается по маршрутам: «Новоильинский – Пермь», «Новоильинский – Нытва». Расстояние до г. Перми составляет 77,9 км, до г. Нытва – 14 км.

В структуре расходов на общественный транспорт лидирует автомобильный транспорт, в данном случае автобусы. Расходы населения на общественный транспорт довольно стабильны в постоянных ценах.

В Поселении наблюдается изменение интенсивности пассажиропотока в зависимости от времени года. Сезонная неравномерность выражается в увеличении пассажиропотока в летний период года за счет поездок в рекреационные зоны. Недельная неравномерность выражается в увеличении транспортных потоков в будние дни недели в связи занятостью населения за пределами населенных пунктов Поселения.

Такси на территории Поселения не развито, население использует общественный и личный автомобильный транспорт.

Динамика автобусного пассажиропотока используется как индикатор социально-экономического спада.

Пассажиропоток – это количество пассажиров перевезённых за определённый период времени в одном направлении. Пассажиропоток характеризуется количеством перевезённых пассажиров. Характерной

особенностью пассажиропотоков является неравномерность, пассажиропоток изменяется в зависимости от времени года, дня недели.

В Новоильинском городском поселении пассажирооборот значительно ниже в сравнении с крупными, развитыми поселениями и городскими округами. Согласно данным Генерального плана Поселения, пассажиропоток составляет 0,9 тыс. чел./км. Планируется постепенное увеличение пассажиропотока до 1,2 тыс. чел./км в 2029 году за счет экономического развития и увеличения транспортного спроса.

При более высокой концентрации населенных пунктов вокруг региональных центров снижается дальность поездок и, соответственно, увеличивается пассажирооборот.

В течение года перевезено порядка 49 тысяч пассажиров.

### **3.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения**

Система внутрипоселковых улиц Новоильинского городского поселения сформирована с преимущественно пешеходным движением. Велосипедное движение развито слабо, специализированные велосипедные дорожки отсутствуют.

На территории Поселения тротуары проложены только по улице Ленина. В п. Новоильинский имеются грунтовые пешеходные дорожки.

Ежегодно проводятся мероприятия по ремонту тротуаров. В бюджете Новоильинского городского поселения предусмотрены средства дорожного фонда в рамках реализации муниципальной программы «Дорожная инфраструктура Новоильинского городского поселения» на ремонт тротуаров:

- 864,7 тыс. рублей в 2016 году;
- 611,7 тыс. рублей в 2017 году;
- 657,6 тыс. рублей в 2018 году.

На территории Поселения также имеются пешеходные мостики:

- по ул. Свердлова, 2 протяженностью 20 метров;

- по ул. Пионерская, 1 протяженностью 20 метров;
- район Лыжной базы, два мостика протяженностью 15 и 20 метров.

Велосипедное и пешеходное движение осуществляется по тротуарам, пешеходным дорожкам и вдоль автомобильных дорог. Интенсивность велосипедного движения низкая.

### **3.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств**

По территории Новоильинского городского поселения движение грузовых автомобилей и автомобилей, осуществляющих перевозку крупногабаритных и опасных грузов, не осуществляется.

Сквозное движение грузового транспорта по п. Новоильинский отсутствует.

Движение грузовых автомобилей по территории Поселения осуществляется преимущественно для транспортировки леса и пиломатериалов.

Внутрипоселковые дороги обслуживаются дорожными организациями по контракту с администрацией Нытвенского района, за счет средств районного бюджета.

Содержание и обслуживание автомобильных автодорог, находящихся на балансе Поселения, обеспечивается дорожными организациями по контракту с администрацией Поселения.

Все необходимые работы по содержанию и обслуживанию дорог на территории Новоильинского городского поселения производятся в срок.

Специально оборудованные предприятия общественного питания, магазины, а так же сервисные и автозаправочных станций, для грузовых автомобилей и автомобилей коммунальных и дорожных служб, на

территории поселения отсутствуют. Развитие данных предприятий происходит низкими темпами.

### **3.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения**

Любой транспорт является источником опасности не только для пассажиров, но и для населения, проживающего в зонах транспортных автомагистралей, железнодорожных путей, поскольку по ним транспортируются легковоспламеняющиеся, химические, горючие, взрывоопасные и другие вредные и опасные вещества.

По территории Новоильинского городского поселения проходит железная дорога «Нытва - Чайковская». Железная дорога используется для транспортировки грузов с территории Нытвенского городского поселения. Загруженность железной дороги низкая.

На территории Поселения отсутствуют автомобильные дороги федерального и регионального значения.

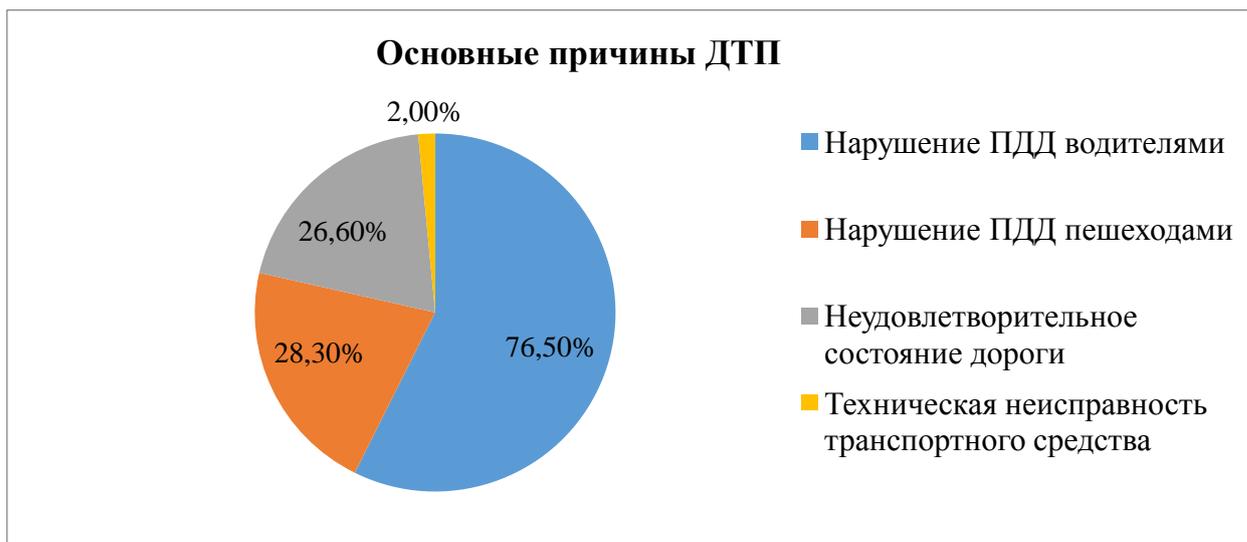
Аварии на автомобильном транспорте при перевозке опасных грузов с выбросом (выливом) опасных химических веществ, взрывом горючих жидкостей и сжиженных газов на территории Поселения за 2013-2015 годы отсутствовали.

Из всех источников опасности на автомобильном транспорте большую угрозу для населения представляют дорожно-транспортные происшествия.

Анализ динамики основных показателей аварийности на территории Новоильинского городского поселения свидетельствует о том, что уровень дорожно-транспортного травматизма не имеет существенных изменений.

Свыше 75% всех ДТП связаны с нарушениями правил дорожного движения водителями транспортных средств. Практически в каждом шестом происшествии водитель находился в состоянии опьянения, при этом количество таких ДТП незначительно увеличивается.

Рисунок 2. Характеристика ДТП на территории Поселения



Согласно статистике, к числу основных дорожных факторов, способствующих возникновению ДТП, относятся:

- неудовлетворительные ровность и сцепные качества покрытия;
- отсутствие разметки проезжей части;
- ограниченная видимость и несоответствие параметров геометрических элементов дороги ее категории.

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

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

Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, необходим системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

По итогам 2015 года на территории Новоильинского городского поселения зарегистрировано одно дорожно-транспортное происшествие (Таблица 9).

Таблица 9.

## Оценка дорожной ситуации

№ п/п	Параметры	Год		
		2014	2015	2016
1.	Количество аварий	1	1	1
2.	Количество зарегистрированных транспортных средств	1033	1031	1030

Проанализировав уровень безопасности дорожного движения в Поселении можно сделать следующие выводы:

1. На территории Поселения количество дорожно-транспортных происшествий ежегодно не превышает 1 ед.;
2. Основная причина аварий – несоблюдение требований правил безопасности дорожного движения.

### **3.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения**

Автомобильный транспорт занимает важное место в единой транспортной системе страны. Он перевозит более 80% народнохозяйственных грузов, что обусловлено высокой маневренностью автомобильного транспорта, возможностью доставки грузов «от двери до двери» без дополнительных перегрузок в пути, а, следовательно, высокой скоростью доставки и сохранностью грузов.

Большая протяженность автомобильных дорог обеспечивает возможность их повсеместной эксплуатации при значительной провозной способности.

Высокая мобильность, способность оперативно реагировать на изменения пассажиропотоков ставят автомобильный транспорт «вне конкуренции» при организации местных перевозок пассажиров.

Автомобильный транспорт играет огромную роль в формировании современного характера расселения людей, в распространении и формировании туризма, в территориальной децентрализации промышленности и сферы обслуживания. В то же время он вызвал и многие отрицательные явления: ежегодно с отработавшими газами в атмосферу поступают сотни миллионов тонн вредных веществ; автомобиль – один из главных факторов шумового загрязнения; дорожная сеть, особенно вблизи крупных населенных пунктов, «съедает» ценные сельскохозяйственные земли. Под влиянием вредного воздействия автомобильного транспорта ухудшается здоровье людей, отравляются почвы и водоёмы, страдает растительный и животный мир.

