**Администрация городского поселения «Шерловогорское»**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

**29 декабря 2018 г. № 817**

**пгт. Шерловая Гора**

**Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского поселения «Шерловогорское»**

В соответствии со статьей 26 [Градостроительного кодекса Российской Федерации](http://docs.cntd.ru/document/901919338), [Федеральным законом от 06.10.2003 N 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации"](http://docs.cntd.ru/document/901876063), [Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 N 1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов"](http://docs.cntd.ru/document/420327246), руководствуясь ст. 34 Устава городского поселения «Шерловогорское», администрация городского поселения «Шерловогорское» **постановляет**:

1. Утвердить муниципальную программу комплексного развития транспортной инфраструктуры городского поселения «Шерловогорское» (согласно приложению).

2.  Настоящее постановление вступает в силу на следующий день, после дня его официального опубликования (обнародования).

3.  Настоящее постановление опубликовать (обнародовать) на официальном сайте администрации городского поселения «Шерловогорское» в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

4. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

Глава городского поселения «Шерловогорское» А.В. Панин

Исп. Мочалов Владимир Викторович

Тел 8 (30 233)3-42-86

Приложение к постановлению

администрации городского поселения «Шерловогорское»

№ 817 от 29 декабря 2018 г.

**Паспорт программы.**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского поселения «Шерловогорское» Забайкальского края на 2018-2028 годы (далее – Программа) |
| Основание для разработки Программы | Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;  Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;  Градостроительный кодекс Российской Федерации;  Генеральный план городского поселения  «Шерловогорское».  Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;  Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-N1440 «Об утверждении требований к  программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов. |
| Заказчик Программы | Администрация городского поселения Шерловогорское |
| Разработчик Программы | ООО «Научно исследовательский и проектный институт комплексного природопользования и природообустройства». |
| Цели Программы | Комплексное развитие транспортной инфраструктуры городского поселения «Шерловогорское» |
| Задачи Программы | безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных  предпринимателей городского поселения;  доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного  проектирования городского поселения;  эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Целевые индикаторы и показатели Программы | - снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции);  - увеличение протяженности дорог, отвечающих нормативным требованиям;  - достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры. |
| Сроки и этапы реализации Программы | Программа реализуется с 2018 по 2028 годы. |
| Укрупненное описание мероприятий Программы | постановка бесхозяйных дорог внутри поселения на учет, паспортизация, отвод земельных участков, оформление в собственность поселения;  разработка градостроительной и проектной документации на реконструкцию существующих дорог; реконструкция существующих дорог;  разработка и реализация проектов организации дорожного движения. |
| Объемы и источники финансирования | Суммарный объем финансирования Программы на 2019-2028 годы составляет  млн. рублей, из них:  средства краевого бюджета Забайкальского края – млн. рублей,  средства местных бюджетов – млн. рублей,  внебюджетные средства – млн. рублей. |
| Ожидаемые результаты реализации Программы | - повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности городского поселения;  - обеспечение надежности и безопасности системы транспортной инфраструктуры;  снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровья населения;  повышение безопасности дорожного движения**.** |

**Характеристика существующего состояния улично-дорожной сети поселения в границах, входящих в его состав населенных пунктов.**

Согласно материалам по обоснованию генерального плана поселок городского типа Шерловая Гора является единственным населенным пунктом городского поселения «Шерловогорское», имеющего статус муниципального образования в составе муниципального района «Борзинский район» Забайкальского края. Его развитие с момента основания было связано с освоением месторождений полезных ископаемых.

Территория городского поселения «Шерловогорское» с юга граничит с муниципальными образованиями «Борзинское» и «Чиндантское», с юго-запада - с МО «Приозерное», с востока – с МО «Хада-Булакское» (все – муниципального района «Борзинский район»); с севера и северо-запада – с муниципальным районом «Оловяннинский район» Забайкальского края.

В 1932 г. на территории поселения началась добыча оловянной руды. При руднике, преобразованном в дальнейшем в Шерловогорский ГОК, возник населенный пункт, получивший в 1938 году статус поселка городского типа.

До революции территория городского поселения «Шерловогорское» входила в состав Нерчинско-Заводского округа Забайкальской области (с 1922 г. – Забайкальской губернии). В 1923 г. она была включена в границы Бурят-Монгольской АССР, вошедшей в 1930 г. в Восточно-Сибирский край, при этом территория поселения была включена в состав Агинского аймака. С образованием в 1937 г. Читинской области поселок Шерловая Гора вошел в границы Борзинского административного района, который в соответствии с Законом Читинской области от 19.05.2004 г. № 549-ЗЧО получил наименование «Муниципальный район «Борзинский район». На основании Федерального Конституционного Закона от 21.07.2007 г. №5-ФКЗ в результате объединения Читинской области и Агинского Бурятского автономного округа 1 марта 2008 г. был образован Забайкальский край.

Поселок городского типа Шерловая Гора расположен в степной полосе Монгольской степной провинции Центральноазиатской пустынно-степной области, на холмистой равнине предгорий Нерчинского хребта. Выгоды его экономико-географического положения связаны с размещением на железнодорожной линии Карымская-Забайкальск и федеральной автомагистрали А-166, которые обеспечивают удобный выход на государства Азиатско-Тихоокеанского региона (Китай, Монголию). Реализация выгод экономико-географического положения затруднена слабой заселенностью территории и удаленностью от важнейших экономических центров России.

В состав городского поселения «Шерловогорское» входят четыре участка жилой застройки – центральный поселок Шерловая Гора, Шерловая 1 (Харанор), Вершина и поселок железнодорожной станции Шерловая. Расстояние от центрального поселка до железнодорожной станции составляет 6,8 км.

Городское поселение «Шерловогорское» входит в состав районной системы расселения муниципального района «Борзинский район» и тяготеет к ее центру - городу Борзя, с которым поддерживает административные, трудовые и культурно-бытовые связи. Расстояние до г. Борзя по автомобильной дороге составляет 20 км, от ст. Шерловая до Борзи по железной дороге – 17 км; до ближайшего большого города, краевого центра г. Читы по автомобильной дороге – 353 км, по железной дороге от станции Шерловая - 326 км.

Вне границ муниципального образования функций административного управления и культурно-бытового обслуживания Шерловая Гора не осуществляет.

Территория населенного пункта – наиболее интенсивно используемая часть территории городского поселения. Именно на ней расположены практически все объемные объекты капитального строительства (здания и сооружения).

Населенный пункт, в процессе своего развития, на разных этапах своего существования, формировался на основе властных решений. Строительство в нем велось первоначально на основе утвержденных проектов и генеральных планов, а впоследствии без территориального планирования.

Некоторые из ранее принятых проектных решений, касающихся социально-экономического развития территорий населенного пункта не были реализованы.

Сформировавшиеся в этих условиях населенные места не всегда имеют выраженную планировочную структуру и соответственно не во всем удобны для жизнедеятельности человека. Поэтому населенный пункт имеет свободную систему планировки, которая постоянно находится в процессе градостроительных изменений, связанных с ее упорядочением, на основе, выработанных историческим опытом архитектурно-планировочных принципов.

