**Совет Чернолучинского городского поселения**

**ОМСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА ОМСКОЙ ОБЛАСТИ**

|  |
| --- |
|  |

**РЕШЕНИЕ**

15.04.2024 № 12

Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Чернолучинского городского поселения Омского муниципального района Омской области

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Уставом Чернолучинского городского поселения Омского муниципального района Омской области, Совет Чернолучинского городского поселения Омского муниципального района Омской области

РЕШИЛ:

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Чернолучинского городского поселения Омского муниципального района Омской области согласно приложению к настоящему решению.

2. Опубликовать настоящее решение на официальном сайте Чернолучье.рф в информационно-телекоммуникационной сети Интернет.

3. Настоящее решение вступает в силу с момента его официального опубликования.

Глава городского поселения Н.В. Юркив

Приложение

к решению Совета

Чернолучинского городского поселения

Омского муниципального района

Омской области

от 15.04.2024 № 12

**ПРОГРАММА**

**КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

 **муниципального образования**

 **Чернолучинского городского поселения**

 **Омского муниципального района**

 **Омской области**

2024 г.

Содержание

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Введение………………………………………………………………… | 5 |
| 1. | Паспорт программы …………………………………………………… | 7 |
| 2. | Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры.……………………………………………………….. | 10 |
| 2.1 | Анализ положения городского поселения в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации…….……………………………..... | 10 |
| 2.2 | Социально-экономическая характеристика городского поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса…………………………………………………………………… | 11 |
| 2.3 | Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта……………….. | 13 |
| 2.4 | Характеристика сети дорог городского поселения, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог……………………………………. | 14 |
| 2.5 | Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в городском поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами)………………………………… | 18 |
| 2.6 | Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока…………………………………….. | 19 |
| 2.7 | Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения…………………………………………………………… | 19 |
| 2.8 | Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств….…. | 20 |
| 2.9 | Анализ уровня безопасности дорожного движения…………………. | 21 |
| 2.10 | Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения………………………………………………………………... | 21 |
| 2.11 | Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры городского поселения  | 22 |
| 2.12 | Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры городского поселения ……………………………………….………… | 23 |
| 2.13 | Оценка финансирования транспортной инфраструктуры…………… | 25 |
| 3 | Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории городского поселения……………………………..…………………… | 26 |
| 3.1 | Прогноз социально-экономического и градостроительного развития городского поселения ………………………………………..………… | 26 |
| 3.2 | Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории городского поселения ……………….… | 28 |
| 3.3 | Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта……………………………………………………………… | 28 |
| 3.4 | Прогноз развития дорожной сети городского поселения……………. | 28 |
| 3.5 | Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения……………………………………………………………….... | 29 |
| 3.6 | Прогноз показателей безопасности дорожного движения………………………………………………………………… | 29 |
| 3.7 | Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения………………………… | 30 |
| 4 | Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта……. | 31 |
| 5 | Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры………………….. | 36 |
| 5.1 | Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта……………………………………………………………… | 37 |
| 5.2 | Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов………………………… | 37 |
| 5.3 | Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства……………………………………………. | 37 |
| 5.4 | Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения…………………………………………. | 38 |
| 5.5 | Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб…………………………………………………………………….. | 39 |
| 5.6 | Мероприятия по развитию сети дорог………………………………… | 39 |
| 6 | Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры………… | 42 |
| 6.1 | Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков… | 42 |
| 6.2 | Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем…………………………………………………………………… | 43 |
| 6.3 | Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения……………………………. | 43 |
| 6.4 | Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения……………………………………………………………….. | 45 |
| 7 | Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры………..………………………………………………. | 46 |
| 8 | Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры………………….. | 49 |
| 9 | Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории городского поселения …………………………………..... | 52 |

**Введение**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, который предусмотрен также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования, планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Реализация программы должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

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

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

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

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры. Основными целями программы являются:

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

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов. Таким образом, Программа является прогнозно-плановым документом, во-первых, формулирующим и увязывающим по срокам, финансовым, трудовым, материальным и прочим ресурсам реализацию стратегических приоритетов в сфере развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, во-вторых, формирующим плановую основу взаимодействия членов местного сообщества, обеспечивающего и реализацию стратегических приоритетов, и текущее сбалансированное функционирование экономического и социального секторов муниципального образования.

**1. Паспорт программы**

|  |  |
| --- | --- |
| НаименованиеПрограммы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Чернолучинского городского поселения Омского муниципального района Омской области (далее – Программа) |
| Основание для разработкиПрограммы | - Градостроительный кодекс Российской Федерации;- Федеральный закон от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;- Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». |
| Заказчик Программы | Администрация Чернолучинского городского поселения Омского муниципального района Омской области |
| Разработчик Программы | Индивидуальный предприниматель Жеребцова Марина Алексеевна |
| Цель Программы | Обеспечение сбалансированного перспективного развития транспортной инфраструктуры городского поселения в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения. |
| Задачи Программы | а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории городского поселения;б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории городского поселения;г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью городского поселения;д) создание условий для управления транспортным спросом;е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;з) создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры |
| Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры поселения | Индикаторами, характеризующими успешность реализации Программы, станут:- снижение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;- количество ДТП произошедших на территории поселения не более 1 случая в год;- снижение количества выбросов вредных веществ в атмосферу от автотранспортных средств на 15 %. |
| Сроки и этапы реализации Программы | Сроки Программы: с 2024 по 2040 гг. Этапы Программы:1 этап – 2024-2028 гг.2 этап – 2029-2040 гг. |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий попроектированию,строительству,реконструкции объектовтранспортнойинфраструктуры | Мероприятия программы (инвестиционные проекты) направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по направлениям:а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта;б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов;в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства;г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения;д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб;е) мероприятия по развитию сети дорог;ж) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков;з) мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем;и) мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения;к) мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. |
| Объемы и источники финансирования Программы | Общий объем финансирования Программы составляет в 2024 –2040 годах – 339,553 млн. рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2024 – 2040 годов, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода. |

**2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

**2.1 Анализ положения городского поселения в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации**

Чернолучинское городское поселение Омского муниципального района Омской области (далее – Чернолучинское поселение) образовано в 2005 году. Поселение расположено в северо-западной части Омского муниципального района Омской области, площадь Чернолучинского поселения составляет 6,3 тыс.кв или 0,18 процента территории Омского муниципального района Омской области (далее – Омский муниципальный район).

Чернолучинское поселение образует один населенный пункт - д.п. Чернолучинский, который и является его административным центром.

Удаленность Чернолучинского городского поселения до территориальной границы г.Омска составляет 31 км, до районного центра – 65 км.

Городское поселение расположено в пределах Красноярско-Чернолучинского лесного массива естественного происхождения, в степи, на излучине р. Иртыш. Данный массив входит в зелёную зону Омска. Среди насаждений преобладают сосняки и березняки. Сосняки естественного происхождения занимают площадь 850 га, культуры хвойных пород занимают – 234 га. Эти насаждения имеют важное водо-охранное и почвозащитное значение.