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

### **Загрязнение атмосферы.**

Основная причина загрязнения атмосферы заключается в неполном и неравномерном сгорании топлива. Всего 15% его расходуется на движение автомобиля, а 85% теряется с потерями при трении, выхлопными газами в виде тепла и не сгоревшего топлива. К тому же камеры сгорания автомобильного двигателя – это своеобразный химический реактор, синтезирующий ядовитые вещества и выбрасывающий их в атмосферу. Даже невинный азот из атмосферы, попадая в камеру сгорания, превращается в ядовитые окислы азота.

Выхлопные газы двигателей внутреннего сгорания являются продуктами окисления и неполного сгорания углеводородного топлива и

содержат около 200 компонентов. Наличие в отработавших газах вредных веществ обусловлено в конечном итоге видом и условиями сгорания топлива.

Углеводородные соединения отработавших газов, наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и развитию злокачественных новообразований) (Таблица 10).

Отработавшие газы бензинового двигателя с неправильно отрегулированным зажиганием и подачей топлива содержат оксид углерода в количестве, превышающем норму в 2-3 раза.

По сравнению с бензиновым двигателем, в выхлопных газах дизельного двигателя, как правило, меньше окиси углерода, однако, в связи с применением каталитических конвертеров на бензиновых двигателях, это преимущество не так заметно. Основные токсичные газы, которые присутствуют в выхлопе в заметных количествах — это углеводороды, оксиды (окислы) азота и сажа (или её производные) в форме чёрного дыма (Таблица 10).

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

Наличие в больших количествах в воздухе углеводородов, оксидов и сажи могут привести к развитию респираторных аллергических заболеваний, астмы и рака лёгких.

Наиболее неблагоприятными режимами работы являются малые скорости движения и «холостой ход» двигателя. Это проявляется в условиях большой загруженности на дорогах и короткими переездами транспорта.

При движении автомобилей происходит истирание дорожных покрытий и автомобильных шин, продукты износа которых смешиваются с

твердыми частицами отработавших газов. К этому добавляется грязь, занесенная на проезжую часть с прилегающего к дороге почвенного слоя. В результате образуется пыль, в сухую погоду поднимающаяся над дорогой в воздух. Химический состав и количество пыли зависят от материалов дорожного покрытия.

Наибольшее количество пыли создается на грунтовых и гравийных дорогах. Экологические последствия запыленности отражаются на пассажирах транспортных средств, водителях и людях, находящихся вблизи от дороги. Пыль оседает также на растительности и обитателях придорожной полосы. Леса и лесопосадки вдоль дорог угнетаются, а сельскохозяйственные культуры накапливают вредные вещества, содержащиеся в пылевых выбросах и отработавших газах.

Так же увеличение количества взвешенной в воздухе и осевшей на поверхности пыли объясняется повышенным износом асфальтового покрытия автомобильных дорог вследствие применения ошипованных шин.

Автотранспортные средства, эксплуатирующиеся длительное время и не проходящие должностное техническое обслуживание, не удовлетворяют современным экологическим требованиям. Больше всего загрязняют атмосферу дизельные двигатели грузовых автомобилей и автобусов, которые часто являются старыми с ненастроенной системой питания и зажигания.

В условиях быстрого роста автомобильного парка это приводит к еще большему возрастанию негативного воздействия на окружающую среду.

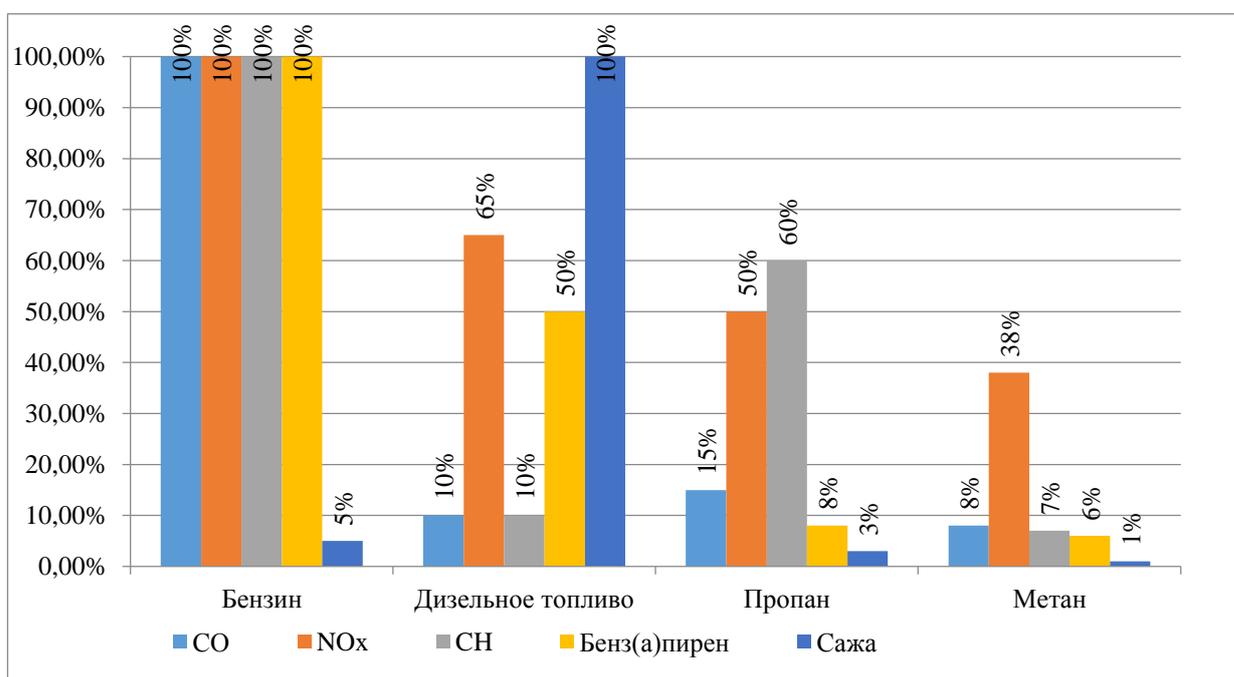
Таблица 10.

Приблизительный состав выхлопных газов двигателей внутреннего сгорания

№ п/п	Вещество	Объемная доля, %		Примечание
		Бензиновый	Дизельный	
1	Азот	74-77	76-78	Нетоксичен
2	Кислород	0,05-80	20-180	Нетоксичен
3	Вода	3-13	0,5-10	Нетоксичен

№ п/п	Вещество	Объемная доля, %		Примечание
		Бензиновый	Дизельный	
4	Двуокись углерода	5-125	1-12	Нетоксичен
5	Окись углерода	0,1-10	0,01-0,5	Токсичен
6	Окислы азота	0,05-0,5	0,1-10	Токсичен
7	Углеводород	0,2-20	0,01-0,5	Токсичен
8	Альдегиды	0-0,2	0-0,05	Токсичен
9	Сажа	до 100 мг/м <sup>3</sup>	до 20 мг/м <sup>3</sup>	Токсичен
10	Окислы серы	0,003	0,015	Токсичен
11	Тетраэтилсвинец	0,003	-	Токсичен
12	Бенз(а)пирен	25	10	Канцероген

Рисунок 3. Сравнительная таблица выбросов вредных веществ двигателем внутреннего сгорания работающим на бензине и двигателями работающими на другом углеводородном топливе



Выброс в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ приводят не только к загрязнению атмосферы, но и к вредным проявлениям для здоровья.

## **Воздействие шума.**

Автомобильный транспорт является одним из основных источников шума в любом населенном пункте.

Шум, производимый отдельным транспортным средством, зависит от многих факторов:

- интенсивность транспортного потока;
- скорость транспортного потока (при увеличении скорости транспортных средств происходит возрастание шума двигателей, шума от качения колес по дороге и преодоления сопротивления воздуха);
- состав транспортного потока (грузовой транспорт создает большее шумовое воздействие по сравнению с пассажирским, поэтому возрастание доли грузового подвижного состава в транспортном потоке приводит к общему возрастанию шума);
- тип двигателя (сравнение двигателей соизмеримой мощности позволяет провести их ранжирование по возрастанию уровня шума – электродвигатель, карбюраторный двигатель, дизель, паровой, газотурбинный двигатель);
- тип и качество дорожного покрытия (наименьший шум создает асфальтобетонное покрытие, затем по возрастающей – брусчатое, каменное и гравийное. Неисправное дорожное покрытие любого типа, имеющее выбоины, раскрытые швы и нестыковки поверхностей, а также ямы и проседания создает повышенный шум);
- планировочные решения территорий (продольный профиль и извилистость улиц, наличие разноуровневых транспортных развязок и светофоров влияют на характер работы двигателей, а, следовательно, и на создаваемый шум. Высота и плотность застройки определяют дальность распространения шума от магистралей. Так, ширина зон акустического дискомфорта вдоль магистралей в дневные часы может достигать 700 – 1000 м в зависимости от типа прилегающей застройки);

– наличие зеленых насаждений (наличие вдоль автодорог лесопосадок препятствуют распространению шума на близлежащие территории).

За последнее время средний уровень шума, производимый транспортом, увеличился на 12-14 дБ. Вследствие данного факта проблема борьбы с шумом в любом населенном пункте приобретает всё большую остроту.