Численность постоянного населения городского поселения «Шерловогорское» Борзинского района приведена в Табл. 1:

Таблица 1. Численность постоянного населения городского поселения «Шерловогорское» муниципального района «Борзинский район»

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Ед. измерения | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
| на 1 января | человек | 14463 | 14458 | 12506 | 12464 | 12476 | 12385 | 12349 | 12298 |

Транспортная сеть городского поселения "Шерловогорское" представлена железнодорожным и автомобильным транспортом. Расстояние от поселения до краевого центра (города Чита) составляет 320 км, до районного центра (город Борзя) – 33 км. Расстояние от поселения до г. Чита по железной дороге составляет 326 км, по автомобильной дороге - 353 км.

Через городское поселение "Шерловогорское" проходят важнейшие пути сообщения Забайкалья – железная дорога "Карымская – Забайкальск" и автодорога федерального значения А-350 "Чита - Забайкальск", выходящие на международные границы с Китаем.

С севера на юг по территории городского поселения "Шерловогорское" проходит железная дорога "Карымская – Забайкальск" (Южный ход) Читинского отделения Забайкальской железной дороги ОАО "РЖД". Дорога имеет два главных пути, тип тяги – тепловозная. Протяженность железной дороги в границах поселения составляет 19,85 км. Расстояние до районного центра г. Борзя – 17 км.

Автомобильная дорога федерального значения А-350 проходит по территории городского поселения "Шерловогорское" параллельно железнодорожной магистрали "Карымская – Забайкальск". Дорога имеет III техническую категорию с шириной проезжей части – 7 метров, с асфальтобетонным покрытием. Расстояние по автодороге до г. Борзя составляет 20 км. Интенсивность движения на дороге на 2012 год составила 1500 приведенных автомобилей в сутки.

К федеральной автодороге примыкает дорога местного значения – подъезд к п.г.т. Шерловая Гора. Дорога IV технической категории с шириной проезжей части – 6 метров, с асфальтобетонным покрытием. Протяженность дороги составляет 5 км. Интенсивность движения на дороге на 2006 год составила 3982 приведенных автомобилей в сутки.

Техническое состояние дорог в настоящее время несколько ухудшилось в связи с сокращением объемов ремонтно-восстановительных работ. Некоторые участки дорог находятся в состоянии близком к аварийному.

Пересечение подъездной автодороги к Харанорскому угольному разрезу с федеральной автодорогой выполнено в двух уровнях с устройством путепровода на автодороге А-350. Пересечения автодорог с железнодорожной магистралью осуществляется в одном уровне, за исключением существующего прокола под железнодорожным полотном в районе станции Шерловая на расстоянии 1,3 км южнее вокзала. Здесь проходит грунтовая дорога.

Основные характеристики автодорог общего пользования городского поселения "Шерловогорское" приводятся в таблице 2.

Таблица 2. Основные характеристики автодорог общего пользования городского поселения «Шерловогорское»

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование автодорог | Местоположение  (адрес) | Категория | Характеристики автодорог | | | | |
| Протяженность км (в границах муниципального образования) | Ширина земляного полотна м | Интенсивность движения прив. авт./сут. средне годовая | Придорожная  полоса | Тип покрытия |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Автодороги федерально значения | | | | | | | |
| 1.А-350 "Чита - Забайкальск" | в границах Шерловогорского городского поселения | III | 19,4 | 12 |  | 50 | асфальтобетонное |
| Автодороги местного значения | | | | | | | |
| 1. Подъезд к п.г.т Шерловая Гора | От а\д "Чита - Забайкальск" до границы населенного пункта | IV | 5 | 8-6 | 1500 | 50 | асфальтобетонное |

На территории городского поселения "Шерловогорское" действуют пригородные маршруты общественного транспорта. Перевозка осуществляется автомобильным транспортом частного предприятия, выбранного по результатам конкурса, проводимого администрацией муниципального района «Борзинский район» Забайкальского края (в 2013 году перевозка осуществлялась ИП Якимов С.Н., расположенного в п.г.т. Шерловая Гора). Движение осуществляется по маршруту г. Борзя – Шерловая 1 – Шерловая Гора. Характеристика работы маршрутного транспорта приводится в таблице 3. Таблица 3.Основные характеристики работы маршрутного транспорта городского поселения «Шерловогорское»

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование маршрута | Длина в одном направлении, км | Перевезено пассажиров тыс. пас/год | Объем перевозок в максим. месяц, тыс. пасс. | Количество машин в движении | Средняя дальность поездки, км | Число рейсов в сутки |
| г. Борзя – Шерловая 1 – Шерловая Гора | 33 | 480 | 40 | 8 шт. | 33 | 68 |

Внутрипоселковые пассажирские перевозки осуществляются службами такси.

Основные недостатки сети автомобильных дорог:

* неудовлетворительное состояние дорожного покрытия;
* не развита система сервисного обслуживания автодорог;
* несоответствие параметров автодорог размерам существующих транспортных потоков и возможностям пропуска транзитных крупногабаритных транспортных средств.

В состав городского поселения "Шерловогорское» входят: Шерловая Гора, Шерловая 1 (Харанор), станция Шерловая и Вершина.

Поселок Шерловая Гора имеет преимущественно прямоугольную структуру улично-дорожной сети, сформированную вдоль основной транспортной оси, проходящей по улицам Ленина и Кошевого. Общегородскими магистральными улицами являются ул. Шевченко, Ленина и Кошевого, обеспечивающими въезд в поселок, выход на федеральную трассу и связь с промтерриторией бывшего ГОКа. Магистральными улицами местного значения являются:

* + ул. Большое Садовое Кольцо;
  + ул. Малое Садовое Кольцо;
  + ул. 1 Мая;
  + ул. Дзержинского;
  + ул. Матросова;
  + ул. Геологическая;
  + ул. Октябрьская.

По этим улицам осуществляются основные транспортные связи жилых районов с общественными центрами и выходы на городские магистрали.

Улично-дорожная сеть Шерловая 1 (Харанор) сформирована квартальной застройкой вдоль основной планировочной оси, проходящей с севера на юг по ул. 50 лет Октября.

Улица 50 лет Октября выполняет функцию магистральной улицы общегородского значения, обеспечивая въезд в поселок и основную транспортную связь с территорией Харанорского угольного разреза. Магистральными улицами местного значения являются:

* ул. Торговая;
* ул. Горького;
* ул. Спортивная;
* ул. Железнодорожная;
* ул. Бабушкина;
* ул. Андрея Учанина.

Местные автодороги обеспечивают связь жилых кварталов с общественно-деловой и спортивной зонами, а также выходы на внешние автодороги.

На станции Шерловая территория разделена железнодорожной магистралью и федеральной автодорогой на две части. Основной массив жилой застройки расположен в западной части поселка. Жилые кварталы сформированы с севера на юг вдоль магистральной улицы – ул. Линейной. В восточной части поселка жилье рассредоточено по обособленным кварталам, перемежающимся с территориями режимных объектов, в связи с чем, улично-дорожная сеть не имеет определенной структуры.

Структура улично-дорожной сети в п. Вершина обусловлена сложным пересеченным рельефом. Дороги в поселке проложены в основном вдоль горизонталей для обеспечения допустимых уклонов.

Основные маршруты движения грузового транспорта проходят по улицам – Ленина, Кошевого, Шевченко и 50 лет Октября.