Постановлением Главы Администрации Омской области от 08.12.1992 года юридически закреплён статус курорта местного значения Красноярско-Чернолучинской зоны, площадью свыше 7800 га. Основную тяжесть рекреационной нагрузки несут зелёные зоны вокруг населённых пунктов, которые по данным управления лесного хозяйства составляют в области 70,9 тыс. га, в т.ч. вокруг Омска 45,1 тыс. га.

Статус и границы городского поселения установлены Законом Омской области от 30 июля 2004 года № 548-ОЗ «О границах и статусе муниципальных образований Омской области».

**2.2 Социально-экономическая характеристика городского поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса**

По данным статистического учета численность постоянного населения Чернолучинского городского поселения по состоянию на 1 января 2024 года составляет 1516 человек. Плотность населения, проживающего на территории Чернолучинского городского поселения, составляет 111 человек на 1 км2.

Протяженность дорог поселения составляет 18.9 км, в том числе в муниципальной собственности 17800 м, из них грунтовые – 5340 м, с твердым асфальтовым покрытием 12430 м, не оформленные в собственность 1238 м.

Учитывая особенное расположение Чернолучинского поселения – место отдыха и оздоровления людей, в Чернолучинском городском поселении проводится целенаправленная работа по благоустройству: проведен ремонт дорожного покрытия, установлены дорожные знаки, мусорные контейнеры вдоль дорог, обустроены и оформлены клумбы, газоны, проводится озеленение, окос обочин, уборка лесо-парковых зон и иные мероприятия.

Но, несмотря на это существует ряд проблем в вопросах благоустройства, которые требуют постоянного решения.

Необходимость благоустройства территории поселения, в том числе комплексного, продиктовано на сегодняшний день необходимостью обеспечения проживания людей в более комфортных условиях при постоянно растущем благосостоянии населения.

Сегодня, коммунальное хозяйство Чернолучинского городского поселения характеризуется низкой инвестиционной привлекательностью, высокой степенью аварийности, низкой эффективностью системы управления. Актуальна проблема износа объектов коммунальной инфраструктуры. Постоянно требующей особого внимания является обеспечение жителей поселения водой. Уровень износа фондов коммунальной инфраструктуры составляет 70 процентов. Модернизация объектов коммунальной инфраструктуры связана как с реконструкцией существующих объектов с высоким уровнем износа, так и со строительством новых объектов, направленных на их замену.

Для решения указанных проблем необходимо использование программно-целевого метода. Это позволит более эффективно использовать финансовые ресурсы, сконцентрировав их на решении приоритетных задач, обеспечить комплексное решение проблем в долгосрочной перспективе, а также взаимосвязь между проводимыми мероприятиями и результатами их выполнения.

На перспективу предполагается рост экономического развития поселения и повышение жизненного уровня в Чернолучинском городском поселении, в связи с чем может наблюдаться рост мобильности и подвижности населения, объемы и дальность перевозок, в значительной мере определяющие социально-экономическое развитие поселения. Мобильность товаров, подвижность населения во многом определяют эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения.

Любые передвижения осуществляются в соответствии с определенной целью: трудовые, учебные, культурно-бытовые, служебные.

Трудовые − поездки на работу, с работы. Эти передвижения наиболее устойчивые составляют 50−60%.

Учебные − поездки учащихся, студентов в учебные заведения и обратно. Доля передвижений, в соответствии с этой целью, составляет 15−25%.

Культурно-бытовые − поездки по различным личным и бытовым нуждам, являющиеся эпизодическими и зависящие от доходов, социального статуса, рода занятий, возраста и др.

Служебные − поездки в рабочее время при производственной необходимости или выполнении служебных обязанностей.

Потребность в передвижении называют транспортным спросом. Он выражается в виде пассажиропотоков, грузопотоков, пешеходных потоков, объемов движения и перевозки, общей подвижности населения. При этом вся инфраструктура общественного транспорта, подвижной состав и другие составляющие (или комплекс параметров, их характеризующих) − транспортное предложение. Транспортное предложение на прямую воздействует на транспортный спрос, при качественной модернизации транспортной системы или отдельных её элементов всегда наблюдается рост тех или иных показателей транспортного спроса.

Чернолучинское городское поселение характеризуется достаточно стабильным уровнем транспортного спроса. Этому способствует планомерное развитие транспортной инфраструктуры. Улично-дорожная сеть удовлетворяет основным потребностям населения, что приводит к достаточно высокому уровню автомобилизации. Градостроительная политика направленна на соблюдение уровня доступности социально-значимых объектов для населения. На срок действия Программы планируется стабильный рост транспортного спроса.

Тем самым, основными задачами по совершенствованию транспортной системы Чернолучинского городского поселения являются:

- улучшение связей сложившихся функциональных зон между собой;

- повышение уровня благоустройства улично-дорожной сети.

Решение этих задач позволит обеспечить бесперебойное и круглогодичное сообщение с районным центром, а также с соседними муниципальными образованиями.

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

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии территорий. Уровень транспортного обеспечения существенно влияет на градостроительную ценность территории. Задача развития транспортной инфраструктуры – создание благоприятной среды для жизнедеятельности населения, нейтрализация отрицательных климатических факторов и обеспечение доступности услуг социальной сферы.

Транспортная инфраструктура Чернолучинского городского поселения представлена в виде основных элементов транспортной инфраструктуры, таких как:

− автомобильный транспорт.

**Автомобильный транспорт.**

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры Чернолучинского городского поселения. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, обеспечивают жизнедеятельность поселения, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста поселения, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения.

К автомобильным дорогам общего пользования местного значения относятся муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах городского поселения, находящиеся в муниципальной собственности городского поселения.

Основным видом транспорта, осуществляющим грузовые и пассажирские перевозки на территории поселения, является автомобильный транспорт.

По территории Чернолучинского городского поселения не проходят автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального значения, установленные в соответствии Распоряжением Правительства Омской области № 38-рп от 26.03.2008 (ред. от 30.11.2023 №271-рп) «О перечне автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, относящихся к собственности Омской области».

Дачный поселок Чернолучинский обеспечен регулярным транспортным сообщением, обслуживание населения осуществляется автомобильным транспортом: автобусами АО «Омскоблавтотранс» и маршрутными такси, принадлежащими Индивидуальным предпринимателям.

**2.4 Характеристика сети дорог городского поселения, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог**

Улично-дорожная сеть населённого пункта формируется как единая целостная система и является основой планировочного каркаса. На сегодняшний день улицы и дороги Чернолучинского городского поселения имеют твёрдое и грунтовое покрытие, и находится в неудовлетворительном состоянии. Тротуары частично отсутствуют, пешеходы осуществляют движение по проезжей части и обочинам.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Чернолучинского городского поселения отражен в таблице 1.