В условиях сильного шума происходит постоянное напряжение слухового анализатора. Это вызывает увеличение порога слышимости на 10-25 дБ. Шум затрудняет разборчивость речи, особенно при его уровне более 70 дБ.

Ущерб, который причиняет слуху сильный шум, зависит от спектра звуковых колебаний и характера их изменения. Опасность возможной потери слуха из-за шума в значительной степени зависит от индивидуальных особенностей человека. Некоторые теряют слух даже после короткого воздействия шума сравнительно умеренной интенсивности, другие могут работать при сильном шуме почти всю жизнь без сколько-нибудь заметной утраты слуха. Постоянное воздействие сильного шума может не только отрицательно повлиять на слух, но и вызвать другие вредные последствия – звон в ушах, головокружение, головную боль, повышенную усталость.

Чрезмерный шум может стать причиной нервного истощения, психической угнетённости, вегетативного невроза, язвенной болезни, расстройства эндокринной и сердечно-сосудистой систем. Шум мешает людям работать и отдыхать, снижает производительность труда.

Наиболее чувствительны к действию шума лица старших возрастов. Так, в возрасте до 27 лет на шум реагируют 46% людей, в возрасте 28-37 лет – 57%, в возрасте 38-57 лет – 62%, а в возрасте 58 лет и старше – 72%. Большое число жалоб на шум у пожилых людей, очевидно, связано с возрастными особенностями и состоянием центральной нервной системы этой группы населения.

В настоящее время шумы для условий застройки нормируют в соответствии с Санитарными нормами<sup>5</sup>. Санитарные нормы обязательны для всех министерств, ведомств и организаций, проектирующих, строящих и эксплуатирующих жильё и общественные здания, разрабатывающих проекты планировки и застройки городов, микрорайонов, жилых домов, кварталов, коммуникаций и т.д., а также для организаций, проектирующих, изготавливающих и эксплуатирующих транспортные средства, технологическое и инженерное оборудование зданий и бытовые приборы. Эти организации обязаны предусматривать и осуществлять необходимые меры по снижению шума до уровней, установленных нормами.

Одним из направлений борьбы с шумом является разработка государственных стандартов на средства передвижения, инженерное оборудование, бытовые приборы, в основу которых положены гигиенические требования по обеспечению акустического комфорта.

Санитарные нормы допустимого шума обуславливают необходимость разработки технических, архитектурно-планировочных и административных мероприятий, направленных на создание отвечающего гигиеническим требованиям шумового режима, как в жилых домах, так и в зданиях различного назначения, позволяют сохранить здоровье и работоспособность населения.

### **Загрязнение почвы.**

Большая часть автомобилей на территории Новоильинского городского поселения при стоянке и хранении размещается во дворах жилых домов, иногда на зелёных газонах и площадках отдыха. При осуществлении мойки, ремонта и технического обслуживания автотранспорта своими силами, происходит загрязнение почвы и водоемов, нефтепродуктами и

---

<sup>5</sup> Санитарные нормы СН 2.2.4/2.1.8.562-96 «Шум на рабочих местах, в помещениях жилых, общественных зданий и на территории жилой застройки»

синтетическими жидкостями. Эти обстоятельство, прежде всего, ухудшает условия проживания людей.

Размеры земельных участков, отводимых под площадки для стоянки и хранения автомобилей и других транспортных средств, принимают (на одно место): для легковых автомобилей – 25 м<sup>2</sup>, мотоциклов с коляской – 8, без коляски – 3, для велосипедов – 0,9 м<sup>2</sup> (в указанные размеры не входит площадь земельных участков для устройства подъездов и зелёных насаждений).

Борьба с гололёдом на дорогах в большинстве случаев осуществляется химическим способом. Удаление снега и льда с дорожных покрытий при помощи хлористых соединений оказывает вредное воздействие на зелёные насаждения, как в результате прямого контакта, так и через почву. Прямой контакт возможен при удалении засоленного снега на обочины и разделительную полосу, где расположены насаждения. Он приводит к непосредственному разрушению ткани растений. Засоление почв, происходящее в результате просачивания рассола в зоны расположения посадок, ухудшает структуру почвы, что в итоге вызывает гибель деревьев и кустарников. Вероятность гибели деревьев существенно снижается, если они посажены не ближе 9 м от кромки проезжей части. Повреждение растительности меньше на плодородных почвах, особенно на почвах, богатых фосфатами.

Хлориды, применяемые в качестве противогололёдных солей, оказывают менее угнетающее действие на растения, высаженные в легких песчаных и супесчаных грунтах. Этому способствуют особенности физико-химических свойств лёгких грунтов: большая пористость, хорошая водопроницаемость и воздухообеспеченность.

Вред, наносимый растительности, особенно заметен вблизи крупных населённых пунктов, в местах застоя воды на поверхности. При наличии хорошего водоотвода вредное влияние хлоридов сводится к минимуму.

Сильное вредное действие солей проявляется в коррозии металла автомобилей, дорожных машин и элементов стоек дорожных знаков и ограждений. Раствор хлористого натрия обладает большей агрессивностью, чем раствор хлористого кальция такой же концентрации.

Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований существенно повышает риски увеличения смертности от раковых заболеваний среди населения.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру сельского поселения и характер дорожно-транспортной сети, отсутствие дорог с интенсивным движением можно сделать вывод о благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

### **3.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Поселения**

Генеральным планом Новоильинского городского поселения предусмотрено дальнейшее развитие Поселения, в том числе увеличение численности населения, новое жилищное строительство, реконструкция объектов коммунальной инфраструктуры, газификация жилых домов, строительство и ремонт автомобильных дорог.

Согласно нормам Бюджетного кодекса Российской Федерации предусмотрено формирование муниципального дорожного фонда, который создается решением представительного органа муниципального образования.

Дорожный фонд - часть средств бюджета Поселения, подлежащая использованию в целях финансового обеспечения дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования, а также капитального ремонта и ремонта дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> "Бюджетный кодекс Российской Федерации" от 31.07.1998 № 145-ФЗ

К дорожным фондам относятся Федеральный дорожный фонд, дорожные фонды субъектов Российской Федерации и муниципальные дорожные фонды.

Согласно требованиям действующего законодательства решением Думы Новоильинского городского поселения от 30.10.2013 № 40 создан муниципальный дорожный фонд Новоильинского городского поселения и утвержден порядок его формирования и использования.

Средства дорожного фонда имеют целевое назначение. Средства на формирование муниципального дорожного фонда Поселения предусматриваются в составе бюджета Новоильинского городского поселения.

Таким образом, решением Думы Новоильинского городского поселения от 23.12.2015 № 48 объем бюджетных ассигнований дорожного фонда на 2016 год предусмотрен в размере 2 064,7 тыс. руб., на 2017 и 2018 годы соответственно предусматривается 1 851,7 тыс. руб. и 1 897,6 тыс. руб. (Таблица 11).

Таблица 11.

Распределение средств дорожного фонда Новоильинского городского поселения на 2016 год

№ п/п	Наименование муниципальной программы, подпрограммы, направление расходов	Местный бюджет, тыс. рублей		
		2016 год	2017 год	2018 год
	<b>Муниципальная программа "Дорожная инфраструктура Новоильинского городского поселения"</b>	<b>2064,7</b>	<b>1851,7</b>	<b>1897,6</b>
	<b>Подпрограмма "Развитие дорожного хозяйства"</b>	<b>2064,7</b>	<b>1851,7</b>	<b>1897,6</b>
1	Выполнение работ по содержанию автомобильных дорог общего	860,0	740,0	740,0

	пользования			
1.1	Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования	720,0	720,0	720,0
1.2	Мероприятия по установке и эксплуатации дорожных знаков	20,0	20,0	20,0
1.3	Мероприятия по установке искусственных неровностей	120,0	0,0	0,0
2	Ремонт автомобильных дорог общего пользования	1204,7	1111,7	1157,6
2.1	Мероприятия по ремонту дорог	340,0	500,0	500,0
2.2	Мероприятия по ремонту тротуаров	864,7	611,7	657,6
	<b>Итого средств дорожного фонда</b>	<b>2064,7</b>	<b>1851,7</b>	<b>1897,6</b>

Мероприятия выполняются в рамках муниципальной программы «Дорожная инфраструктура Новоильинского городского поселения».

Подпрограммой «Развитие дорожного хозяйства» предусмотрены средства на ремонт автомобильных дорог:

- в 2016 году в размере 340,00 тыс. рублей;
- в 2017 году в размере 500,00 тыс. рублей;
- в 2018 году в размере 500,00 тыс. рублей.

Порядок формирования и использования бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда Новоильинского городского поселения утвержден решением Думы Новоильинского городского поселения от 30.10.2013 № 40 «О муниципальном дорожном фонде Новоильинского городского поселения».

На основании вышеизложенного и с учетом состояния автомобильных дорог общего пользования планируется провести следующие работы:

- капитальный ремонт автомобильных дорог;
- текущие ремонтные работы улиц;

- подготовка технических паспортов на автомобильные дороги общего пользования;

- ремонт тротуаров;

- установка и эксплуатация дорожных знаков;

- установка искусственных неровностей.

Таким образом, перспективное развитие транспортной инфраструктуры Новоильинского городского поселения направлено:

- на выполнение комплекса работ по поддержанию надлежащего технического состояния улично-дорожной сети, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них;

- на выполнение комплекса работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог.

