

**ПАСПОРТ**  
**Муниципальной программы**  
**«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования**  
**городского поселения «Город Кремёнки» на 2017 –2030 г.г.».**

**ВВЕДЕНИЕ**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования города с перспективой до 2032 года разработана на основании следующих документов;

- В соответствии с Федеральным законом от 30.12. 2012 № 289-ФЗ « О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» ( с измен.);
- поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;
- постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года N 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

Программа определяет основные направления развития транспортной инфраструктуры ГП «Город Кремёнки», в том числе, социально-экономического и градостроительного направления городского поселения, транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевоза грузов по видам транспорта, уровня автомобилизации, параметров дорожного движения, показателей безопасности дорожного движения, негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и состояние здоровья населения.

Основу Программы составляет система программных мероприятий по различным направлениям развития транспортной инфраструктуры МО. Данная Программа ориентирована на устойчивое развитие МО и в полной мере соответствует государственной политике реформирования транспортного комплекса Российской Федерации.

Цели и задачи программы – развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное и скоординированное с иными сферами жизнедеятельности городского поселения; формирование условий для социально-экономического развития; повышение безопасности, качество эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность; снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду городского поселения.

**Паспорт**  
**программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры МО ГП «Город**  
**Кремёнки» на 2017 –2030 г.г.»**

Наименование программы	Программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры МО ГП «Город Кремёнки» на 2017 - 2030 год»
Основания для разработки программы	- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ; - Федеральный закон от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - Постановления Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». - Федеральный закон от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ (с изм)

Заказчик Программы	Администрация городского поселения «Город Кремёнки» Юридический и почтовый адрес: 249185 Калужская область, Жуковский район, г. Кремёнки, ул.Ленина, д.2
Разработчик Программы	Администрация городского поселения «Город Кремёнки»
Цель Программы	Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы городского поселения, повышение уровня безопасности дорожного движения.
Задачи Программы	1. Обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования городского поселения; 2. Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях; 3. Улучшение транспортного обслуживания населения
Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры	Индикаторами, характеризующими успешность реализации Программы, станут: Отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения - 5 км; Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения - 10 %; Доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий (покрытий), в общем количестве ДТП, 1(одна) единица на 1(одну) тыс. автотранспортных средств.
Сроки и этапы реализации Программы	Срок реализации Программы 2017-2030 годы в 2 этапа: 1 этап – с 2017 по 2019 годы 2 этап – с 2020 по 2030 годы
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	- проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения; - инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объемов необходимой реконструкции или нового строительства; - строительство автомобильных дорог и тротуаров; - капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения, включая проектно-изыскательские работы; - размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенного пункта; - создание инфраструктуры автосервиса.
Объемы и источники финансирования Программы,	Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2018-2030 годов составляет 68 050 тыс. руб., в том

(тыс. руб.)	числе по годам: 2018 год - 7 350 тыс.рублей; 2019 год - 9 100 тыс.рублей; 2020-2030 год 51 600 тыс.рублей Финансирование, входящих в Программу мероприятий, осуществляется за счет средств областного бюджета, бюджета муниципального образования МР «Жуковский район», бюджета муниципального образования ГП «Город Кременки» и внебюджетных источников.
-------------	---

## Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры.

### 1.1. Характеристика муниципального образования

Городское поселение «Город Кременки» (ГП «Город Кременки») расположено на территории Жуковского района Калужской области. Город Кременки находится на границе Калужской и Московской областей в 32 км от районного центра город Жуков и в 7 км от города Протвино Московской области.

Общие данные, влияющие на разработку технологических и экономических параметров Программы:

- Территория Городского поселения «Город Кременки» – 222,7 га.
- Среднегодовая численность (2016 г.) – 11,272 тыс. чел.

Центр МО ГП «Город Кременки» – сформировался и сосредоточен в пределах улицы Ленина, Лесная, Циолковского, Дашковой и Маршала Жукова.

В городском поселении «Город Кременки» расположены предприятия, представляющие промышленный и жилищно-коммунальный сектор: ООО «ПоларСифуд Раша», ООО «Дельтасепт», ООО «Жилищник», УМП «Водоканал», УМП «Жилищник», УМП «Общий Дом», ООО «Сервиспромстрой», ООО «Сладкий Восток».