Таблица 1

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Чернолучинского городского поселения

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Идентификационный номер | Наименование  | Начало  | Конец  | Протяжен-ность, км | Тип покрытия  | Средняя ширина дороги |
| 1 | 55-644-153 ОП МП 001 | Ул. Курортная  | ДОЦ «Солнечная поляна» | Дом №4 ул. «Русский лес» | 7,27 | а/б, грунт | 4,65 м |
| 2 | 55-644-153 ОП МП 002 | Ул. Пионерская  | Жилой дом №11 ул. Пионерская | Жилой дом №6 ул. Пионерская | 1,6 | а/б | 6,5 м |
| 3 | 55-644-153 ОП МП 003 | Ул. Торговая  | Жилой дом №2 по ул. Торговая | Жилой дом №21 по ул. Торговая | 0,85 | а/б, грунт | 4,4 м |
| 4 | 55-644-153 ОП МП 004 | Ул. Советская | Автостанция ул. Торговая №6В | Жилой дом №13 ул. Поселковая | 0,37 | а/б, грунт | 3,76 м |
| 5 | 55-644-153 ОП МП 005 | Ул. Сосновая | От автостанции по ул. Советская  | Жилой дом №30 ул. Сосновая | 1,7 | а/б, грунт | 4,4 м |
| 6 | 55-644-153 ОП МП 006 | Ул. Кольцевая | Жилой дом №11 ул. Торговая | Жилой дом №12 ул. Торговая | 0,3 | грунт | 3,5 м |
| 7 | 55-644-153 ОП МП 007 | Ул. Поселковая | Жилой дом №15 ул. Торговая | Жилой дом №15 ул. Поселковая | 0,3 | а/б, грунт | 3,95 м |
| 8 | 55-644-153 ОП МП 008 | Ул. Береговая | Жилой дом №55 ул. Береговая | Жилой дом №88 ул. Береговая | 1,4 | а/б, грунт | 3,94 м |
| 9 | 55-644-153 ОП МП 009 | Ул. Лесная | Жилой дом №1 по ул. п/х им. Баранова | Адм. корпус ЗАО п.о. «Мечта» | 1,56 | а/б, грунт | 3 м |
| 10 | 55-644-153 ОП МП 010 | Ул. Иртышский дом отдыха | Дом №9 ул. Иртышский дом отдыха | Жилой дом №18 ул. Иртышский дом отдыха | 0,4 | грунт | 5,45 м |
| 11 | 55-644-153 ОП МП 011 | Проезд «Автомобилист» | Ул. Курортная №20 | Жилой дом №6 ул. Пионерская | 0,34 | а/б | 6,45 м |
| 12 | 55-644-153 ОП МП 012 | Ул. 3-й Перекат | Жилой дом №30 ул. Пионерская | База УВД ул. Курортная №16 | 1,8 | а/б, грунт | 4,5 м |
| 13 | 55-644-153 ОП МП 013 | Ул. Восточная | Жилой дом №1 ул. Восточная | Жилой дом №27 по ул. Восточная | 0,41 | а/б, грунт | 3,25 м |
| 14 | 55-644-153 ОП МП 014 | Ул. Зеленая  | Котельная по ул. Пионерская №18Б | Жилой дом №24 по ул. Зеленая | 0,54 | грунт | 3,71 м |
| 15 | 55-644-153 ОП МП 015 | Ул. Поворотная | От дома №1 ул. Поворотная | До проезда в гаражный кооператив «Нива-2» | 0,17 | грунт | 3 м |
| 16 | 55-644-153 ОП МП 016 | Переулок Березовый | Пер. Березовый №1 | Гаражный кооператив «Нива-2» | 0,14 | грунт | 3 м |
| 17 | 55-644-153 ОП МП 017 | Переулок Зеленый | Ул. Зеленая №18 | Д. №17 пер. Зеленый | 0,22 | грунт | 3 м |
| 18 | 55-644-153 ОП МП 018 | Ул. Спортивная | Ул. Береговая №88 | ДОЛ «Энергия» | 1,11 | грунт | 3,5 м |

На территории городского поселения нет объектов транспортной инфраструктуры.

На сегодняшний день Чернолучинское городское поселение имеет достаточную обеспеченность внешними транспортными связями с городом Омском и близлежащими к поселению территориями.

Основными транспортными артериями в населённом пункте являются главные улицы в жилой застройке. Основные маршруты движения грузовых потоков в населённом пункте на сегодняшний день проходят по местным дорогам, а также по центральным улицам. Интенсивность грузового транспорта незначительная.

Индивидуальный транспорт в основном хранится на участках усадеб, а для жителей многоквартирных домов – непосредственно во дворах, в боксовых гаражах. Ведомственный транспорт размещается на участках ведомств.

Техобслуживание ведомственного транспорта также в основном осуществляется на участках ведомств. Ремонт и обслуживание индивидуального автотранспорта осуществляется в г. Омске.

Участки дорог с перегруженным дорожным движением на улично-дорожной сети городского поселения не выявлены.

Скорость движения на дорогах составляет 40-60 км/час.

Развитие экономики Чернолучинского городского поселения во многом определяется эффективностью функционирования транспортной системы, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог общего пользования местного значения и межмуниципальных транспортных путей.

Несмотря на то, что администрация Чернолучинского городского поселения в последние годы уделяет большое внимание развитию и совершенствованию транспортной инфраструктуры, улучшению качества их содержания, проблема недостаточности финансирования остается одной из основных проблем дорожного хозяйства. В условиях недостаточного финансирования дорожная инфраструктура неуклонно разрушается и теряет свои технико-эксплуатационные качества, что влечет ускоренное разрушение как самих элементов автомобильной дороги, так и автотранспортных средств, обуславливает повышение издержек пользователей автодорог.

Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Для эффективного решения проблем транспортной инфраструктуры необходимо продолжение системной реализации мероприятий, направленных на комплексное развитие транспортной сети в соответствии с социально-экономическими и градостроительными темпами развития муниципального образования и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

В результате анализа улично-дорожной сети муниципального образования выявлены следующие причины, усложняющие работу транспорта:

- неудовлетворительное техническое состояние улиц и дорог;

- недостаточность ширины проезжей части (4-6 м);

- значительная протяжённость грунтовых дорог;

- отсутствие дифференцирования улиц по назначению;

- частичное отсутствие искусственного освещения;

- отсутствие тротуаров необходимых для упорядочения движения пешеходов.

Основным направлением развития системы внешнего транспорта является выполнение комплекса мероприятий по организации безопасности дорожного движении, в частности, по размещению дорожных знаков, устройству искусственных неровностей, а также организация пешеходных переходов.

Оценка качества содержания дорог – удовлетворительное.

**2.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в городском поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами)**

Автомобильный парк городского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Хранение автомобилей на территории поселения осуществляется на участках индивидуального жилищного строительства, а для жителей многоквартирных домов – непосредственно во дворах. Также выделены отдельные участки для индивидуального гаражного хранения. В дп. Чернолучинский по ул. Пионерская расположен Потребительский Гаражный Кооператив «Нива-2».

Специально оборудованные парковочные места имеются по ул. Пионерская, 16 (у здания Администрации) – 5 мест и по ул. Пионерская, 17 – 10 мест.

В соответствии с данными Генерального плана, по состоянию на начало 2020 года общая численность населения в поселении составляла 1642 человека и уровень обеспеченности населения индивидуальными легковыми автомобилями порядка 263 единиц на 1000 жителей. Таким образом, общее количество легковых автомобилей на территории населённого пункта составляет около 430 единиц.

По состоянию на 01.01.2024 г. численность населения в поселении – 1516 человек, а значит общее количество легковых автомобилей на территории населённого пункта составляет около 400 единиц.