Существующие технические параметры значительной части улиц и дорог не удовлетворяют нормативным показателям. Капитальное покрытие проезжей части имеется только на улицах Ленина, Шевченко, Дзержинского, Большое Садовое Кольцо, 1 Мая, Учанина, Профсоюзная, Энтузиастов и 50 лет Октября, а также во 2 мкр. На остальных улицах гравийное покрытие. Улицы в основном не имеют благоустройства – отсутствуют тротуары, освещение, озеленение.

В таблице 4 приводится краткая характеристика улично-дорожной сети городского поселения "Шерловогорское":

Таблица 4.Краткая характеристика улично-дорожной сети городского поселения "Шерловогорское"

|  |  |
| --- | --- |
| Общая протяженность улично-дорожной сети | 124,3 км |
| Общая протяженность магистральных улиц | 8,7 км |
| Плотность улично-дорожной сети | 2,3 км/км2 |
| Плотность магистральных улиц | 0,2 км/км2 |
| Площадь застроенной территории | 53,99 км2 |

\*Согласно данным Росстата РФ (2016 год) в населенных пунктах поселения протяженность улиц, проездов и набережных составляет 52,3 км, из них с уличным освещением 9.1 км.

В результате анализа существующей улично-дорожной сети городского поселения выявлены следующие ее недостатки:

* неудовлетворительное техническое состояние улиц;
* технические параметры значительной части улиц и дорог не удовлетворяют нормативным показателям;
* пропуск грузовых потоков через селитебные территории;
* отсутствие благоустройства улиц: освещение улиц в населенных пунктах частичное или отсутствует, отсутствие тротуаров, и кюветов вдоль улиц.

Связующим элементом между отдельными функциональными зонами населенного пункта является улично-дорожная сеть, которая должна быть запроектирована при подготовке соответствующих проектов планировки. Транспортный каркас населенного пункта сформирован с учетом сложившейся ситуации и в целях обеспечения нормативных радиусов доступности, удобной организации движения транспортных средств по всем направлениям.

Ширины проезжей части улиц и дорог приняты (в соответствии со СНиП 2.07.01-94) для главных улиц – 12 м, для прочих – 6 м. Для каждой улицы предусмотрены поперечные профили, в состав которых входят: проезжая часть, тротуары и зеленая полоса, отделяющая тротуар от проезжей части. Проезжая часть жилых улиц предусматривается с двухполосным движением.

В утвержденном генеральном плане генеральном поселения сведения о современном состоянии улично-дорожной сети населенных пунктов и ее перспективном развитии приведены в ограниченном объеме характерном для документов данного типа. Документация по планировке территорий в отношении существующей и перспективной застройки в границах населенных пунктов не подготавливалась.

В поселении отсутствуют документы единого государственного реестра недвижимости для объектов улично-дорожной сети населенных пунктов (кроме отдельных участков дорог местного значения в н.п. Шерловая Гора). В поселении выполнялись проекты организации дорожного движения для отдельных улиц в н.п. Шерловая Гора (постановление Администрации городского поселения «Шерловогорское» №318-А от 17.08.2017 года.).

В правилах землепользования и застройки городского поселения не выделены территориальные зоны транспортных коммуникаций. Сведений о границах территориальных зон и красных линиях объектов улично-дорожной сети населенных пунктов в едином государственном реестре границ не содержится.

В целом сделан вывод о частичном наличии в поселении официальных источников информации о современном состоянии улично-дорожной сети населенных пунктов.

Параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическая нагрузка на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), качество содержания дорог в границах населенных пунктов ранее не исследовали. Анализ уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами) в границах населенных пунктов, изучение работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока ранее не проводили.

Условия автомобильного, пешеходного и велосипедного передвижения, как и движения грузовых транспортных средств (кроме тяжеловозных) в населенных пунктах критичные, поскольку при подготовке генерального плана поселения приняты решения о строительстве новых участков улично-дорожной сети. Специальные транспортные средства коммунальных и дорожных служб имеются в достаточном количестве.

Уровень безопасности дорожного движения может быть изучен и обеспечен в результате разработки комплексной схемы организации дорожного движения в населенных пунктах в соответствии с действующим законодательством и настоящей программой.

Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения путем проведения специальных экологических изысканий и экологическое проектирование ранее не проводились.

**Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения в границах, входящих в его состав населенных пунктов.**

Схемой территориального планирования Борзинского района предусмотрена поэтапная трансформация системы расселения, в соответствии с общими этапами социально-экономического развития района.

Демографическая ситуация в поселении достаточно стабильна, в связи с чем значительного изменения транспортного спроса, характера передвижения населения и грузоперевозок на территории в период действия программы не ожидается. Значительное увеличение и интенсивность грузоперевозок автотранспортом на территории населенных пунктов не ожидается. Таким образом, транспортный спрос, объемы и характер передвижения населения и грузоперевозок не претерпят значительных изменений.

Как указывалось, выше, основным видом транспорта, используемым на территории населенных пунктов городского поселения, является автомобильный транспорт. Автомобильным транспортом осуществляются, как грузоперевозки, так и пассажирские перевозки. Автотранспорт также находится в личном пользовании населения. Пассажирские перевозки могут увеличиться при развитии рекреационного бизнеса, грузоперевозки – при развитии предприятий, увеличении потребления продукции потребителями.

Может несколько возрасти количество автотранспорта в целом, но как указано выше, существенного изменения не ожидается.

Генеральным планом предусматривается на территории городского поселения на расчетный срок развитие общественного транспорта. Разработанная маршрутная сеть автобусного движения охватывает всю рассматриваемую территорию с нормативными радиусами пешеходной доступности.

Существующая маршрутная сеть ведомственного транспорта основного градообразующего предприятия Харанорского угольного разреза дополняется маршрутом, обеспечивающего транспортную связь железнодорожной станции Шерловая с центральной частью, проектируемой автостанцией, зоной промышленных предприятий и селитебных территорий. Маршруты автобусного движения пройдут по всем общегородским магистралям, ул.1 Мая, ул. Большое Садовое Кольцо и ул. Советская.

Общая протяженность автобусных маршрутов составит 27,0 км.

Годовой объем пассажироперевозок составит на расчетный срок – 60\*14,5=870 тыс. чел.

За расчетный автомобиль принимается автобус малой вместимости. Результаты расчета количества подвижного состава приведены в таблице 5.

Таблица 5. Результаты расчета количества подвижного состава

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели | Единица  измерения | На расчетный срок |
| Годовой объем пассажироперевозок | тыс. пасс. | 870 |
| Средняя дальность поездки | км | 7,0 |
| Средняя эксплуатационная скорость | км/час | 30 |
| Среднесуточная продолжительность работы на линии | час | 12 |
| Вместимость подвижного состава | чел. | 15 |
| Коэффициент использования парка подвижного состава |  | 0,9 |
| Коэффициент использования вместимости |  | 0,8 |
| Инвентарное количество подвижного состава | ед. | 6 |

Для обслуживания пассажирских перевозок на расчетный срок генплана необходимо 6 автобусов малой вместимости.

Прогнозируемый уровень автомобилизации принимается на первую очередь 150 автомобилей на 1000 жителей, а на расчетный срок –230 автомобилей на 1000 жителей. Парк легковых автомобилей количественно будет выглядеть так:

на первую очередь – 1800 автомобилей;

на расчетный срок – 3900 автомобилей.