Климат ГП «Город Кременки», как и всей Калужской области, умеренно континентальный с четко выраженными сезонами года. Характеризуется теплым летом, умеренно холодной с устойчивым снежным покровом зимой и хорошо выраженными, но менее длительными переходными периодами – весной и осенью.

Согласно строительно-климатическому районированию, рассматриваемая территория находится в подрайоне ПВ, характеризующимся в целом благоприятными условиями для строительства.

В годовом ходе с ноября по март отмечается отрицательная средняя месячная температура, с апреля по октябрь - положительная. Самый холодный месяц года – январь с температурой воздуха  $-9^{\circ}$ ... $-11^{\circ}$ . Минимальная температура воздуха составляет  $-46^{\circ}\text{C}$ , а максимальная  $+38^{\circ}\text{C}$ . В пониженных или защищенных от ветра местах абсолютный минимум достигал  $-48$ ... $-52$ . В течение холодного периода (с ноября по март месяцы) часты оттепели. Оттепелей не бывает только в отдельные суровые зимы. Июль - самый теплый месяц года. Средняя температура воздуха в это время, незначительно изменяясь по территории, колеблется около  $+18^{\circ}\text{C}$ . В отдельные годы в жаркие дни максимальная температура воздуха достигала  $+36$ ... $+39^{\circ}\text{C}$ . Весной и осенью характерны заморозки. Весной заморозки заканчиваются, по средним многолетним данным 8-14 мая, первые осенние заморозки отмечаются 21-28 сентября.

В зависимости от характера зим, их снежности и температурного режима изменяется глубина промерзания почвы, которая колеблется в отдельные зимы от 25 до 100 см, в среднем составляя 64 см. Многолетняя средняя продолжительность промерзания почвы составляет 150-180 дней (таблица 1).

### Климатические параметры ГП «Город Кременки»

Наименование	Единицы измерения	Значение
<b>1. Климатические параметры холодного периода года</b>		
Абсолютная минимальная температура воздуха	°С	-46
Температура воздуха наиболее холодных суток		
- обеспеченностью 0,98	°С	-34
- обеспеченностью 0,92	°С	-31
Температура воздуха наиболее холодной пятидневки		
- обеспеченностью 0,98	°С	-30
- обеспеченностью 0,92	°С	-27
Средняя месячная относительная влажность воздуха наиболее холодного месяца	%	83
Количество осадков за ноябрь – март	мм	213
Преобладающее направление ветра за декабрь – февраль	-	Ю
<b>2. Климатические параметры теплого периода года</b>		
Абсолютная максимальная температура воздуха	°С	38
Температура воздуха		
- обеспеченностью 0,98	°С	25,2
- обеспеченностью 0,95	°С	21
Средняя максимальная температура воздуха наиболее теплого периода	°С	23,4
Средняя месячная относительная влажность воздуха наиболее теплого месяца	%	76
Количество осадков за апрель – октябрь	мм	441
Суточный максимум осадков	мм	89
Преобладающее направление ветра за июнь–август	-	СЗ

Высота снежного покрова в среднем составляет 47 см, в отдельные годы доходит до 70 см.

Максимальной высоты снежный покров достигает в конце февраля – начале марта.

#### **1.2. Социально-экономическая характеристика городского поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса.**

Демографическая ситуация :

Количество населения города незначительно, но ежегодно сокращается. Численность за 2016 год составила 11095 человек, что на 129 человек меньше чем в 2015 году.

Динамика численности приведена в таблице 1.

Основная причина оттока жителей - выезд на постоянное место жительства в Москву и область в целях трудоустройства.

Численность трудоспособного населения города - 7500 человек;

Работающих за пределами города – 5500 человек;

Работающих в экономике города – 2050 человек.

Среднемесячная начисленная заработная плата в 2016 году составила 24,5тыс. рублей, минус 9% к уровню 2015 году.

В 2016г. уровень регистрируемой безработицы в г.Кременки составил 0,6%.

Прогноз демографической ситуации в динамике представлен в таблице 2.

Возрастной состав населения ГП «Город Кременки» представлен в таблице 3.

Естественный прирост населения в 2016 году составляет -12 чел./1000 чел. В течение 2016 – 2030 годов наблюдается тенденция превышения смертности над рождаемостью.

Ежегодное снижение численности ГП «Город Кременки» обусловлено значительной миграционной убылью населения, а также постоянным превышением смертности над рождаемостью, складывается следующая ситуация: увеличивается доля людей старше

трудоспособного возраста, доля детей сокращается, что приводит к демографическому старению населения.