В соответствии с СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» (актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*) минимальный уровень обеспеченности станциями технического обслуживания – 1 пост на 200 легковых автомобилей. Согласно СП 42.13330.2016, потребность в АЗС составляет: 1 топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей. На селитебных территориях и на прилегающих к ним производственных территориях следует предусматривать гаражи и открытые стоянки для постоянного хранения не менее 90 % расчётного числа индивидуальных легковых автомобилей.

Исходя из нормативных требований, общего количества индивидуальных легковых автомобилей и наличия объектов дорожного сервиса видно, что в настоящее время в поселении должны быть размещены СТО общей мощностью не менее 2 постов.

При общей численности жителей в многоквартирных домах около 1000 чел., число мест на открытых парковках должно составлять не менее 235 ед.

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

Общественный пассажирский транспорт играет существенную роль в экономике муниципального образования, так как именно маршрутный транспорт является основным способом перемещения пассажиров, где наблюдается высокий спрос пассажиропотока. Автобусными пассажироперевозками занимается АО «Омскоблавтотранс» - отправление от Автовокзала в г. Омске, конечная остановка санаторий «Русский лес».

**2.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения**

В соответствии со Сводом правил СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» затраты времени в населенных пунктах от мест проживания до мест работы для 90% трудящихся при численности населения 100 тыс. жителей и менее не должны превышать зону пешей доступности, что применительно к дп. Чернолучинский, данные мероприятия выполняются.

Для движения пешеходов предусмотрены тротуары, также движение осуществляется по проезжим частям улиц, что вызывает небезопасную обстановку на дорогах и может привести к возникновению ДТП.

Дорожные знаки «Пешеходный переход» на желтом люминесцентном фоне и светофоры Т-7 установлены вблизи учреждений образования. В наличии уличное освещение, искусственные неровности. В весенне-летний период на проезжей части наносится дорожная разметка «Пешеходный переход» с чередованием белого и желтого цветов.

Велосипедное движение осуществляется в неорганизованном порядке. Отсутствуют выделенные велосипедные дорожки. Места для хранения велосипедов отсутствуют.

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

Важным фактором, влияющим на состояние сооружений и коммуникаций автомобильного транспорта является организация движения грузовых транспортных средств. Движение грузовых транспортных средств на территории Чернолучинского городского поселения организовано элементами обустройства автомобильных дорог, искусственными и дорожными сооружениями, устроенными в соответствии с правилами дорожного движения. Движение разрешено по всем улицам. Данная ситуация создает условия для повышения уровня загрязнения атмосферного воздуха, нагрузку на дорожно – транспортную сеть и уровень аварийности.

Выполнение работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения выполняются в соответствии с муниципальным контрактом, заключенным Администрацией Чернолучинского городского поселения с подрядной организацией, победившей в аукционе (в соответствии действующим законодательством) и по индивидуальным договорам. Основная цель проводимых работ является - обеспечение в период действия муниципального контракта соответствующего уровня содержания автомобильных дорог, а также снижения уровня дорожно-транспортных происшествий, сопутствующими условиями которых явились неудовлетворительные дорожные условия.

Проверка качества выполнения работ осуществляется по согласованному графику, с составлением итогового акта оценки качества содержания муниципальных автодорог в соответствии с утвержденными критериями.

В настоящее время договор на содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения Чернолучинского городского поселения заключен с подрядной организацией ИП Ершов С.В, в рамках которого предусмотрены зимняя очистка и летняя уборка дорог с применением спец техники грейдер и трактор МТЗ Беларус (2 ед).

**2.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения**

Транспорт является источником опасности не только пассажиров, но и для населения. Из всех источников опасности на автомобильном транспорте большую угрозу для населения представляют дорожно-транспортные происшествия. Основная часть происшествий происходит из-за нарушений правил дорожного движения, превышения скоростного режима и неудовлетворительного качества дорожных покрытий.

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач. Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

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

Рассмотрим характерные факторы, неблагоприятно влияющие на окружающую среду и здоровье.

Загрязнение атмосферы. Выброс в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксин азота и серы, озон) приводят не только к загрязнению атмосферы, но и к вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным и аллергическим заболеваниям.

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

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

**2.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры городского поселения**

Развитие транспортного комплекса Чернолучинского городского поселения на 2024-2040 гг. предполагает главной целью обеспечение жителям и гостям комфортных и рациональных передвижений по поселению для удовлетворения трудовых, бытовых и социально-культурных нужд. Транспортная инфраструктура должна служить обеспечению указанной цели при условии соблюдения требований к комфортности городской среды, экологичности, соблюдения условий для безопасного движения, создании среды, доступной маломобильным группам населения, сохранении культурного наследия.

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры разработаны на основе тщательного и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры в Чернолучинском городском поселении предусматривают:

- реконструкцию существующих дорог с приведением их к необходимым нормируемым показателям, соответствующим технической категории дороги;

- резервирование коридоров под сеть улиц и дорог в проектируемых жилых районах;

- повышение пропускной способности улиц;

- создание транспортных развязок;

- создание сети пешеходных зон;

- строительство комплексов автосервиса на коммунально-складских территориях;

- вынос основных потоков грузового транспорта на автодороги, проходящие периферийно по отношению к застройке;

- дальнейшее развитие сети всех существующих видов транспорта.

Отсюда вытекают новые требования к транспортной системе, а именно, переход от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития. Это, прежде всего, предполагает более эффективное производительное качественное использование имеющегося потенциала и, в частности, переход к более качественным транспортным услугам.

**2.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры городского поселения**

При анализе оценке нормативно-правовой базы необходимо исходить из того, что приняты и реализуются ряд основополагающих документов для развития транспортной отрасли:

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 №190-ФЗ (ред. от 04.08.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2023).

2. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 04.08.2023) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

3. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 14.04.2023) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2023).

4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 02.06.2023) «О Правилах дорожного движения».

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

6. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года в редакции распоряжения Правительства РФ от 21.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации».

7. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 года № 384-р «Об утверждении схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения» (с изменениями на 26.08.2023).

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования.

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

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, который предусмотрен 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.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Программа позволит обеспечить:

а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;

б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;

в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов на территории поселения;

г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;

д) условия для управления транспортным спросом;

е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;

ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;

з) условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

**2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

В рамках разрабатываемой программы комплексного развития транспортной инфраструктуры предусматривается реализация и финансирование затрат на обустройство пешеходных тротуаров, расширение и реконструкция улично-дорожной сети, которые позволят существенно улучшить состояние транспортной инфраструктуры муниципального образования и добиться опережающего роста транспортной инфраструктуры для создания экономических предпосылок для расширения инвестиционного потенциала и создания экономических возможностей по организации нового бизнеса и производств на территории Чернолучинского городского поселения.

В целом, необходимо отметить, что финансирование транспортной инфраструктуры ограничено отсутствием целевого финансирования в условиях значительного износа объектов транспортной инфраструктуры.

По объектам улично-дорожной сети недофинансирование еще значительнее, но оценить объем недофинансирования затруднительно по причине того, что проблема носит общероссийский характер.

Кроме того, объекты улично-дорожной сети значительно изношены, и комплексно решить проблемы поможет лишь проектный подход в рамках целевого общероссийского проекта, с определением базового года и принятием соответствующих нормативов по содержанию улично-дорожной сети и утверждения межремонтных сроков на улично-дорожную сеть местного значения, уточнения категорий дорог, внутриквартальных проездов, четким законодательным определением и делением дорог по принадлежности.