В районах малоэтажной застройки с приусадебными участками гаражи размещаются на территории усадеб. Для жителей многоэтажной застройки, исходя из уровня 100%-ной обеспеченности автовладельцев гаражами, необходимо:

на первую очередь – 1000 мест в гаражах;

на расчетный срок – 2400 мест в гаражах.

В настоящее время количество машино-мест в гаражах для постоянного хранения индивидуальных автомобилей составляет 700.

На первую очередь предусматривается строительство сооружений для хранения транспортных средств в мкр. 2 вместимостью 350 машино-мест, между улицами Дзержинского и 1 Мая на 30 машино-мест, по ул. Большое Садовое Кольцо на 5 машино-мест, по ул. Дзержинского (район отделения полиции) на 30 машино-мест, по ул. Октябрьская на 6 машино-мест, по ул. Ленина на 6 машино-мест, по ул. Учанина на 6 машино-мест, по ул. Горького на 15 машино-мест, на ул. Шахтерская на 4 машино-места, а на расчетный срок строительство гаражей в двухуровневом исполнении рядом с существующими гаражами по ул. Железнодорожной, вместимостью 630 машино-мест. Таким образом, на расчетный срок генплана общее количество машино-мест в гаражах составит 1782.

Для обслуживания транспорта проектом предлагается строительство одного автозаправочного комплекса на первую очередь генерального плана по ул. Шевченко. На расчетный срок генерального плана предусмотрено строительство еще двух АЗС по федеральной автодороге в районе железнодорожных станций Шахтерская и Шерловая.

Развитие улично-дорожной сети на территории поселения предполагает сохранение существующей сети автомобильных дорог за счет качественного содержания, с периодическим проведением диагностики технического состояния дорог, состояния дорожного покрытия. Развитие дорожной сети также связано с обеспечением безопасности дорожного движения в результате мероприятий по ремонту и реконструкции дорог, применения усовершенствованных материалов и технологий, разработке и внедрению проектов организации дорожного движения.

Реализация программы развития транспортной инфраструктуры позволит достичь следующих целевых показателей в развитии дорожной сети:

Таблица 6. Целевые показатели развития дорожной сети городского поселения Шерловогорское.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Наименование показателя | Ед. изм. | Существующее положение | 2019 | 2021 | 2023 | 2025 | 2027 | 2029 |
| 1 | Увеличение доли автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям | % | 1 | 4,64 | 15,8 | 30,55 | 36 | 41,9 | 100 |
| 2 | Паспортизация участков дорог с твердым покрытием (оформление технического паспорта и кадастрового паспорта) | Ед. | 0 |  |  | 39 | 39 | 39 | 39 |
| 3 | Регистрация прав собственности на участки автодорог и улиц с твердым покрытием | Ед. | 0 |  |  | 39 | 39 | 39 | 39 |
| 4 | Разработка документации по планировке на реконструируемых территориях улично-дорожной сети населенных пунктов | Ед. | 0 | 78 | 78 |  |  |  |  |
| 5 | Разработка проектной документации на реконструкцию дорог и улиц | Ед. | 0 |  |  | 39 | 39 | 39 | 39 |
| 6 | Разработка проектов организации дорожного движения | Ед. | 0 |  | 155 |  |  |  |  |
| 7 | Оборудование УДС средствами безопасности дорожного движения согласно проекту | Ед. | 0 |  |  | 39 | 39 | 39 | 39 |

Значительного увеличения уровня автомобилизации к 2028 году не ожидается. Параметры дорожного движения можно условно разделить на основные и второстепенные. Основными параметрами являются интенсивность движения (интенсивность транспортного потока), динамический габарит автомобиля, пропускная способность дороги и др.

Участки дороги в малых населенных пунктах характеризуются низкой пропускной способностью вследствие влияния неорганизованного движения пешеходов через дорогу, наличия близкой застройки, автомобилей, стоящих на обочинах, так как отсутствуют оборудованные стоянки.

Таблица 7. Характеристики транспортного потока при различной протяженности участков в пределах населенного пункта (w , Y – коэффициенты, определяемые в зависимости от протяженности дороги в населенном пункте).

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Протяженности участков в пределах населенного пункта, км | Свободная скорость автомобилей в населенном пункте, км/ч | w | Y |
| 0,7-1,0 | 58,71 | 2,15 | 4,8 |
| 1,1-1,5 | 54,37 | 2,03 | 4,85 |
| 1,6-2,1 | 50,20 | 1,89 | 4,9 |
| 2,2-2,5 | 45,9 | 1,75 | 5,00 |

Таблица 8. Параметры дорожного движения для спрямленных участков улиц населенного пункта Шерловая Гора\*.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование участков автодорог (спрямленных участков улично-дорожной сети) | Протяженность, км | Плотность транспортного потока Авт/км | Интенсивность потока Авт/час | Нагрузка потока движения Авт/сутки | Коэффициент загрузки дороги движением, % | Свободная скорость автомобилей в населенном пункте V0, км/ч | w | К1 | К2 | К3 | Пропускная способность, авто/сутки |
| 1 | Ул. Юбилейная | 0,163 | 22634 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2202 |
| 2 | Ул. Энтузиастов | 0,881 | 4188 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1994 |
| 3 | Ул. Школьная | 0,173 | 21326 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2199 |
| 4 | Ул. Шевченко | 8,214 | 449 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | -123 |
| 5 | Ул. Шахтерская | 1,29 | 2860 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1876 |
| 6 | Ул. Чапаева | 0,877 | 4207 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1996 |
| 7 | Ул. Центральная | 0,245 | 15059 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2178 |
| 8 | Ул. Харанорская | 2,169 | 1701 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1622 |
| 9 | Ул. Учанина | 2,214 | 1666 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1609 |
| 10 | Ул. Торговая | 1,268 | 2910 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1883 |
| 11 | Ул. Строительная | 1,281 | 2880 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1879 |
| 12 | Ул. Степная | 0,358 | 10306 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2145 |
| 13 | Ул. Спортивная | 0,605 | 6098 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2074 |
| 14 | Ул. Советская | 0,789 | 4676 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2021 |
| 15 | Ул. Сельский строитель | 0,574 | 6428 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2083 |
| 16 | Ул. Разведочная | 0,292 | 12635 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2164 |
| 17 | Ул. Пушкина | 0,760 | 4854 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2029 |
| 18 | Ул. Профсоюзная | 0,657 | 5616 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2059 |
| 19 | Ул. Промышленная | 2,896 | 1274 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1412 |
| 20 | Ул. Полевая | 1,182 | 3121 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1907 |
| 21 | Ул. Победы | 0,304 | 12136 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2161 |
| 22 | Пер. Первомайский | 0,133 | 27740 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2210 |
| 23 | Ул. Оловянная | 1,078 | 3422 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1937 |
| 24 | Ул. Олега Кашевого | 1,446 | 2551 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1831 |
| 25 | Ул. Октябрьская | 0,615 | 5999 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2071 |
| 26 | Ул. Новая | 0,826 | 4467 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2010 |
| 27 | Пер. Неожиданный | 0,141 | 26166 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2208 |
| 28 | Ул. Некрасова | 0,954 | 3867 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1973 |
| 29 | Ул. Наука | 0,656 | 5624 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2059 |
| 30 | Ул. Нагорная | 0,378 | 9760 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2140 |
| 31 | Ул. Молодежная | 0,96 | 3843 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1972 |
| 32 | Ул. Матросова | 1,208 | 3054 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1900 |
| 33 | Ул. Малое Садовое кольцо | 0,541 | 6820 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2093 |
| 34 | Ул. Луговая | 0,891 | 4141 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1991 |
| 35 | Ул. Лермонтова | 0,629 | 5866 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2067 |
| 36 | Ул. Ленина | 1,123 | 3285 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1924 |
| 37 | Ул. Лазо | 1,000 | 3689 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1960 |
| 38 | Ул. Курнатовского | 0,753 | 4900 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2031 |
| 39 | Ул. Комсомольская | 0,750 | 4919 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2032 |
| 40 | Ул. Калинина | 0,538 | 6858 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2093 |
| 41 | Ул. Забайкальская | 0,394 | 9364 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2135 |
| 42 | Ул. Жукова | 0,737 | 5006 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2036 |
| 43 | Пер. Железнодорожный | 0,215 | 17160 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2187 |
| 44 | Ул. Железнодорожная | 0,912 | 4045 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1985 |
| 45 | Ул. Дружбы | 0,923 | 3997 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1982 |
| 46 | Ул. Димова | 0,232 | 15903 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2182 |
| 47 | Ул. Дзержинского | 1,124 | 3282 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1924 |
| 48 | Ул. Декабристов | 0,913 | 4041 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1985 |
| 49 | Ул. Даурская | 0,493 | 7484 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2106 |
| 50 | Ул. Горького | 2,004 | 1841 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1670 |
| 51 | Ул. Горняк | 0,542 | 6807 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2092 |
| 52 | Ул. Геологическая | 0,770 | 4791 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2026 |
| 53 | Ул. Гастелло | 0,508 | 7263 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2102 |
| 54 | Ул. Гагарина | 0,801 | 4606 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2017 |
| 55 | Ул. Восточная | 0,942 | 3917 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1977 |
| 56 | Ул. Ворошилова | 0,729 | 5061 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2038 |
| 57 | Ул. Большое Садовое кольцо | 1,267 | 2912 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1883 |
| 58 | Ул. Бабушкина | 1,190 | 3100 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1905 |
| 59 | пер. Бабушкина | 0,148 | 24928 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2206 |
| 60 | Ул. Ворошилова | 0,729 | 5061 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 2038 |
| 61 | Ул. 50 лет Октября | 7,484 | 493 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 87 |
| 62 | Ул. 1-й Микрорайон | 0,897 | 4113 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1990 |
| 63 | Ул. 1-го Мая | 1,06 | 3481 | 46,12 | 1106,8 | 30 | 58,7 | 2,2 | 1 | 1 | 1 | 1943 |
|  | ИТОГО: | 66,826 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