В целях улучшения жилищных условий на территории Пермского края ведется работа по обеспечению жилой площадью молодых семей и молодых специалистов. Реформирование жилищно-коммунального хозяйства в Новоильинском городском поселении выполняется в рамках реализации Федерального закона от 21.07.2007 № 185-ФЗ «О Фонде содействия реформированию жилищно-коммунального хозяйства».

В рамках реализации Закона Пермского края от 01.12.2011 № 871-ПК «О бесплатном предоставлении земельных участков многодетным семьям в Пермском крае» администрацией Новоильинского городского поселения подготовлен перечень земельных участков, предназначенных для предоставления многодетным семьям в Поселении. Данный перечень включает в себя десять участков, расположенных на улицах: Луговая, Мира, Северная (Таблица 12). Общая площадь земельных участков составляет 14 000 м<sup>2</sup>.

Таблица 12.

Перечень земельных участков, предназначенных для предоставления многодетным семьям в Новоильинском городском поселении

№ п/п	Адрес участка	Площадь земельного участка, м <sup>2</sup>
1	п. Новоильинский, ул. Луговая, 23	1400
2	п. Новоильинский, ул. Луговая, 25	1400
3	п. Новоильинский, ул. Луговая, 27	1400
4	п. Новоильинский, ул. Луговая, 29	1400
5	п. Новоильинский, ул. Луговая, 31	1400
6	п. Новоильинский, ул. Луговая, 33	1400
7	п. Новоильинский, ул. Луговая, 35	1400
8	п. Новоильинский, ул. Мира, 38	1400
9	п. Новоильинский, ул. Мира, 4	1400
10	п. Новоильинский, ул. Северная, 2 «а»	1400
Итого:		14000

Территории для нового жилищного строительства выделяются вблизи в границах Поселения. Расширение территории поселка, перспективная застройка новыми жилыми домами планируется по ул. Речная и ул. Луговая.

В целях обеспечения граждан жилой площадью и повышения уровня обеспеченности жилым фондом ежегодно выделяются земельные участки под индивидуальное жилищное строительство.

Расширение зон застройки в пределах границ Поселения предполагает прирост протяженности улично-дорожной сети.

### **3.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Новоильинского городского поселения**

Мероприятия Программы реализуются в соответствии с действующими нормативно-правовыми актами Российской Федерации, Пермского края, Нытвенского муниципального района и правовыми актами Новоильинского городского поселения.

Законодательной базой для разработки Программы являются Градостроительный кодекс Российской Федерации; Гражданский кодекс Российской Федерации, Бюджетный кодекс Российской Федерации и другие нормативные правовые акты, регулирующие общественные отношения, а также подзаконные нормативные правовые акты, относящиеся непосредственно к сфере деятельности транспортного комплекса.

Программа разработана во исполнение и в соответствии с требованиями следующих нормативно-правовых актов:

Градостроительный кодекс Российской Федерации;

Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

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

Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»

Федеральный закон РФ от 10.01.2002 № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»;

Постановление правительства Российской Федерации от 25.12.2015 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

Устав Новоильинского городского поселения;

Генеральный план Новоильинского городского поселения;

Решение Думы Новоильинского городского поселения от 30.10.2013 № 40 «О муниципальном дорожном фонде Новоильинского городского поселения».

Привлечение краевых и федеральных средств в рамках реализации программ развития способствует совершенствованию транспортной инфраструктуры Поселения и увеличивает уровень жизни населения.

Одним из главных условий дальнейшего развития транспортной системы является привлечение бюджетных средств федерального и краевого уровня, а также актуализация нормативной правовой базы транспортной сферы. Своевременное определение приоритетов развития и реализация мероприятий, направленных на поддержании в нормативном состоянии дорог и обеспечивающих доступность транспортных услуг, создают благоприятные условия для социально-экономического развития Поселения.

### **3.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

Суммарная годовая потребность в ассигнованиях из бюджета Поселения для выполнения комплекса работ на автомобильных дорогах местного значения определяется как сумма годовой потребности в финансировании всех видов работ по всем автомобильным дорогам местного значения.

Согласно годовому бюджету Дорожного фонда для обеспечения дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования, а также капитального ремонта и ремонта дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов денежные средства направляются на:

- содержание и ремонт улично-дорожной сети общего пользования местного значения и сооружений на них, в том числе автомобильных дорог общего пользования местного значения и сооружений на них, относящихся к муниципальной собственности;

- проектирование, строительство (реконструкция) и капитальный ремонт

улично-дорожной сети общего пользования местного значения и сооружений на них, в том числе автомобильных дорог общего пользования местного значения и сооружений на них;

- капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов;

- оформление прав собственности на улично-дорожную сеть общего пользования местного значения и земельные участки под ними, в том числе на автомобильные дороги общего пользования местного значения и сооружений на них;

- на осуществление иных полномочий в области использования улично-дорожной сети общего пользования местного значения, в том числе автомобильных дорог общего пользования местного значения и сооружений на них, и осуществление дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Решением Думы Новоильинского городского поселения от 23.12.2015 № 48 утвержден объем бюджетных ассигнований дорожного фонда Новоильинского городского поселения на 2016 год в сумме 2064,7 тыс. рублей, на 2017 год сумме 1851,7 тыс. рублей, на 2018 год в сумме 1897,6 тыс. рублей, с распределением средств дорожного фонда Новоильинского городского поселения.

В соответствии с программой социально-экономического развития Новоильинского городского поселения на 2016 - 2018 годы расходы на ремонт и строительство дорог запланированы в размере 3949,8 тыс. рублей (Таблица 13).

Таблица 13.

## Расходы на ремонт и строительство дорог Новоильинского городского поселения на период 2016-2018 годы

№	Наименование работ	Сумма (тыс. руб.)	Срок реализации
1	Ремонт тротуаров	2 609,8	2016-2018 г.г.
2	Ремонт дорог	1 340,0	2016-2018 г.г.
	Итого:	3 949,8	2016-2018 г.г.

В целях повышения уровня жизни и безопасности дорожного движения планируется ремонт сетей наружного освещения. Стоимость мероприятий составляет 339,4 тыс. рублей.

Объем бюджетных ассигнований дорожного фонда утверждается в размере не менее объема доходов бюджета:

от транспортного налога – по нормативу 100 процентов от налога, подлежащего зачислению в бюджет Новоильинского городского поселения;

от акцизов, зачисляемых в бюджет Новоильинского городского поселения, на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла и (или) карбюраторных (инжекторных двигателей), производимые на территории Российской Федерации;

от безвозмездных поступлений в бюджет Новоильинского городского поселения из бюджетов бюджетной системы Российской Федерации на финансовое обеспечение дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования;

от безвозмездных поступлений в бюджет Новоильинского городского поселения от физического или юридического лица на финансовое обеспечение дорожной деятельности, в том числе добровольных пожертвований между физическим или юридическим лицом и администрацией Новоильинского городского поселения.

Доля расходов местного бюджета на развитие дорожной инфраструктуры в общих расходах бюджета Поселения достигает 2064,7 тыс. рублей, что составляет порядка 13,5% (Таблица 14).

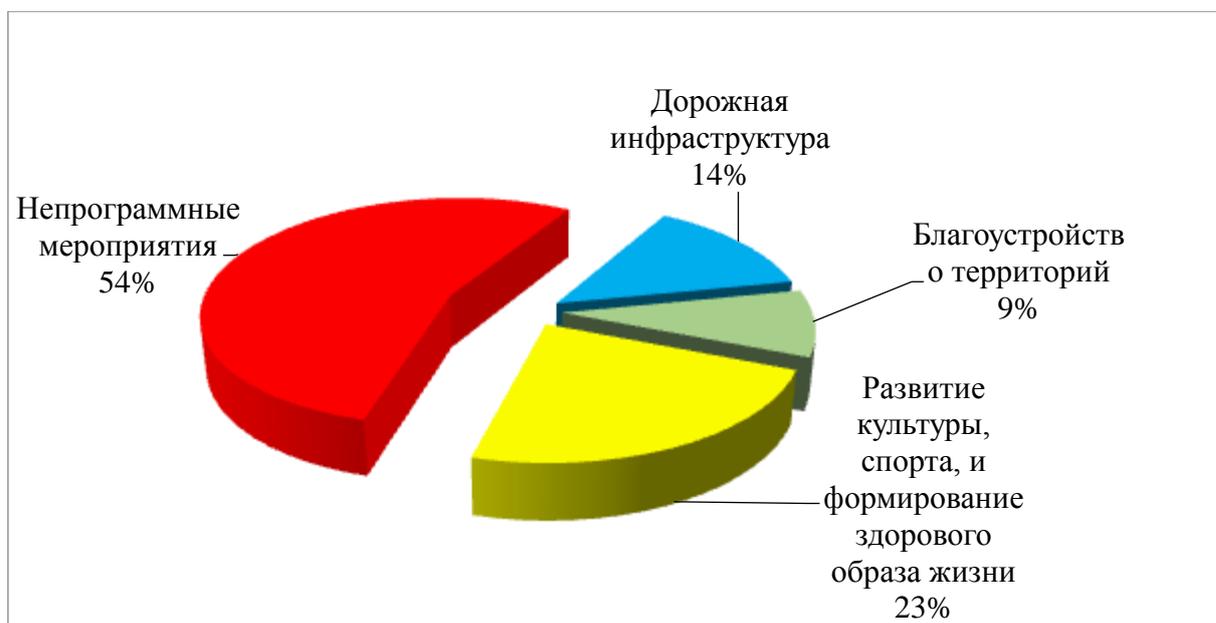
Таблица 14.