При разработке муниципальной программы на временные периоды до 2040 года данные мероприятия будут утверждены в действующих ценах на момент принятия программы.

**3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории городского поселения**

**3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития городского поселения**

Главная задача пространственного развития территории Чернолучинского городского поселения заключается в определении территориальных возможностей и сопоставления их с планируемым размещением объектов регионального, местного значения, строительство которых необходимо, исходя из анализа использования данной территории и нормативов градостроительного проектирования, действующих на территории поселения.

Основным направлением территориального развития селитебных территорий является:

* эффективное использование застроенных жилых кварталов за счёт повышения плотности и этажности застройки, снос ветхого фонда и строительство современных жилых домов в соответствии с проектами планировки;
* корректировка существующего транспортного каркаса населённого пункта, совершенствование улично-дорожной сети с учётом перспективных направлений развития селитебных территорий;
* упорядочение сложившегося общественного центра, наполнение объектами общественно-деловой, социальной инфраструктуры;
* формирование зон отдыха населения.

Основными мероприятиями по инженерной инфраструктуре и благоустройству территории населённого пункта определены:

* полное инженерное обеспечение населённого пункта с учётом существующих сетей и проектных разработок;
* организация водоотвода дождевых и паводковых вод, озеленение застроенной территорий.

Сложившаяся структура территорий и существующий природный каркас являются основой для проектных предложений по формированию планировочной структуры Чернолучинского городского поселения.

Архитектурно-пространственное решение территории Чернолучинского городского поселения принято с учётом инженерно-геологических и экологических ограничений, а также специфики уклада жизни населения, основных видов хозяйственной деятельности, с учётом ранее разработанной Схемы территориального развития Омского муниципального района Омской области (далее – СТП Омского района).

Развитие Чернолучинского городского поселения планируется за счёт создания условий для роста рекреационного потенциала.

Проектные решения в своей основе сохраняет сложившуюся планировочную структуру, предусмотрено лишь её упорядочивание и уплотнение.

Таблица 2

Баланс функциональных зон Чернолучинского городского поселения в границах поселения

| Наименование территорий | Чернолучинское ГП |
| --- | --- |
| Площадь, га | Доля, % |
| Итого городское поселение | 1553,00 | 100 |
| Зона застройки индивидуальными жилыми домами | 54,9 | 3,5 |
| Зона застройки малоэтажными жилыми домами (до 4 этажей, включая мансардный) | 7,2 | 0,5 |
| Общественно-деловые зоны | 21,4 | 1,4 |
| Зона специализированной общественной застройки | 7,3 | 0,5 |
| Производственная зона | 0,7 | 0,0 |
| Коммунально-складская зона | 2,7 | 0,2 |
| Зона инженерной инфраструктуры | 0,4 | 0,0 |
| Зона транспортной инфраструктуры | 43,8 | 2,8 |
| Зоны сельскохозяйственного использования | 184,8 | 11,9 |
| Зона садоводческих или огороднических некоммерческих товариществ | 100,1 | 6,4 |
| Производственная зона сельскохозяйственных предприятий | 1,7 | 0,1 |
| Зоны рекреационного назначения | 108,2 | 7,0 |
| Зона озеленённых территорий общего пользования (лесопарки, парки, сады, скверы, бульвары, городские леса) | 4,1 | 0,3 |
| Зона лесов | 741,7 | 47,8 |
| Зона кладбищ | 2,8 | 0,2 |
| Зона акваторий | 99,5 | 6,4 |
| Иные зоны | 171,9 | 11,1 |

В целях развития транспортной инфраструктуры Чернолучинского городского поселения учтено решение по реконструкции улично-дорожной сети с целью обеспечения твёрдого покрытия и сокращения экологического загрязнения курортной территории. Предусмотрена реконструкция существующих улиц, с доведением параметров до нормативных размеров.

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

С учетом сложившейся экономической ситуации, характер, объемы передвижения населения и перевозки грузов практически не изменяются.

Все население проживает в зонах благоприятной транспортной доступности административного центра поселения.

При этом предприятия и организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению, обязаны систематически, не реже 1 раза в 5 лет, организовывать обследования пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

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

Основным видом транспорта остается автомобильный. Транспортная связь с районным, областным пунктами будет осуществляться общественным транспортом (автобусное сообщение, такси), внутри населенного пункта личным транспортом и пешеходное сообщение. Для целей обслуживания действующих сельскохозяйственных предприятий сохранится использование грузового транспорта, транспорт коммунальной службы для вывоза ТКО.

**3.4. Прогноз развития дорожной сети городского поселения**

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

Основными направлениями развития дорожной сети сельского поселения в 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.

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

Планируемая потребность объектов транспортной инфраструктуры в Чернолучинском городском поселении определена исходя из обеспеченности населения легковыми автомобилями на расчётный срок согласно СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» (актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*) – 320 ед. на 1000 человек, и численности жителей – 1339 человек. Расчётное количество автомобилей составит 428 единиц.

**3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

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 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.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации ,необходимо:

Создание современной обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населенных пунктов поселения;

Повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;

Повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования.

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

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

 разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;

обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог. Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

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

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Чернолучинского городского поселения необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории поселения.

Для достижения цели по развитию современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, необходимо решить задачу, связанную с увеличением протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям. Это позволит увеличить пропускную способность дорожной сети, улучшить условия движения автотранспорта и снизить уровень аварийности за счет ликвидации грунтовых разрывов, реконструкции участков автомобильных дорог местного значения, имеющих переходный тип проезжей части.

Для достижения цели по повышению доступности услуг транспортного комплекса для населения в области автомобильных дорог необходимо решить задачу, связанную с созданием условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения.

Для достижения цели по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в области автомобильных дорог необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах местного значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети и транспортной безопасности дорожного хозяйства. Дороги местного значения поселения в направлениях движения пешеходов необходимо оборудовать средствами снижения скоростей, средствами регулировки движения.

Целью программы в области безопасности дорожного движения является сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий. Условиями ее достижения является решение следующих задач:

снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;

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

развитие систем фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

Основные ожидаемые конечные результаты реализации программы:

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

снижение тяжести последствий;

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

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

На первую очередь:

расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;

ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично- дорожной сети;

организация безопасных пешеходных переходов;

На расчётный срок:

упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах поселения, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;

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

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

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

Предусмотренный программой комплекс мероприятий по планировочной организации территории и развитию транспортной инфраструктуры:

- создаст условия повышения качества работы транспортной инфраструктуры поселения;

даст возможность снижения затрат по доставке и отправке грузов в другие регионы;

даст возможность развития производственного комплекса проектируемой территории;

создаст условия для привлечения инвестиций;

создаст условия для развития социально-экономических связей, улучшения экологической обстановки и безопасности проживания населения на территории городского поселения.

Результаты реализации Программы определяются уровнем достижения запланированных целевых показателей (индикаторов).