\* спрямленные участки УДС показаны на рис. 1-2.

Приведенные прогнозные показатели указывают на необходимость повышения пропускной способности автодорог (улиц) в населенном пункте, прежде всего за счет реконструкции (увеличения ширины проезжей части, организации двухполосного движения, повышения качества дорожного покрытия, совершенствование регулирования дорожного движения).

Без принятия указанных мер, показатели дорожного движения в перспективе могут ухудшиться по следующим причинам: увеличение количества автотранспортных средств, участвующих в дорожном движении; несоблюдение правил дорожного движения участниками дорожного движения; неудовлетворительное состояние дорог, недостаточность финансовых средств на их обслуживание; сравнительно низкий уровень технического обслуживания; недостаточная укомплектованность дорог знаками безопасности.

Для предотвращения ухудшения показателей безопасности дорожного движения рекомендуется:

* разработать проекты организации дорожного движения в поселении;
* обеспечить дорожно-уличную сеть поселения знаками безопасности по предписаниям ГИБДД и на основании проекта безопасности дорожного движения;
* повысить качество состояния дорог, улучшить дорожное покрытие.

Снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения имеет важное значение и может быть достигнуто за счет проведения соответствующих мероприятий:

* снижение уровня выбросов, сбросов, количества отходов на всех видах транспорта путем перехода на экологичные виды топлива;
* снижение уровня выбросов, сбросов, количества отходов на всех видах транспорта за счет увеличения количества экологически безопасных транспортных средств и уменьшения экологически опасных транспортных средств;
* стимулирование использования транспортных средств, работающих на альтернативных видах топлива;
* внедрение способов содержания автомобильных дорог, уменьшающих применение противогололедных материалов в зимний период;
* сооружение искусственных и естественных растительных защитных барьеров вдоль автодорог для снижения шумового и загрязняющего воздействия на окружающие территории;
* мотивация владельцев автотранспорта к применению автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

**Вариант развития улично-дорожной сети в соответствии с решениями генерального плана поселения и разрабатываемой на его основе документации по планировке.**

Генеральным планом поселения предусмотрены мероприятия по развитию улично-дорожной сети населенных пунктов.

Генпланом предусматривается создание системы автомобильных улиц и дорог, обеспечивающих необходимые транспортные связи районов городского поселения и выходы на внешние автодороги, с четкой классификацией по назначению.

Основные мероприятия по совершенствованию улично-дорожной сети намечаются в поселках Шерловая Гора и Шерловая 1.

Транспортный каркас поселка формируют магистральные улицы и дороги. Проектом предусматривается строительство магистральной улицы общегородского значения, обеспечивающей дополнительную связь поселков Шерловая Гора и Шерловая 1 (Харанор). Магистраль пройдет по ул. Горького, по северной границе промзоны с выходом в п. Шерловая Гора на вновь проектируемую улицу, идущую в створе ул. Большого Садового Кольца до пересечения с ул. Ленина. Данная магистраль обеспечит транспортные связи жилых районов с пром. территорией, а также будет способствовать слиянию двух обособленных поселков.

Проектом предусматривается формирование сети районных магистралей, обеспечивающих выходы на общегородские магистральные улицы. Строительство магистральной улицы районного значения преимущественно грузового движения предусматривается от проектируемой общегородской магистрали в районе промзоны до ул. 50 лет Октября. Улица прокладывается параллельно подъездному железнодорожному пути по границе жилой застройки. Также предусматривается формирование районной магистрали по ул. Спортивной, ул. Новой с выходом на ул. Шевченко. В п. Шерловая Гора магистральные улицы районного значения являются ул. Дружба, ул. 1 Мая, ул. Советская и ул. Большое Садовое Кольцо с выходом на общегородскую магистраль, а также ул. Дзержинского и ул. Юбилейная. В промышленной зоне также формируются районные магистральные улицы, обеспечивающие выходы на общегородские магистрали.

В поселках станции Шерловая и Вершина предусматриваются мероприятия по реконструкции улично-дорожной сети с расширением и спрямлением улиц до нормативных параметров.

Для обеспечения транспортных связей внутри жилых и промышленных районов система магистральных улиц дополняется сетью улиц и дорог местного значения.