Распределение бюджетных ассигнований по целевым статьям  
Новоильинского городского поселения на 2016 год

Наименование расходов	Расходы местного бюджета, тыс. руб.	Доля, %
Муниципальная программа "Дорожная инфраструктура Новоильинского городского поселения"	2064,7	13,5
Муниципальная программа "Благоустройство территорий Новоильинского городского поселения"	1392,7	9,1
Муниципальная программа "Развитие культуры, спорта и формирование здорового образа жизни в Новоильинском городском поселении"	3546,4	23,2
Непрограммные мероприятия	8264,7	54,1
Итого:	15268,5	100,0

На рисунке 4 представлена схема распределения бюджетных ассигнований по целевым статьям Новоильинского городского поселения на 2016 год.

Рисунок 4. Расходы на реализацию муниципальных программ Новоильинского городского поселения на 2016 год



Средства дорожного фонда направлены на содержание и ремонт автомобильных дорог и искусственных сооружений на них. Мероприятия выполняются в рамках муниципальной программы «Дорожная инфраструктура Новоильинского городского поселения».

Важную роль для Новоильинского городского поселения играет реконструкция автомобильной дороги федерального значения Р-242 «Казань-Пермь-Екатеринбург». Данная автомобильная дорога обеспечивает связь с городом Пермь и способствует развитию торгово-экономических связей Поселения. Автомобильная дорога имеет две полосы движения, расчетная скорость составляет 80 км/час.

#### **IV. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ НОВОИЛЬИНСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

##### **4.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Поселения**

Показатели социально-экономического развития являются ключевым инструментом оценки развития территории, как среды обитания и трудовой деятельности человека.

В период реализации программы прогнозируется увеличение численности населения (Таблица 15). Основным фактором является создание комфортных условий для проживания и создание рабочих мест, что в свою очередь будет способствовать восстановлению процессов естественного прироста населения.

Таблица 15.

Динамика демографического развития Новоильинского городского поселения

<b>Наименование показателя</b>	<b>Факт</b>					<b>Оценка</b>
	<b>2012 г.</b>	<b>2013 г.</b>	<b>2014 г.</b>	<b>2015 г.</b>	<b>2016 г.</b>	<b>2029 г.</b>
Численность населения поселения, человек	3520	3491	3525	3533	3553	4667
Темп изменения численности населения поселения, %	-	99,18	100,97	100,22	100,57	131,35

Основной причиной роста численности населения является увеличение продолжительности жизни населения, а также положительные показатели

рождаемости. Близкое расположение районного центра и автомобильных дорог федерального значения благоприятно сказывается на миграционных показателях.

Наиболее приоритетными нормативными критериями социально-экономического положения Поселения являются обеспеченность жителей жильём, обеспеченность дорогами и газификация жилых домов.

Население Новоильинского городского поселения, в основном, имеет благоприятные условия проживания: наличие централизованных коммунальных услуг, высокий уровень обеспеченности жилым фондом, транспортная доступность. Таким образом, приоритетными задачами жилищного строительства на срок действия программы, является создание комфортных условий проживания, обеспечение инженерной и транспортной инфраструктурой, капитальный ремонт ветхого жилого фонда.

#### **4.2. Прогноз транспортного спроса Поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории Поселения**

В дальнейшем при планируемом увеличении численности населения Новоильинского городского поселения до 4,7 тысяч человек, т.е. более чем на 30%, к 2039 году прирост пассажиропотока составит приблизительно 15-25%.

В связи с этим появится необходимость введения дополнительных оборотных регулярных рейсов, увеличением количества графиков, в том числе в направлении «Новоильинский – Нытва – Новоильинский».

Стабильная демографическая ситуация в Поселении позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории поселения не планируется.

Количество и протяженность внутриселенческих автобусных маршрутов удовлетворяют потребности населения.

Организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению, обязаны систематически, организовывать обследования пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы, составления расписания движения маршрутных транспортных средств, организации дополнительных маршрутов. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

Основной грузопоток и маршруты движения грузового транспорта останутся неизменным и будет проходить по автомобильным дорогам Поселения с целью транспортировки леса и пиломатериалов. В связи с отсутствием крупных предприятий на территории Поселения интенсивность грузового транспорта в черте населенных пунктов, незначительная и на расчетный срок значительно не изменится.

В целях совершения рабочих поездок и поездок на учебу экономически активное население использует личный транспорт. Характер и цели передвижения населения в Поселении последние годы были неизменны, таким образом, можно судить и о неизменности транспортного спроса в прогнозируемом периоде.

В рамках реализации Программы должны быть созданы условия, обеспечивающие привлечение средств внебюджетных источников для модернизации объектов транспортной инфраструктуры. Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов.

### **4.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

В расчетный период 2016 - 2029 гг. железнодорожный, рельсовый и безрельсовый электрический общественный транспорт в Новоильинском городском поселении отсутствует, организация данных видов транспорта не планируется.

Основным видом транспорта остается автомобильный. Развитие автомобильного транспорта является оптимальным вариантом для Поселения, учитывая дальность поездок, плотность и численность населения, отдаленность от краевого центра и расстояние между населенными пунктами Поселения.

Основным видом общественного транспорта остается автобус.

Планируется увеличение уровня автомобилизации Поселения с учетом прогнозируемого роста численности населения согласно Генеральному плану Новоильинского городского поселения.

Создание велосипедных дорожек не предусматривается в связи с отсутствием спроса.

### **4.4. Прогноз развития дорожной сети Новоильинского городского поселения**

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

#### 4.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Не стабильная экономическая ситуация и повышение цен на автомобили вынуждает часть населения отказываться от планируемой покупки транспортного средства. Вследствие чего значительного увеличения количества транспортных средств и уровня автомобилизации в ближайшее время не ожидается (Таблица 16).

Таблица 16.

Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения на территории Новоильинского городского поселения

№	Показатели	Факт	Прогноз				
		2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2029 г.
1	Общая численность населения, чел.	3553	3589	3642	3686	3760	4667
2	Количество автомобилей у населения, ед.	600	624	686	1000	1010	1400
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	169	174	188	271	269	300

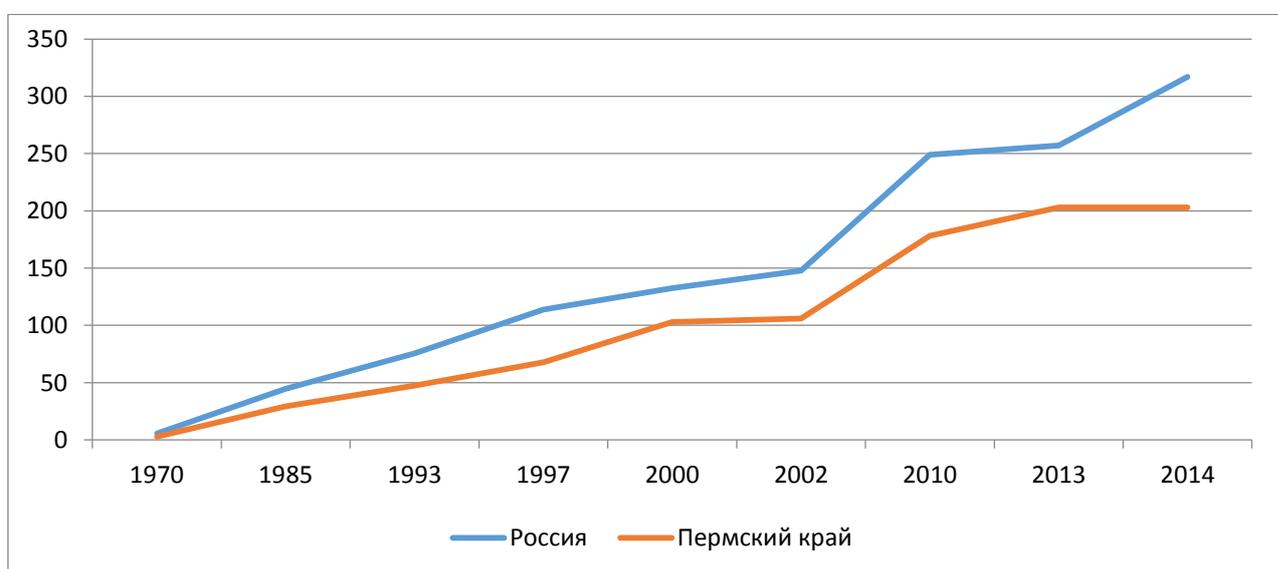
В таблице 17 представлена информация о динамике автомобилизации Российской Федерации в целом и Пермского края. В 2014 году уровень автомобилизации России составил 317 автомобилей на 1000 человек (Рисунок 5).

Таблица 17.

## Уровень автомобилизации Российской Федерации и Пермского края

Наименование субъекта РФ	1970 г.	1985 г.	1993 г.	1997 г.	2000 г.	2002 г.	2010 г.	2013 г.	2104 г.
Россия	5,5	44,5	75,7	113,7	132,4	147,7	249,0	257	317
Пермский край	2,9	29,3	47,5	67,8	102,8	106,0	178,1	203	-

Рисунок 5. Динамика изменения уровня автомобилизации



В соответствии с данными аналитического агентства «Автостат» количество зарегистрированных легковых автомобилей в России на 1 января 2016 года порядка 40 млн. автомобилей, в том числе на территории Пермского края 602 088 автомобиля (Приложение).