Таблица 3

Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование целевого показателя | Ед. изм. | 2024 год | 2025 год | 2026 год | 2027 год | 2028 год | 2029-2040 годы |
| Численность населения МО | тыс. чел. | 1516 | 1517 | 1487 | 1458 | 1428 | 1339 |
| Количество автомобилей у населения | ед. | 400 | 408 | 407 | 408 | 408 | 428 |
| Уровень автомобилизации населения | ед./1000 чел. | 263 | 269 | 274 | 280 | 286 | 320 |
| Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции) | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 5 |
| Прирост протяженности дорог | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| Общая протяженность дорог местного значения | км | 20,48 | 20,48 | 20,48 | 20,48 | 20,48 | 29,48 |
| Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | % | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 0 |
| Протяженность пешеходных дорожек | км | 0,268 | 0,268 | 0,268 | 0,268 | 0,268 | 0,752 |
| Протяженность велосипедных дорожек | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Обеспечение транспортного обслуживания населения | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Количество автозаправочных станций | шт. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Количество топливораздаточных колонок на автозаправочной станции | шт. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Количество станций технического обслуживания | шт. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Количество постов на станции технического обслуживания | шт. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |

Основной целью Программы является развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения поселения.

Для достижения основной цели программы необходимо решить следующие задачи:

выполнение комплекса работ по поддержанию, оценке надлежащего технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования, а также других объектов транспортной инфраструктуры;

выполнение комплекса работ по восстановлению транспортно- эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (ремонт дорог);

выполнение комплекса работ по замене или восстановлению конструктивных элементов автомобильных дорог, дорожных сооружений и их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильных дорог и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (капитальный ремонт дорог и сооружений на них);

подготовка проектной документации на строительство, реконструкцию капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них;

увеличение протяженности, изменение параметров автомобильных дорог общего пользования.

Поскольку мероприятия Программы, связанные с содержанием, ремонтом и капитальным ремонтом, носят постоянный, непрерывный характер, а мероприятия по реконструкции и строительству дорог имеют длительный производственный цикл, а финансирование мероприятий Программы зависит от возможности бюджетов всех уровней. Задачей каждого этапа является 100-процентное содержание всей сети дорог и неувеличение показателя «Доля протяженности автомобильных дорог местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог местного значения».

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Омской области, Омского муниципального района и бюджета Чернолучинского городского поселения. Объемы финансирования мероприятий из регионального бюджета определяются после принятия областных программ и подлежат уточнению после формирования областного бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

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

При реализации программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

Ресурсное обеспечение реализации муниципальной программы за счет всех источников финансирования, планируемое с учетом возможностей ее реализации, с учетом действующих расходных обязательств и необходимых дополнительных средств при эффективном взаимодействии всех участников муниципальной программы, подлежит ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий. Объем средств на реализацию программы указан Главе 7 Омского муниципального района.

**5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения. Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий. Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводящихся по обследованию, содержанию, ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в городском поселении, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретение дорожных знаков), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий по ремонту дорог, формируется Администрацией Чернолучинского городского поселения по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан. Перечень и виды работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог на них определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства проектно-сметной документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

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

Внесение изменений в структуру транспортной инфраструктуры по видам транспорта не планируется.

**5.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов**

Развитие внутреннего (не транзитного) общественного пассажирского транспорта на территории поселения, не предусмотрено.

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

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта станциями технического обслуживания (СТО) и автозаправочными станциями (АЗС) и обозначены в СП 42.13330.2016: потребность в АЗС составляет: 1 топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей; потребность в СТО составляет: 1 пост на 200 легковых автомобилей.

В соответствии с нормативными требованиями, для обеспечения легкового автотранспорта жителей Чернолучинского городского поселения рекомендуется размещение 1 СТО на 2 поста.

В соответствии с СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» (актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*) на селитебных территориях и на прилегающих к ним производственных территориях следует предусматривать гаражи и открытые стоянки для постоянного хранения не менее 90 % расчётного числа индивидуальных легковых автомобилей.

При общей численности жителей в многоквартирных домах около 880 чел. число мест на открытых парковках должно составлять не менее 253 ед.

Хранение индивидуального легкового автотранспорта жителей частного сектора предлагается осуществлять на территории приусадебных участков.

**Мероприятия для маломобильных групп населения**

Согласно СП 42.13330.2016, СП 59.13330.2016 и СП 113.13330.2016, на открытых автостоянках около объектов социальной инфраструктуры на расстоянии не далее 50 м от входа, а при жилых зданиях – не далее 100 м следует выделять не менее 10 % мест (но не менее одного места) для транспорта инвалидов с учётом ширины зоны для стоянки не менее 3,5 м.

На автомобильных стоянках при специализированных зданиях и сооружениях для инвалидов следует выделять для личных автомобилей инвалидов не менее 20 % мест, а около учреждений, специализирующихся на лечении спинальных больных и восстановлении опорно-двигательных функций – не менее 30 % мест.

При наличии на стоянке мест для автомашин, салоны которых приспособлены для перевозки инвалидов на креслах-колясках, ширина боковых подходов к местам стоянки таких машин должна быть не менее 2,5 м.

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

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных переходов, освещения участков автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, светофоров, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

Для поддержания экологически чистой среды, при небольших отрезках для корреспонденции, на территории Чернолучинского городского поселения Программой предусматривается система пешеходных улиц.

Программой предусматривается создание без барьерной среды для мало мобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесённых к созданию без барьерной среды.

Мероприятия по данному разделу:

1. Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением;

2.Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию без барьерной среды;

3. Организация пешеходных дорожек;

4. Организация пешеходных переходов, в том числе для маломобильных групп населения;

5. Организация тротуаров в районах перспективной застройки.

Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

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

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб на дорогах местного значения не планируются.

**5.6. Мероприятия по развитию сети дорог**

Для обеспечения безопасности, бесперебойности и удобства транспортного сообщения внутри населённого пункта предлагается реконструкция и строительство улиц и дорог. Предполагается строительство новых автодорог и тротуаров с твёрдым покрытием на всех существующих улицах населённого пункта. Предусматривается реконструкция и капитальный ремонт существующих автодорог, с постепенным изменением поперечного профиля улиц. В целях упорядочения движения в городском поселении и повышения уровня безопасности на улицах населённого пункта необходимо запретить въезд грузового транспорта в жилые районы.

В соответствии с СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений». Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\* введена чёткая дифференциация улично-дорожной сети по категориям.