По развитию улично-дорожной сети городского поселения Шерловогорское на первую очередь предусматриваются следующие мероприятия:

* продление ул. Бабушкина до границы квартала многоэтажной жилой застройки, протяженностью 0,36 км;
* продление и спрямление ул. Пушкина до границы квартала многоэтажной жилой застройки, протяженностью 0,36 км;
* строительство участка магистральной улицы районного значения и жилой улицы, ограничивающих квартал жилой застройки, с выходом на ул. Бабушкина, протяженностью 0,68 км;
* пробивка ул. Спортивной до районной магистрали, протяженностью 0,26 км;
* строительство связки ул. Гагарина – ул. Жукова – магистральная улица районного значения, протяженностью 0,33 км;
* строительство улицы перпендикулярной ул. Дзержинского, протяженностью 0,2 км;
* строительство улицы перпендикулярной ул. Юбилейная, протяженностью 0,4 км;
* формирование ул. Большое Садовое Кольцо с выходом на ул. Юбилейная по параметрам магистральной улицы общегородского значения, протяженностью 0,62 км;
* реконструкция ул. Юбилейная, протяженностью 0,2 км;
* строительство сети местных улиц и дорог в районе размещения кладбища, полигона ТБО и электроподстанции, обеспечивающих их обслуживание и выходы на общегородскую магистраль, общей протяженностью 4,9 км.

Таким образом, на 1-ю очередь предусматривается строительство:

магистральных улиц общегородского значения – 0,42 км;

магистральных улиц районного значения – 0,66 км;

улиц и дорог местного значения – 7,4 км.

Основные мероприятия, предусмотренные для развития улично-дорожной сети на расчетный срок генплана:

* строительство общегородской магистральной улицы от ул. Горького до ул. Юбилейной, протяженностью 2,8 км;
* строительство связки районной и общегородской магистралей в северной части п. Шерловая 1, протяженностью 0,9 км;
* строительство местной улицы вдоль линии ЛЭП, связывающей ул. Спортивную с проектируемой районной магистралью, протяженностью 1,33 км;
* продление ул. Железнодорожной от ул. Торговой в южном направлении, протяженностью 0,5 км;
* строительство улицы местного значения, связывающую ул. Спортивную с зоной промышленных предприятий, протяженностью 1,2 км;
* реконструкция ул. Кирзавод, протяженностью 0,5 км;
* продление ул. Новой до ул. Спортивной и строительство въезда на общегородскую магистральную улицу, протяженностью 0,7 км;
* строительство ул. Юбилейной и участка магистральной дороги районного значения до территории промзоны, протяженностью 1,11 км;
* строительство улицы перпендикулярной ул. 50 лет Октября, протяженностью 0,6 км;
* строительство улицы перпендикулярной ул. Шевченко, протяженностью 0,66 км;
* строительство улиц в юго-восточной части населенного пункта, протяженностью 1,3 км;
* строительство участка дороги от проектируемой общегородской магистрали до ул. Кошевого, протяженностью 1,3 км;
* строительство автодороги от п. Вершина до п. Шерловая Гора по правому берегу р. Заводской, протяженностью 3,66 км;
* строительство путепровода в юго- восточной части населенного пункта;
* строительство дороги на станции Шерловая, обеспечивающей выход с ул. Линейная через прокол под железнодорожным полотном в восточную часть поселка, протяженностью 1,0 км;
* строительство сети местных улиц и дорог в новых жилых кварталах, общей протяженностью 4,1 км.

Объемы работ на расчетный срок генплана составят:

магистральных улиц общегородского значения – 3,65 км;

магистральных улиц районного значения – 2,05 км;

улиц и дорог местного значения – 16,96 км.

Основные мероприятия, предусмотренные для развития улично-дорожной сети за расчетный срок генплана:

* формирование улично-дорожной сети в центральной части населенного пункта, общей протяженностью 6,7 км;
* продление ул. Промышленная, протяженностью 0,25 км;
* формирование улично-дорожной сети в юго-восточной части населенного пункта, общей протяженностью 4,1 км.

Объемы работ за расчетный срок генплана составят:

улиц и дорог местного значения – 11,05 км.

В таблице приводится краткая характеристика улично-дорожной сети на расчетный срок генплана:

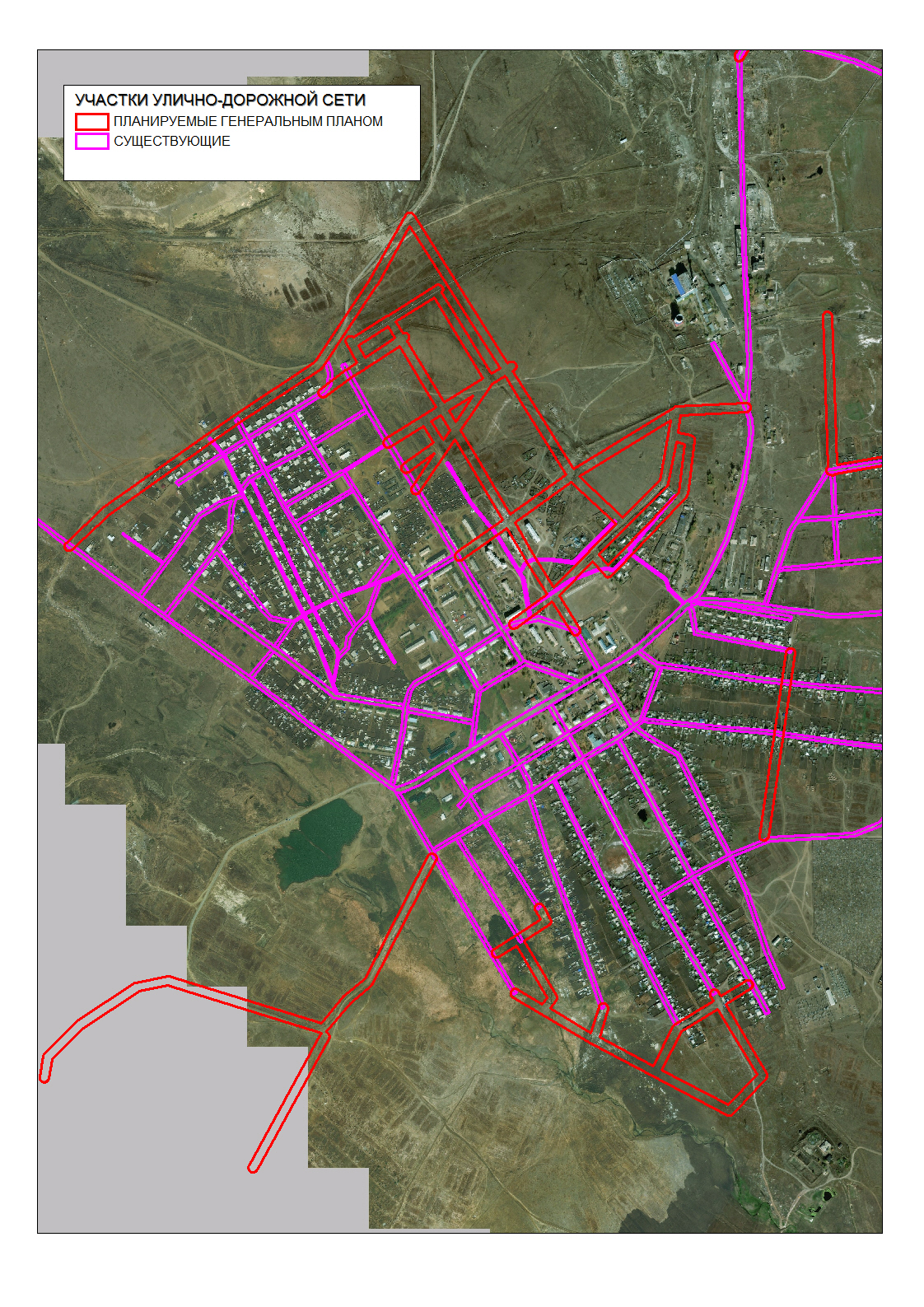
Таблица 9.Краткая характеристика улично-дорожной сети на расчетный срок генерального плана

|  |  |
| --- | --- |
| Общая протяженность улично-дорожной сети | 126,61 км |
| Общая протяженность магистральных улиц, в том числе: | 43,3 км |
| улиц и дорог общегородского значения | 20,9 км |
| улиц и дорог районного значения | 22,4 км |
| Плотность улично-дорожной сети | 1,86 км/км2 |
| Плотность магистральных улиц и дорог | 0,64 км/км2 |
| Площадь застроенной территории | 67,93 км2 |