#### 4.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Среди главных причин накопившихся проблем в сфере обеспечения безопасности движения при эксплуатации автомобильных дорог следует рассматривать частые изменения в системе финансирования дорожного хозяйства и общее ежегодное сокращение государственных расходов на

поддержание дорожной сети в нормативном состоянии с приоритетным решением первостепенной задачи - развития дорожной сети. Основной стратегией дорожных служб в этот период являлось обеспечение сохранности дорог общего пользования за счет минимально необходимых работ по их ремонту и содержанию.

Требуемый уровень безопасности движения в этих условиях, помимо ликвидации явных дефектов эксплуатационного состояния дорог, влияющих на аварийность, удавалось поддерживать, за счет включения регламентных работ по содержанию дорог, устройству поверхностных обработок покрытия проезжей части, разметке дорог, установке ограждений и т.п., а также благодаря регламентированию режимов движения транспортных потоков - введению местных ограничений скорости движения, запрещению обгонов на сложных участках дорог и др.

Необходимо отметить, что достигнуть планируемого, весьма значительного, снижения дорожной составляющей в общем объеме аварийности в условиях ограниченных финансовых ресурсов можно за счет реализации следующих мер:

- адресного планирования мероприятий по повышению безопасности движения, главным образом, на опасных участках дорожной сети, где аварийность тесно связана с дефектами эксплуатационного состояния, т.е. там, где эффективность мероприятий с позиции соотношения затрат и выгод будет наибольшей;
- обязательного включения мероприятий по повышению безопасности движения в состав работ, предусмотренных ежегодными и среднесрочными программами ремонта дорог, что сократит общие расходы на мероприятия по снижению аварийности;
- приоритетного выполнения сравнительно недорогих мероприятий по повышению безопасности движения, связанных с содержанием дорог и регламентированием режимов движения транспортных средств;

- совершенствования нормативно-технической базы дорожного хозяйства в сфере обновления требований к показателям состояния дорог по условиям безопасности движения с точки зрения их более тесной увязки с результатами исследований по оценке фактического влияния эксплуатационного состояния дорожной сети на аварийность;
- развития научных основ прогнозирования возникновения ДТП, связанных с дорожными условиями, для опережающего принятия профилактических мер, направленных на предотвращение формирования опасных участков из-за эксплуатационного состояния дорожной сети.

На территории Новоильинского городского поселения на период до 2029 года предполагается незначительный рост аварийности. Это связано с увеличением парка автотранспортных средств и неисполнением участниками дорожного движения правил дорожного движения.

Факторами, влияющими на снижение аварийности станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие систем фото-видеофиксации нарушений правил дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ.

#### **4.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения**

В период действия Программы, не предполагается изменения центров транспортного тяготения, структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности, в связи с чем усилится загрязнение атмосферы выбросами в воздух дыма и газообразных

загрязняющих веществ и увеличением воздействия шума на здоровье человека.

В последнее время широкое распространение получило переоборудование автомобиля на использование в качестве основного топлива природный газ, в большинстве случаев это сжиженный углеводородный газ, реже метан.

Главное преимущество использования на автомобилях природного газа, это цена, которая в 1,5-2 раза ниже, чем у бензина. Вторым преимуществом является снижение вредных выбросов: по сравнению с бензином - на 50% меньше окиси углерода, на 40% меньше углеводородов, на 50% меньше окиси азота и на 50% меньше озона. Природный газ является высокооктановым топливом, и предлагает производительность сопоставимую с бензином и дизельным топливом.

Еще одним из развивающихся направлений в автомобилестроении является появление электромобилей. Применение электроэнергии в качестве энергоносителя для электромобилей, кардинально решается вопрос, связанный с токсичностью отработанных газов, а так же позволяет снизить шумовое воздействие от работы и движения автомобиля. Достоинством электрической энергии над другими, является ее низкая стоимость и повсеместное распространение. Однако основным минусом препятствующим развитию данного направления является высокая начальная стоимость автомобиля.

Отсутствие интереса к другим видам топлива (спирты, биогаз, водород) объясняется высокой стоимостью производства и обслуживания автомобилей работающих на данных видах топлива, отсутствием заправочных станций и сложности производства топлива.

## **V. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА**

Варианты развития:

Умеренно-оптимистичный вариант развития возможен при увеличении численности населения и достижении социально-экономических показателей, что позволит реализовать мероприятия в области транспортной инфраструктуры:

- строительство новых дорог;
- капитальный ремонт существующих дорог;
- строительство и ремонт тротуаров;
- строительство объектов транспортной инфраструктуры;
- рост автомобилизации Поселения;
- увеличение автобусного парка.

Данный вариант развития предполагает улучшение качества жизни и обслуживания населения, строительство нового жилья и объектов социальной и коммунальной инфраструктуры.

Умеренно-оптимистичный вариант развития предполагает восстановление социально-экономического уровня жизни населения Новоильинского городского поселения до докризисного уровня, частичное увеличение доходной части бюджета Поселения, полную или частичную реализацию инвестиционных проектов и выполнение мероприятий:

- программы социально-экономического развития,
- программы комплексного развития коммунальной инфраструктуры.

При этом планируется значительное улучшение демографической ситуации. Предполагается активное строительство новых микрорайонов и строительство новых домов.

Пессимистичный вариант развития предполагает инертное экономическое развитие. Строительство домов и застройка индивидуальными жилыми домами существующих микрорайонов на

территории Поселения будет осуществляться низкими или средними темпами. Численность постоянного населения при этом предположительно останется на прежнем уровне либо уменьшится за счет оттока населения.

В случае реализации данного варианта развития основными мероприятиями в области транспортной инфраструктуры будут:

- ремонт и содержание улично-дорожной сети;
- реконструкция автомобильных дорог;
- обновление автобусного парка.

Показатели:

Достижение цели Программы определяется целевыми значениями показателей, перечень которых представлен в таблице 18.

Состав целевых показателей Программы определен исходя из принципа необходимости и достаточности информации для характеристики достижения цели и решения поставленных Программой задач.

Таблица 18.

## Целевые показатели Программы

Наименование показателя	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021-2029 г.
Протяженность вновь построенных автомобильных дорог общего пользования, км	0	0,140	0,160	0,170	0	3,12
Протяженность отремонтированных автомобильных дорог общего пользования, км	3,170	4,140	4,210	3,970	4,290	31,900
Протяженность пешеходных дорожек (тротуаров), км	2,6	3,2	4,0	4,5	4,5	5,2
Количество пассажиров, перевезенных общественным транспортом за отчетный период (год), тыс. чел.	49,0	49,1	49,1	49,3	49,4	49,9
Средний возраст подвижного состава, лет	10	11	12	13	8	10

Количество дорожно-транспортных происшествий, ед.	1	1	1	1	1	1
Количество установленных знаков дорожного движения, обеспечивающих повышение уровня безопасности, ед.	4	3	3	4	4	51

**VI. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ  
ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ,  
РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Достижение цели и плановых показателей, а также решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию и строительству, реконструкции и созданию объектов транспортной инфраструктуры.

Все мероприятия Программы направлены на решение вопросов развития транспортной инфраструктуры с повышением уровня безопасности.

Включенные в Программу мероприятия сгруппированы с учетом их функциональной однородности и взаимосвязанности (Таблица 19).

Таблица 19.

Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, их стоимость и сроки реализации

<b>Наименование мероприятия</b>	<b>2016 г.</b>	<b>2017 г.</b>	<b>2018 г.</b>	<b>2019 г.</b>	<b>2020 г.</b>	<b>2021-2029 гг.</b>
Приобретение автобусов					2000	2000
Установка дорожных знаков в Поселении	20,0	20,0	20,0	25,0	25,0	300,0
Установка остановочных пунктов в п. Новоильинский						240,9
Содержание автомобильных дорог общего пользования	720,0	720,0	720,0	750,0	750,0	6930,0
Установка искусственных неровностей	120,0			60,0	120,0	360
Ремонт	340,0	500,0	500,0			

автомобильной дороги в п. Новоильинский						
Ремонт автомобильной дороги в п. Новоильинский				550	900	6400
Ремонт тротуаров по ул. Ленина	864,7					
Ремонт тротуаров по ул. Свердлова		611,7				
Ремонт тротуаров по ул. Первомайская			657,6			
Ремонт пешеходных дорожек по ул. Пионерская				390,7		
Ремонт пешеходных дорожек по ул. Льва Толстого						412,8
Строительство участка дороги по ул. Луговая (300м.)		135,7	135,7			
Строительство участка дороги по ул. Речная				150,4		
Строительство дороги, п. Новоильинский						2970,1
Паспортизация автомобильной дороги по ул. Ленина (2,6 км)		70,2				
Паспортизация автомобильной дороги по ул. Свердлова (1,8 км)				48,6		
Паспортизация				50,4		

автомобильной дороги по ул. Первомайская (2,1 км)						
Паспортизация автомобильной дороги по ул. Льва Толстого						57,5
Паспортизация автомобильной дороги по ул. Пионерская						48,1
Паспортизация автомобильной дороги по ул. Куйбышева						50,9
Паспортизация автомобильной дороги по ул. Островского						79,4
Паспортизация автомобильной дороги по ул. Пушкина						35,7

**Единая сеть маршрутов регулярных перевозок пассажиров  
на территории Нытвенского муниципального района\***

№ маршрута	Наименование маршрута	Протяжённость маршрута	Наименование перевозчика	Примечание
1	2	3	4	5
256	Нытва-Новоильинск	14,0	МУП "Нытвенское АТП»	
258	Нытва-Уральский	18,1	МУП "Нытвенское АТП»	
б/№	Нытва - Груни	33,0	МУП "Нытвенское АТП»	
6	Нытва - Уральский	18,1	ИП Эфендиев Э.А.О.	
7	Нытва - Новоильинск	14,0	ИП Эфендиев Э.А. О.	
8	Нытва - Шерья	18,0	ИП Эфендиев Э.А.О.	
9	Нытва - Шумиха	22,0	ИП Эфендиев Э.А.О.	
10	Нытва - Чайковская	37,1	ИП Эфендиев Э.А.О.	
100	Постаногы – Нытва	58,2	ИП Кошкин С.Н.	
101	Заполье - Нытва	57,4	ИП Кошкин С.Н.	
	с. Григорьевское - Нытва	42,0	ИП Кошкин С.Н.	
	ст.Григорьевская-Нытва	47,1	ИП Кошкин С.Н.	