Таблица 4

Категория дорог и улиц

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Категория дорог и улиц | Расчётнаяскоростьдвижения,км/ч | Ширинаполосыдвижения, м | Число полос движения (суммарно в двухнаправлениях) | Наименьший радиус кривых в плане с виражом/без виража, м | Наибольший продольный уклон, ‰ | Наименьший радиус вертикальной выпуклой кривой, м | Наименьший радиус вертикальной вогнутой кривой, м | Наименьшаяширинапешеходнойчасти тротуара, м |
| Магистральные улицы и дороги |
| Магистральные городские дороги |
| 1 -го класса | 130 | 3,50-3,75 | 4-10 | 1200/1900 | 40 | 21500 | 2600 | - |
| 110 | 760/1100 | 45 | 12500 | 1900 |
| 90 | 430/580 | 55 | 6700 | 1300 |
| 2-го класса | 90 | 3,50-3,75 | 4-8 | 430/580 | 55 | 5700 | 1300 | - |
| 80 | 3,25-3,75 | 310/420 | 60 | 3900 | 1000 |
| 70 | 230/310 | 65 | 2600 | 800 |
| Магистральные улицы общегородского значения: |
| 1 -го класса | 90 | 3,50-3,75 | 4-10 | 430/580 | 55 | 5700 | 1300 | 4,5 |
| 80 | 3,25-3,75 | 310/420 | 60 | 3900 | 1000 |
| 70 | 230/310 | 65 | 2600 | 800 |
| 2-го класса | 80 | 3,25-3,75 | 4-10 | 310/420 | 60 | 3900 | 1000 | 3,0 |
| 70 | 230/310 | 65 | 2600 | 800 |
| 60 | 170/220 | 70 | 1700 | 600 |
| 3-го класса | 70 | 3,25-3,75 | 4-6 | 230/310 | 65 | 2600 | 800 | 3,0 |
| 60 | 170/220 | 70 | 1700 | 600 |
| 50 | 110/140 | 70 | 1000 | 400 |
| Магистральные улицы районного значения | 70 | 3,25-3,75 | 2-4 | 230/310 | 60 | 2600 | 800 | 2,25 |
| 60 | 170/220 | 70 | 1700 | 600 |
| 50 | 110/140 | 70 | 1000 | 400 |
| Улицы и дороги местного значения: |
| - улицы в зонах жилой застройки | 50 | 3,0-3,5 | 2-4 | 110/140 | 80 | 1000 | 400 | 2,0 |
| 40 | 70/80 | 80 | 600 | 250 |
| 30 | 40/40 | 80 | 600 | 200 |
| - улицы в общественно- деловых и торговых зонах | 50 | 3,0-3,5 | 2-4 | 110/140 | 80 | 1000 | 400 | 2,0 |
| 40 |  |  | 70/80 | 80 | 600 | 250 |  |
| 30 | 40/40 | 80 | 600 | 200 |
| - улицы и дороги в производственныхзонах | 50 | 3,5 | 2-4 | 110/140 | 60 | 1000 | 400 | 2,0 |
| Пешеходные улицы и площади: |
| Пешеходные улицы и площади | - | Порасчёту | По расчёту | - | 50 | - | - | По проекту |

Ширина улиц и дорог определяется расчётом в зависимости от интенсивности движения транспорта и пешеходов, состава размещаемых в пределах поперечного профиля элементов (проезжих частей, технических полос для прокладки подземных коммуникаций, тротуаров, зелёных насаждений и др.), с учётом санитарно-гигиенических требований и требований гражданской обороны. Ширина улиц и дорог в красных линиях принимается, м: магистральных дорог – 50-100; магистральных улиц – 40-100; улиц и дорог местного значения – 15-30.

Значение расчётной скорости следует принимать в зависимости от выполняемой функции улицы и дороги, вида дорожной деятельности (строительство, реконструкция) и условий прохождения улицы или дороги. При проектировании объектов нового строительства на незастроенной территории рекомендуется принимать максимальные значения расчётной скорости. При проектировании объектов реконструкции или в условиях сложного рельефа с большими перепадами высот в сложившейся застройке на основании технико-экономического обоснования могут приниматься меньшие из указанных значений расчётных скоростей в зависимости от ограничений, налагаемых соответственно прилегающей застройкой и рельефом. Разрешённую скорость движения следует устанавливать на 10 км/ч ниже расчётной.

В ширину пешеходной части тротуаров и дорожек не включаются площади, необходимые для размещения киосков, скамеек и т.п.

В условиях реконструкции на улицах местного значения, а также при расчётном пешеходном движении менее 50 чел./ч в обоих направлениях допускается устройство тротуаров и дорожек шириной 1 м.

При непосредственном примыкании тротуаров к стенам зданий, подпорным стенкам или оградам следует увеличивать их ширину не менее чем на 0,5 м.

При поэтапном достижении расчётных параметров магистральных улиц и дорог, транспортных пересечений с учётом конкретных размеров движения транспорта и пешеходов необходимо резервирование территории и подземного пространства для перспективного строительства.

При проектировании магистральных дорог необходимо обеспечивать свободную от препятствий зону вдоль дороги (за исключением технических средств организации дорожного движения, устанавливаемых по ГОСТ Р 52289); размер такой зоны следует принимать в зависимости от расчётной скорости с учётом стеснённости условий.

Техническое состояние УДС в настоящее время несколько ухудшилось в связи с сокращением объёмов ремонтно-восстановительных работ. Требуют ремонта (реконструкции) пешеходные тротуары.

Генеральным планом рекомендуется проведение реконструкции местных дорог и УДС:

* + - 1. Первая очередь:
* реконструкция 4 км грунтовых дорог (асфальт), в том числе увеличение до нормативной ширины – 1,6 км;
* капитальный ремонт – 8,5 км.
	+ - 1. Расчётный срок:
* реконструкция 3,3 км грунтовых дорог (асфальт);
* строительство не менее 9 км УДС.

**6. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры**

**6.1Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков**

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения в Чернолучинском городском поселении сформирован, исходя из цели и задач Программы, и включает:

* проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение.
* информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;
* обеспечение образовательных учреждений поселения учебно-методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
* замена и установка технических средств организации дорожного движения, в т.ч. проектные работы.

При реализации Программы планируется осуществление следующих мероприятий:

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

- Установка и (или) замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

Из всего вышеперечисленного следует, что на срок действия Программы основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры Чернолучинского городского поселения должны стать:

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

- реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- проектирование и строительство искусственных сооружений;

- проектирование и строительство тротуаров в поселении.

Повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования местного значения Чернолучинского городского поселения произойдет за счет установки средств организации дорожного движения (дорожных знаков, пешеходных ограждений, искусственного освещения).

**6.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем**

Базовый телематический модуль экстренного реагирования состоит из навигационного приемника ГЛОНАСС/GPS для определения местоположения автомобиля и передающего устройства сотовой связи, которое обеспечивает связь автомобиля с диспетчерским центром.

 К телематическому модулю подключаются датчики срабатывания акселерометров, подушек безопасности и других устройств автомобиля, активирующиеся при аварии. Подобные телематические модули используются в системах мониторинга автотранспорта.

Система состоит из четырех основных частей:

1. Объекты мониторинга - транспортные средства.

2. Телематический сервер - система обработки и хранения информации.

3. Диспетчерские пункты и автоматизированные рабочие места операторов телематических услуг, автотранспортных предприятий, дежурных частей экстренных служб и должностных лиц.

4. Сети передачи информации - сеть GSM/GPRS, интернет, спутниковая связь.

Комплекс взаимоувязанных автоматизированных систем, решающих задачи управления дорожным движением, мониторинга и управления работой всех видов транспорта, информирования граждан формирует основу интеллектуальной транспортной системы (ИТС) Российской Федерации.

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем на территории поселения не планируются.

**6.3Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения**

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

* сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;
* мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива. Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:
* уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;
* стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (ненефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

* разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;
* обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо стимулировать увеличение применения автомобилей с более высоким экологическим классом.

Одним из мероприятий, направленных на снижение негативного воздействия на окружающую среду, является мероприятия по озеленению придорожных полос и изменению режимов работы улично-дорожной сети со снижением загруженности дорог.