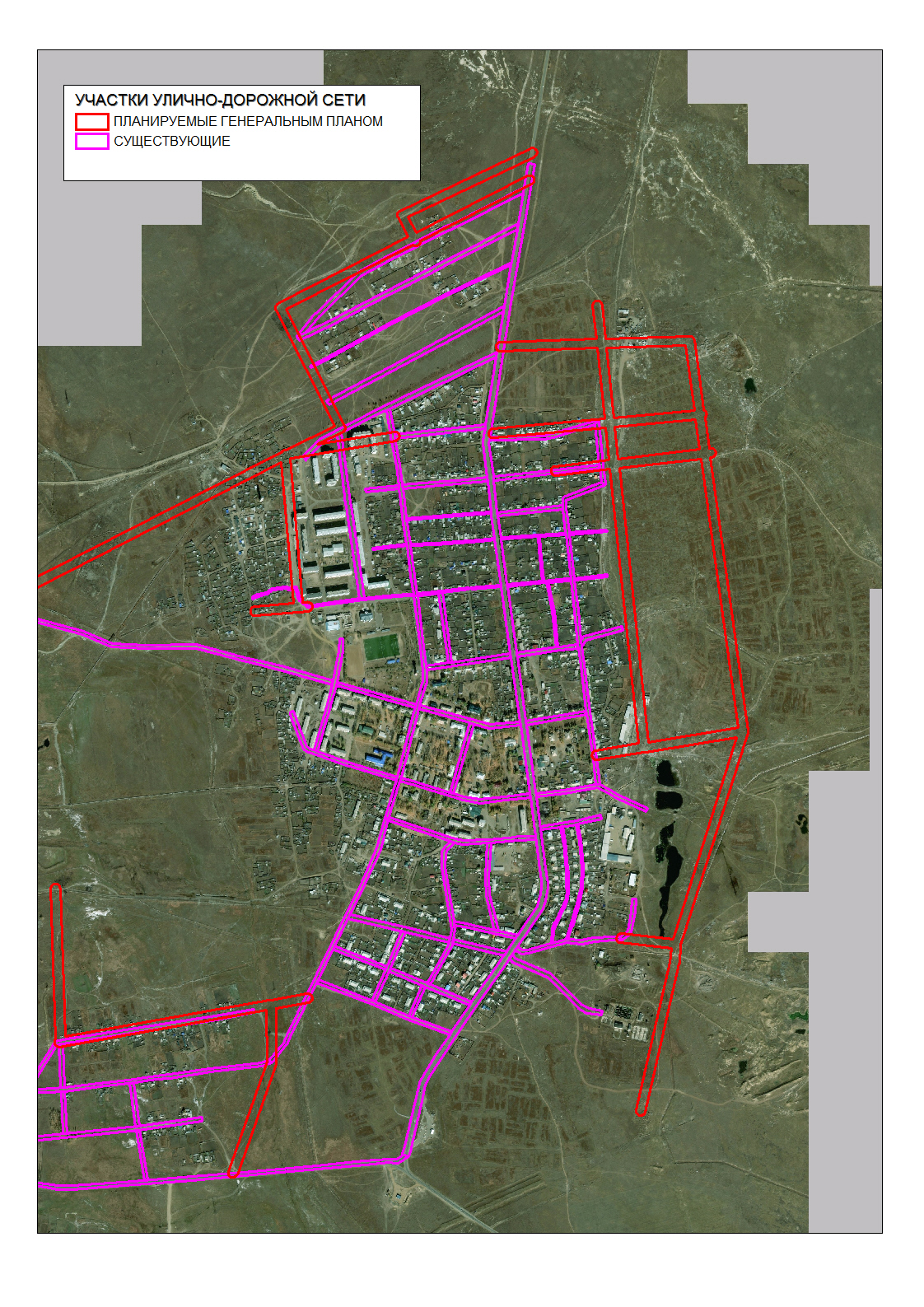
Предложенная структура улично-дорожной сети максимально решает транспортные проблемы: обеспечивает необходимыми связями отдаленные районы, повышает плотность сети магистральных улиц, обеспечивает удобные выходы на внешние дороги, а также решает проблему движения грузового транспорта в обход районов жилой застройки.

В перспективе возможны мероприятия по повышению качества существующих участков улично-дорожной сети в результате разработки соответствующей документации по планировке (на реконструируемую часть УДС). Реконструкция улично-дорожной сети может предусматривать повышение качества дорожного покрытия, организацию двухполосного движения, осуществление регулирования дорожного движения и дорожной разметки в соответствии с разрабатываемыми проектами дорожного движения, организацию тротуаров и уличного озеленения.

Вариант развития УДС населенных пунктов (в соответствии с возможными решениями проектов планировки в их реконструируемой части показаны на рис. 1-2).



*Рис.1. Вариант развития УДС н.п.* Шерловая Гора *(уточняется при подготовке документации по планировке территории застроенной (реконструируемой) части населенного пункта) и документации по планировке на новое строительство (западная часть).*

**

*Рис.2. Вариант развития УДС н.п.* Шерловая Гора *(уточняется при подготовке документации по планировке территории застроенной (реконструируемой) части населенного пункта) и документации по планировке на новое строительство (восточная часть).*

**Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов улично-дорожной сети населенных пунктов, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов).**

В расчетном периоде планируется осуществить следующие мероприятия по проектированию и реконструкции объектов улично-дорожной сети:

В расчетном периоде планируется осуществить следующие мероприятия по проектированию и реконструкции объектов улично-дорожной сети:

* 1. Таблица 10. Мероприятия по проектированию и реконструкции объектов улично-дорожной сети, применительно к территории населенного пункта Шерловая Гора.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п.п, очередность | Мероприятия по проектированию и реконструкции объектов | Примечания |
| 1 | Разработка документации по планировке территории застроенной части (реконструкция УДС) и нового строительства. | Реконструкция: S=0,742 км2; L= 68,54 км.  Новое строительство: S=0,777 км2; L= 26,25 км.  Всего: S=1,519 км2; L= 94,79 км. |
| 2 | Разработка проектов организации дорожного движения (ПДД) на территории н.п. Шерловая Гора, с учетом документации по планировке. | 155 ед. |
| 3 | Разработка проектной документации по реконструкции и строительству УДС | S=1,519 км2; L= 94,79 км. |
| 4 | Реконструкция и строительство УДС в н.п. Шерловая Гора | S=1,519 км2; L= 94,79 км. |
| 5 | Паспортизация реконструированных, строящихся и сохраняемых участков дорог и улиц (оформление технического паспорта и кадастрового паспорта). | 155 ед. |
| 6 | Регистрация прав собственности на участки автодорог и улиц. | 155 ед. |
| 7 | Выполнение работ по регулированию дорожного движения на территории н.п. Шерловая Гора (знаки, разметка, светофоры) в соответствии с утвержденным ПДД. | По смете |

**Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов улично-дорожной сети населенных пунктов.**

Таблица 11. Оценка объемов и источников финансирования (по видам работ).