\* Постановление администрации Нытвенского муниципального района от 18.01.2016 № 05 «О единой маршрутной сети регулярных перевозок пассажиров и расписании движения автобусов на районных маршрутах»

Расписание движения автобусов на районных маршрутах

№ маршрута	Наименование маршрута	Протяжённость маршрута	Дни недели	Время отправления от начального пункта	Время в пути	Время прибытия на конечный пункт	Время отправления с конечного пункта	Перевозчик
1	2	3	4	5	6	7	8	10
	<b>Нытва-Новоильинск</b>							
256		14,0	Пн-сб	6-35	0-30	7-05	7-05	МУП «Нытв» АТП
7			Пн-сб	7-00	0-25	7-25	7-30	ИП Эфендиев
			Пн-вск	7-40	0-30	8-15	8-20	МУП «Нытв» АТП
				9-05	0-30	9-35	9-40	МУП «Нытв» АТП
				10-25	0-30	10-55	11-00	МУП «Нытв» АТП
				12-15	0-30	12-45	12-50	МУП «Нытв» АТП
				14-05	0-30	14-35	14-40	МУП «Нытв» АТП
				15-25	0-30	15-55	16-00	МУП «Нытв» АТП
				17-30	0-30	18-00	18-10	МУП «Нытв» АТП
				18-50	0-30	19-20	19-20	МУП «Нытв» АТП
	<b>Нытва-Уральский</b>							

258		18,1	Пн-сб	6-25	0-40	7-05	7-10	МУП «Нытв» АТП
6		18,1	Пн-сб	6-45	0-25	7-10	7-15	ИП Эфендиев
			Пн-сб	7-45	0-25	8-10	8-15	ИП Эфендиев
			Пн-вск	8-15	0-40	8-55	9-00	МУП «Нытв» АТП
			Пн-сб	8-45	0-25	9-10	9-15	ИП Эфендиев
			Пн-вск	9-45	0-40	10-25	10-30	МУП «Нытв» АТП
			Пн-вск	10-30	0-40	11-10	11-15	МУП «Нытв» АТП
			Пн-сб	11-15	0-25	11-40	11-45	ИП Эфендиев
			Пн-вск	12-35	0-40	13-15	13-20	МУП «Нытв» АТП
			Пн-сб	13-40	0-25	14-05	14-10	ИП Эфендиев
			Пн-вск	14-05	0-40	14-45	14-50	МУП «Нытв» АТП
			Пн-сб	15-00	0-25	15-25	15-30	ИП Эфендиев
			Пн-вск	15-35	0-40	16-15	16-20	МУП «Нытв» АТП
			Пн-птн	16-00	0-30	16-30	16-35	МУП «Нытв» АТП
			Пн-сб	17-20	0-25	17-45	17-50	ИП Эфендиев
			Пн-сб	18-50	0-25	19-15	19-30	ИП Эфендиев
	<b>Нытв-Груни</b>	33,0	Пн.	6-30	0-40	7-10	7-20	МУП «Нытв» АТП
				12-15	0-40	12-55	13-05	МУП

								«Нытва» АТП
100	<b>Постановы Григорьевская Нытва</b>	- -	58,2	Пн.ср.пт н.	7-45	1-05	8-50	ИП Кошкин
101	<b>Заполье Григорьевская Нытва</b>	- -	57,4	Вт.,чтв.	7-45	1-05	8-50	ИП Кошкин
	<b>Григорьевская- Нытва</b>		47,1	Пн. - птн.	8-30	0-45	9-15	ИП Кошкин
	<b>Григорьевская- Нытва</b>			Пн. - птн.	15-00	0-45	15-45	ИП Кошкин
	<b>Григорьевское- Нытва</b>		42,0	Пн. - птн.	8-05	0-45	8-50	ИП Кошкин
	<b>Григорьевское- Нытва</b>			Пн. - птн.	8-35	0-45	9-20	ИП Кошкин
	<b>Григорьевское- Нытва</b>			Пн. - птн.	12-00	0-45	12-45	ИП Кошкин
	<b>Григорьевское- Нытва</b>			Пн. - птн.	15-10	0-45	15-45	ИП Кошкин
	<b>из г. Нытва</b>			Пн. - птн.				ИП Кошкин
	<b>Нытва Григорьевская</b>	- -	47,1	пн.- птн.	10-30	0-50	11-20	ИП Кошкин
	<b>Нытва Григорьевская</b>	- -		пн.- птн.	11-30	0-50	12-20	ИП Кошкин
	<b>Нытва Григорьевская</b>	- -		пн.- птн.	16-30	0-50	17-20	ИП Кошкин
100	<b>Нытва Григорьевская Постановы</b>	- -	58,2	пн.ср.пт н.	14-00	1-15	15-15	ИП Кошкин
101	<b>Нытва Григорьевская Заполье</b>	- -	57,4	вт. чтв.	14-00	1-15	15-15	ИП Кошкин
	<b>Григорьевская- Нытва</b>		47,1	Сб. вск., пр. дни	8-10	0-45	9-00	ИП Кошкин
					15-00	0-45	15-50	
	<b>Нытва- Григорьевская</b>		47,1	Сб. вск., пр.дни	12-00	0-45	12-50	ИП Кошкин
					16-30	0-45	17-20	

8	<b>Нытва-Шерья</b>	18,0	Пн-сб	8:30	0:25	8:55	9:00	ИП Эфендиев.
				12:30	0:25	12:55	13:00	
9	<b>Нытва-Шумиха</b>	22,0	Пн-сб	8:30	0:25	8:55	9:00	ИП Эфендиев.
				12:30	0:25	12:55	13:00	.
	<b>Нытва-Шумиха- Шерья</b>		сбт	8:30	0:25	8:55	9:00	ИП Эфендиев.
				12:30	0:25	12-55	13:00	
10	<b>Нытва Чайковская</b>	- 37,1	Пн.ср.пт н	6-45	0-40	7-25	7-30	ИП Эфендиев
				12-30	0-40	13-10	13-20	

**Информация о протяженности улиц с твердым покрытием  
Новоильинского городского поселения**

Наименование улицы	Общая протяженность, км	Протяженность улиц с твердым покрытием, км
Пушкина	1	1
Островского	1,5	1,5
Куйбышева	1,55	1,55
Пионерская	1,3	1,3
Льва Толстого	1,15	1,15
Первомайская	2,1	2,1
Гражданская	0,35	0,35
Свердлова	1,8	1,8
Ленина	2,6	2,6
Советская	0,83	0,83
Магистральная	0,8	0,8
Заречная	1,2	1,2
Спортивный переулок	1,25	1,25
Орджоникидзе	0,28	0,28
Комсомольская	0,7	0,7
Лесная	0,5	0,5
Гоголя	0,6	0,6
Южная	0,2	0,2
Октябрьская	0,78	0,78
Революционная	0,6	0,6
Полевая	0,2	0
Зеленая	0,4	0
Северная	0,24	0,24
Луговая	0,24	0

Новый	0,2	0,2
Вокзальная	1,2	1,2
Мира	1,2	0
Строительная	1,2	0
Больничная	1,2	0
Стадионная	1,2	0
Боровая	0,5	0
Садовая	0,3	0
Сазыкина	0,7	0
Квартальные переулки	3,8	3,8
Отворот на кладбище	0,15	0,15
Отворот на полигон ТБО	0,5	0,5
Объездная дорога	1,95	1,95
Домзавод-Нижний склад	2	2
Ленина-Нижний склад	2	2
Пос.Новоильинский- п/л Гагаринец	2,5	2,5
Пос.Новоильинский- п/л Гагаринец	4,5	0
Итого по Поселению:	47,27	35,63