**6.4Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения**

Мониторинг и контроль за работой транспорта осуществляется путем изучения транспортного спроса на основании данных о пассажиропотоке и корректировки транспортной модели в случае необходимости транспортными предприятиями, обслуживающими население Чернолучинского городского поселения. Мероприятие должно проводиться транспортными организациями при возможном участии муниципального образования.

Мониторинг реализации Программы развития транспортной инфраструктуры должно проводиться муниципальным образованием. Качество транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности может оцениваться при проведении социологических опросов, а также при рассмотрении жалоб на качество обслуживания.

**7.Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения. Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий по обследованию, содержанию, ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретение дорожных знаков), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий по ремонту дорог для реализации Программы формируется администрацией Чернолучинского городского поселения по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан.

Перечень и виды работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также в случае капитального ремонта и реконструкции проектно-сметной документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

Финансовые потребности для реализации мероприятий Программы представлены в таблице 5.

Таблица 5

Финансовые потребности для реализации мероприятий Программы

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование мероприятия | Источник финансирования  | Финансовые потребности, тыс. руб. |
| всего | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029-2040 |
| 1 | Реконструкция 4 км грунтовых дорог (асфальт), в том числе увеличение до нормативной ширины – 1,6 км | Областной бюджет Районный бюджетМестный бюджет | 66208 |  |  |  | 33104 | 33104 |  |
| 2 | Капитальный ремонт дорог – 3,0 км | Областной бюджет Районный бюджетМестный бюджет | 49656 |  | 12414 | 12414 | 12414 | 12414 |  |
| 3 | Реконструкция 3,3 км грунтовых дорог (асфальт) | Областной бюджет Районный бюджетМестный бюджет | 54621 |  |  |  |  |  | 54621 |
| 4 | Строительство не менее 9 км УДС | Областной бюджет Районный бюджетМестный бюджет | 148968 |  |  |  |  |  | 148968 |
| 5 | Обустройство пешеходных дорожек по ул. Торговая, Пионерская, ул. Курортная (от пожарно-спасательной части № 73 до «Дом отдыха «Русский лес») | Районный бюджетМестный бюджет | 17500 |  |  |  |  |  | 17500 |
| 6 | Обустройство остановочных павильонов, посадочных площадок и заездных карманов для общественного транспорта – 3 ед. | Районный бюджетМестный бюджет | 1500 |  | 500 | 500 | 500 |  |  |
| 7 | Установка средств организации дорожного движения на дорогах общего пользования местного значения | Местный бюджет | 1100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 600 |
| 8 | Организация СТО | Внебюджетные источники | 0 |  |  |  |  |  |  |
| 9 | Организация безбарьерной среды для маломобильных групп населения | Внебюджетные источники | 0 |  |  |  |  |  |  |
| **ИТОГО:** | **339553** | **100** | **13014** | **13014** | **46118** | **45618** | **221689** |

Конкретные мероприятия Программы и объемы ее финансирования могут уточняться ежегодно при формировании проектов бюджетов на соответствующий финансовый год.

**8.Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий муниципальной программы и оценку эффективности реализации муниципальной программы.

Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных следующей методикой:

Оценка эффективности реализации муниципальной программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения ее реализации координатором совместно с ответственным исполнителем и соисполнителями;

* Оценка эффективности муниципальной программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы; степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы;
* Расчет итоговой оценки эффективности муниципальной программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, раздельно по каждому из критериев оценки эффективности муниципальной программы:

- 1-й этап – расчет Р1 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»;

- 2-й этап – расчет Р2 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»;

- 3-й этап – расчет Ритог– итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

* Итоговая оценка эффективности муниципальной программы (Ритог) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности муниципальной программы. Каждый критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации муниципальной программы.
* Расчет Р1 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле:

$$Р1=\frac{Vфакт+u}{Vпл}\*100\%, где$$

Vфакт – фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию муниципальной программы за отчетный год;

Vпл – плановый объем бюджетных средств на реализацию муниципальной программы в отчетном году;

u –сумма «положительной экономии».

К «положительной экономии» относится экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг муниципальных нужд.

* Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

- муниципальная программа выполнена в полном объеме, если Р1 = 100%;

- муниципальная программа в целом выполнена, если 80% < Р1 < 100%;

- муниципальная программа не выполнена, если Р1 < 80%.

* Расчет Р2 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле:

$$Р2=\frac{SUM K i}{N}\*100\%, где$$

i = 1

Ki– исполнение iпланируемого значения показателя муниципальной программы за отчетный год в процентах;

N – число планируемых значений показателей муниципальной программы.

Исполнение по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

$$K1=\frac{П i факт}{П i пл}\*100\%, где$$

П iфакт – фактическое значение iпоказателя за отчетный год;

П iпл– плановое значение iпоказателя за отчетный год.

В случае если фактическое значение показателя превышает плановое более чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

К1= 100%

В случае если планом установлено значение показателя равное нулю, то при превышении фактического значения показателя расчет исполнения по каждому показателю осуществляется по формуле:

К1= 0%

Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

- муниципальная программа перевыполнена, если Р2 > 100%;

- муниципальная программа выполнена в полном объеме, если 90% < Р2 < 100%;

-муниципальная программа в целом выполнена, если 75% < Р2 < 95% муниципальная программа не выполнена, если Р2 < 75%.

* Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

$$Р итог=\frac{Р1+Р2}{2}, где$$

Р итог– итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

* Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям:

- Р итог > 100% высокоэффективная;

- 90% < Р итог < 100% эффективная;

- 75% < Р итог < 90% умеренно эффективная;

- Р итог < 75% неэффективная.

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

В рамках реализации настоящей Программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структура управления, а также характер взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагается оставить в неизменном виде.

Настоящая Программа разработана в соответствии с требованиями к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры, утверждёнными Постановлением Правительства Российской Федерации №1440 от 25.12.2015 «Об утверждении требований к Программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

Администрация Чернолучинского городского поселения осуществляет общий контроль за ходом реализации мероприятий Программы, а также непосредственно организационные, методические и контрольные функции в ходе реализации Программы, которые обеспечивают:

- ежегодное уточнение плана мероприятий по реализации Программы по объемам и источникам финансирования мероприятий;

- контроль за реализацией программных мероприятий по срокам, содержанию, финансовым затратам и ресурсам;

- методическое, информационное и организационное сопровождение работы по реализации комплекса программных мероприятий.

Программа разрабатывается сроком на 2024-2040 гг. и подлежит корректировке ежегодно.

План-график работ по реализации программы должен соответствовать перечню необходимых программных мероприятий. Принятие решений по выделению бюджетных средств из бюджета поселения, подготовка и проведение конкурсов на привлечение инвесторов, принимаются в соответствии с действующим законодательством.

Мониторинг выполнения Программы осуществляется посредством сбора, обработки и анализа информации. Сбор исходной информации производится по показателям, характеризующим выполнение Программы, а также состоянию транспортной инфраструктуры.

Разработка и последующая корректировка Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры базируется на необходимости достижения целевых уровней муниципальных стандартов качества предоставления транспортных услуг при соблюдении ограничений по платежной способности потребителей, то есть при обеспечении не только технической, но и экономической доступности коммунальных услуг.