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование улично-дорожной сети | Укрупненная оценка инвестиций, тыс. руб. | Вид транспорта | Срок проведения работы, мес | Срок выполнения, год | Цель мероприятия | Задачи Программы | Источник финансирования |
| Разработка документации по планировке территории застроенной части (реконструкция УДС) и нового строительства, S=1,519 км2; L= 94,79 км. | 1931 | автомобильный | 3 | 2018-2019 | Соблюдение требований законодательства в области градостроительства | Подготовка документации по планировке на застроенную часть населенного пункта (реконструкция УДС) | Местный бюджет – 25%,  Краевой бюджет – 75% |
| Разработка проекта организации дорожного движения (ПДД), 155 ед. | 185 | автомобильный | 3 | 2019 | Обеспечение безопасности дорожного движения | Безопасность дорожного движения | Местный бюджет – 25%,  Краевой бюджет – 75% |
| Разработка проектной документации по реконструкции и строительству S=0,232 км2; L=25,27 км. | 156705 | автомобильный | 10 | 2020-2027 | Соблюдение требований законодательства в области градостроительства, законодательства о местном самоуправлении | Подготовка проектной документации на реконструкцию объектов коммунальной инфраструктуры | Местный бюджет – 25%,  Краевой бюджет – 75% |
| Проведение работ по реконструкции и строительству УДС, S=1,519 км2; L= 94,79 км. | 3134108 | автомобильный | 96 | 2021-2028 | Соблюдение требований законодательства в области градостроительства, законодательства о местном самоуправлении | Подготовка проектной документации на реконструкцию объектов коммунальной инфраструктуры | Дорожный фонд, Внебюджетные средства. |
| Паспортизация участков дорог и улиц, регистрация прав собственности на участки автодорог и улиц. 155 ед. | 4650 | автомобильный | 3 | 2021-2028 | Соблюдение требований законодательства в области государственного учета недвижимости | Установление прав собственности на объекты коммунальной инфраструктуры местного значения | Местный бюджет – 25%,  Краевой бюджет – 75% |
| Выполнение работ по регулированию дорожного движения, в соответствии с ПДД | 38750 | автомобильный | 12 | 2021-2028 | Обеспечение безопасности дорожного движения | Безопасность дорожного движения | Местный бюджет |
| ВСЕГО | 3336330 | автомобильный |  | 2018-2028 |  |  | Все источники |

Таблица 12. Оценка объемов и источников финансирования (по видам и этапам работ).

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование мероприятия | Ориентировоч­ный объем ин­вестиций все­го, тыс. руб. | Ориентировочный объём инвестиций для реализации мероприятия по годам, тыс. руб. | | | | | | | | | |
|  |  |  | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| 1. | Разработка документации по планировке территории застроенной части (реконструкция УДС) и новое строительство. | 1931 | 966 | 966 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2. | Разработка проекта организации дорожного движения (ПДД) | 185 |  | 185 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3. | Разработка проектной документации по реконструкции и строительству УДС | 156705 |  |  | 19588 | 19588 | 19588 | 19588 | 19588 | 19588 | 19588 | 19588 |
| 4. | Проведение работ по реконструкции и строительству УДС | 3134108 |  |  |  | 391764 | 391764 | 391764 | 391764 | 391764 | 391764 | 783527 |
| 5. | Паспортизация участков дорог и улиц, регистрация прав собственности на участки автодорог и улиц. | 4650 |  |  |  | 581 | 581 | 581 | 581 | 581 | 581 | 1163 |
| 6. | Выполнение работ по регулированию дорожного движения, в соответствии с ПДД | 38750 |  |  |  | 4844 | 4844 | 4844 | 4844 | 4844 | 4844 | 9688 |
|  | ИТОГО | 3336330 | 966 | 1151 | 19588 | 416777 | 416777 | 416777 | 416777 | 416777 | 416777 | 813965 |

**Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов улично-дорожной сети населенных пунктов.**

Таблица 13. Оценка эффективности мероприятий.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Задачи программы | Мероприятия / наименование индикатора | Значение показателя | | | | | | | | | |
|  |  |  | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| 1 | 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. | Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры /  Дорожная разметка на  пешеходных переходах и установка знаков безопасности вблизи детских образовательных учреждений. |  |  |  | 19 | 39 | 58 | 78 | 97 | 116 | 155 |
| Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры /  Пешеходные ограждения вблизи детских  образовательных учреждений и мест массового скопления людей, м |  |  |  | 19 | 39 | 58 | 78 | 97 | 116 | 155 |
| Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры /  Проект организации дорожного движения |  |  |  | 19 | 39 | 58 | 78 | 97 | 116 | 155 |
| 2 | Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке грузов на территории. | Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства / Парковочное пространство,  мест |  |  |  | 97 | 194 | 291 | 388 | 484 | 581 | 775 |
| 3 | Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной  деятельностью в сельском поселении | Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения / Пешеходное направление в н.п. Ага-Хангил, км |  |  |  | 12 | 24 | 36 | 47 | 59 | 71 | 95 |
| 4 | Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности | Мероприятия по развитию сети дорог поселения / Прогноз развития улично-дорожной сети (соответствие нормативным показателям), км |  |  |  | 12 | 24 | 36 | 47 | 59 | 71 | 95 |
| Сохранение участков улично-дорожной сети, показатели которых  соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным характеристикам дорог соответственно их категории / Протяженность  улично-дорожной сети в соответствии с категорией, км |  |  |  | 12 | 24 | 36 | 47 | 59 | 71 | 95 |
| Паспортизация и кадастровый учет автомобильных дорог общего  пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Межевание земельных участков под дороги согласно установленным нормативам / % |  |  |  | 13 | 25 | 38 | 50 | 63 | 75 | 100 |
| Оформление безхозяйных автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в муниципальную собственность / % |  |  |  | 13 | 25 | 38 | 50 | 63 | 75 | 100 |
| Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта  на окружающую среду и здоровье населения / ед. |  |  |  | 19 | 39 | 58 | 78 | 97 | 116 | 155 |
| Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в  том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков / число ДТП |  |  |  | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем / ед. |  |  |  | 19 | 39 | 58 | 78 | 97 | 116 | 155 |
| 5 | Создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам. | Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в  том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков / ед. |  |  |  | 19 | 39 | 58 | 78 | 97 | 116 | 155 |
| 6 | Эффективность действующей транспортной инфраструктуры | Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной  инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности/ удовлетворенность населения качеством транспортной инфраструктуры (процент опрошенных). |  |  |  | 13 | 25 | 38 | 50 | 63 | 75 | 100 |

**Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов улично-дорожной сети населенных пунктов.**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения являются:

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;

- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти и органами местного самоуправления (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;

- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти края, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности объектами транспортной инфраструктуры поселения в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;

- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;

- разработка предложений для исполнительных органов власти края по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры городского поселения в целевые программы края.