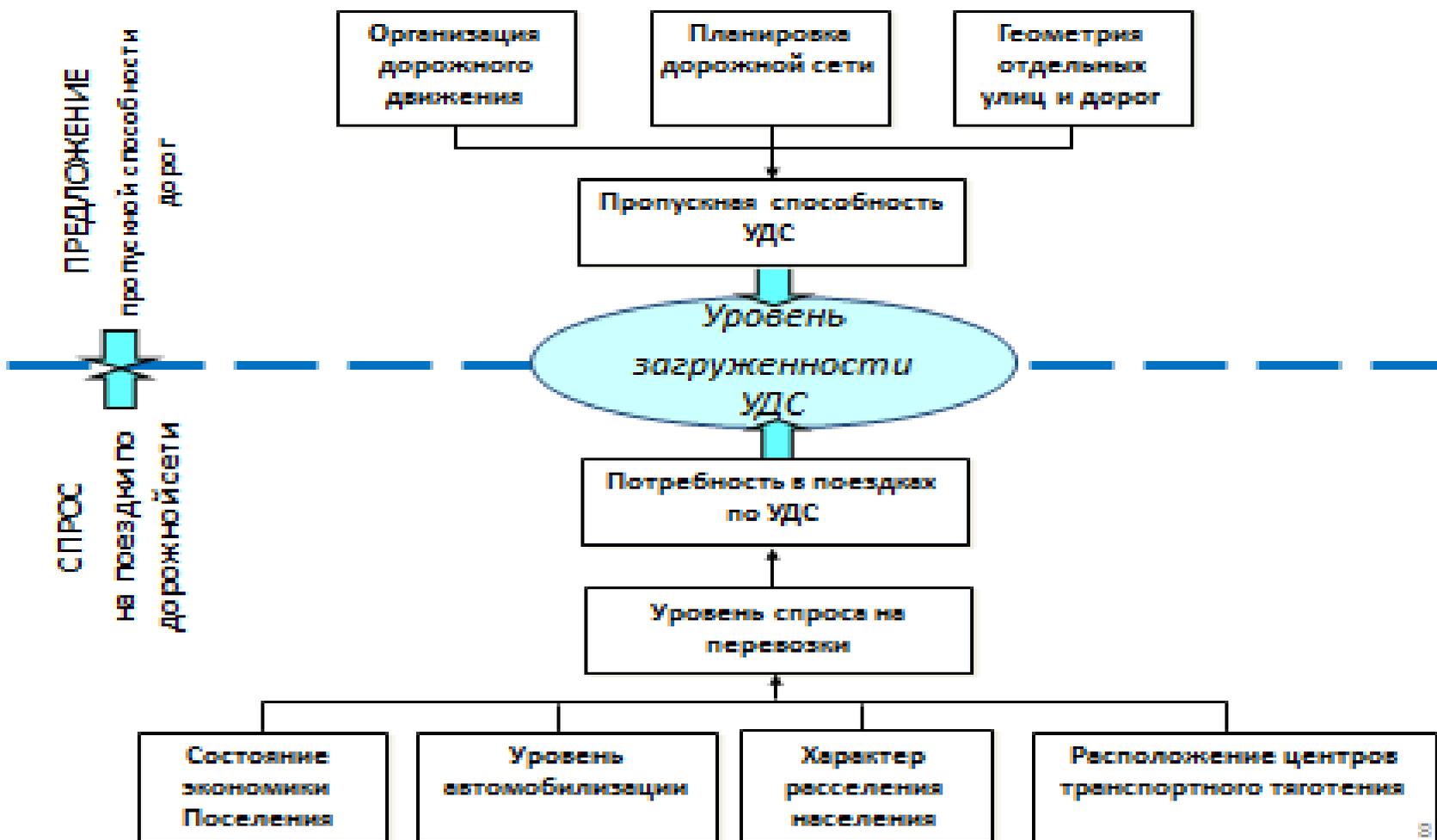
## Приложение

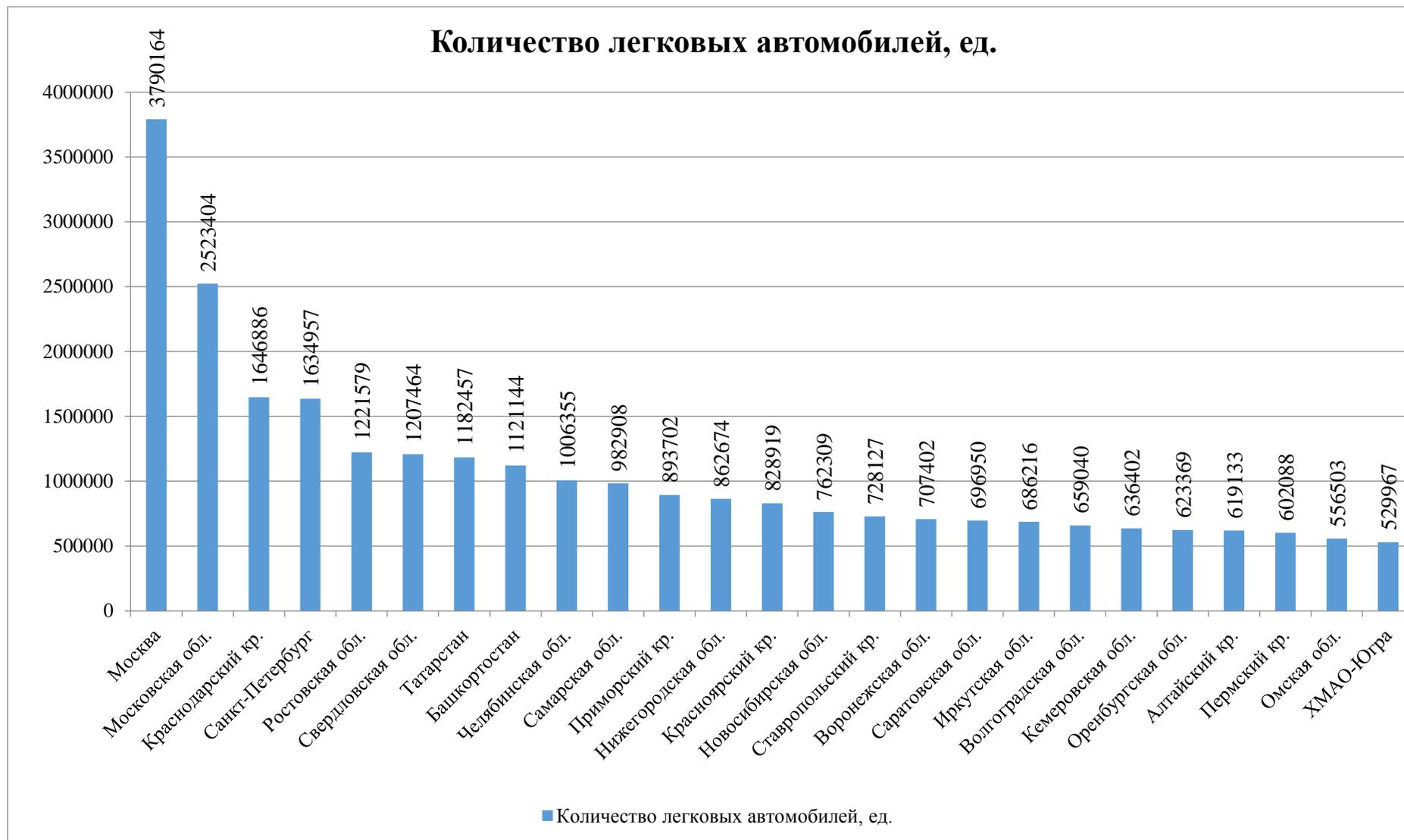
### Характеристика автомобильных дорог, находящиеся в собственности Новоильинского городского поселения

Наименование улицы	Общая протяженность, км	Ширина, м	Тип покрытия
Пушкина	1	14	Гравий
Островского	1,5	14	Гравий
Куйбышева	1,55	14	Гравий
Пионерская	1,3	12	Гравий
Льва Толстого	1,15	12	Гравий
Первомайская	2,1	14	Гравий
Гражданская	0,35	8	Гравий
Свердлова	1,8	12	Гравий
Ленина	2,6	18	Асфальт
Советская	0,83	6	Гравий
Магистральная	0,8	8	Гравий
Заречная	1,2	12	Гравий
Спортивный переулок	1,25	12	Гравий
Орджоникидзе	0,28	12	Гравий
Комсомольская	0,7	12	Гравий
Лесная	0,5	12	Гравий
Гоголя	0,6	12	Гравий
Южная	0,2	12	Гравий
Октябрьская	0,78	10	Гравий
Революционная	0,6	12	Гравий
Полевая	0,2	12	Грунт
Зеленая	0,4	12	Грунт
Северная	0,24	12	Гравий
Луговая	0,24	12	Грунт

Новый	0,2	12	Гравий
Вокзальная	1,2	12	Гравий
Мира	1,2	12	Грунт
Строительная	1,2	12	Грунт
Больничная	1,2	12	Грунт
Стадионная	1,2	12	Грунт
Боровая	0,5	8	Грунт
Садовая	0,3	8	Грунт
Сазыкина	0,7		
Квартальные переулки	3,8	10	Гравий
Отворот на кладбище	0,15	8	Гравий
Отворот на полигон ТБО	0,5	8	Гравий
Объездная дорога	1,95	6	Гравий
Домзавод-Нижний склад	2	12	Гравий
Ленина-Нижний склад	2	12	Гравий
Пос.Новоильинский- п/л Гагаринец	2,5	8	Гравий
Пос.Новоильинский- п/л Гагаринец	4,5	8	Грунт
Итого по Поселению:	47,27		

Факторы, определяющие уровень загруженности улично-дорожной сети Поселения





## Приложение

Альтернативный перечень земельных участков, расположенных на территории Новоильинского городского поселения, предназначенных для предоставления многодетным семьям

№ п/п	Месторасположение земельного участка	Кадастровый номер земельного участка	Площадь, земельного участка, кв.м.	Категория земель	Вид разрешенного использования
1	ул. Боровая, 14 а	59:26:0600309:16	650	Земли населенных пунктов	ИЖС
2	ул. Боровая, 14 б	59:26:0600309:17	650	Земли населенных пунктов	ИЖС
3	ул. Луговая	59:26:0600107:70	1200	Земли населенных пунктов	ИЖС
4	ул. Южная	Не сформирован	1500	Земли населенных пунктов	ИЖС
5	ул. Южная	Не сформирован	1500	Земли населенных пунктов	ИЖС