Общая численность населения старше трудоспособного возраста на начало 2016 года составила 7495 тыс. чел., или 33,5 % от общей численности населения. В период с 2016 по 2030 годы общая численность населения старше трудоспособного возраста сократится на 6,7 %.

Таблица 2

Демографическая ситуация

№ п/п	Показатель	Единицы измерения	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019-2030 г.
			1	Численность постоянного населения (среднегодовая)	чел.	11272
2	Общий коэффициент рождаемости	чел./1000 чел.	1,2	1,2	1,3	1,7
3	Общий коэффициент смертности	чел./1000 чел.	1,5	1,6	1,7	2,2
4	Коэффициент естественного прироста населения	чел./1000 чел.	-3,0	-4,0	-4,0	-5,0
5	Средний размер семьи	чел.	2,5	2,5	2,5	2,5

Таблица 3

Возрастной состав населения

№ п/п	Показатель	Единицы измерения	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019-2030 г.
			1	Население, моложе трудоспособного возраста	чел.	1753
2	в трудоспособном возрасте	чел.	7495	7410	7368	6990
3	Старше трудоспособного возраста	чел.	2024	2001	1989	1886
4	Мужчины	%	46,2	46,2	46,2	46,2
5	Женщины	%	53,8	53,8	53,8	53,8

В целом демографическая ситуация в поселении повторяет районные и краевые проблемы и обстановку большинства регионов.

Характер рождаемости в настоящее время определяется массовым распространением малодетности (1-2 ребенка).

Характер смертности определяется практически необратимым процессом старения населения, регрессивной структурой населения, а также ростом смертности населения в трудоспособном возрасте, особенно у мужчин.

Современный уровень развития сферы социально-культурного обслуживания в городском поселении по некоторым показателям и в ассортименте предоставляемых услуг не обеспечивает полноценного удовлетворения потребностей населения. Имеют место диспропорции в состоянии и темпах роста отдельных её отраслей, выражающиеся в отставании обеспечения уровня здравоохранения, предприятий общественного питания, бытового обслуживания.

Общей стратегической целью социально-экономического развития территории городского поселения на прогнозный период является обеспечение повышения уровня и качества жизни населения, приток инвестиций в экономику муниципального образования, что обеспечит создание

современных производств на его территории, а также увеличит налоговые поступления в бюджеты всех уровней.

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для городского поселения. Они связывают территорию муниципального образования городского поселения, и во многом определяют возможности развития экономики поселения. Сеть автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, а также позволяет расширить производственные возможности за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Значение автомобильных дорог постоянно растет в связи с изменением образа жизни людей, превращением автомобиля в необходимое средство передвижения, со значительным повышением спроса на автомобильные перевозки в условиях роста промышленного и сельскохозяйственного производства, увеличения объемов строительства и торговли, и развития сферы услуг.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2030 году увеличится. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2030 году также увеличится на 15 процентов.

### **1.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

Транспортная инфраструктура – система коммуникаций и объектов, внешнего пассажирского и грузового транспорта, включающая улично-дорожную сеть, линии и сооружения внеуличного транспорта, объекты обслуживания пассажиров, объекты обработки грузов, объекты постоянного и временного хранения и технического обслуживания транспортных средств... Уровень развития транспортной сферы в сильной степени определяется общим состоянием экономики отдельных территориальных образований, инвестиционной и социальной политикой государственных структур и другими факторами. В числе последних, важная роль принадлежит особенностям географического положения поселения.

Транспортная инфраструктура поселения представлена автомобильными дорогами общего пользования Белоусово - Высокиничи - Серпухов и Кременки – Екатериновка (Кременки-Троицкое- Некрасово), являющиеся собственностью Калужской области и находящиеся в оперативном управлении Министерства дорожного хозяйства Калужской области,. Протяженность внутригородских дорог ГП «Город Кременки» составляет 12,8 км: Центральные дороги – 6,6 км, внутриквартальные дороги – 6,2 км.

Ближайшая железнодорожная станция для перевозки грузов и пассажиров находится на расстоянии в 25 км в г. Серпухов.

Внешние транспортно-экономические связи поселения с другими регионами осуществляются одним видом транспорта: автомобильным.

Воздушные перевозки из поселения не осуществляются.

Ближайший аэропорт Калуга расположен на расстоянии 100 км, Домодедово - на расстоянии 120 км., Внуково – 130 км.

На расстоянии 69 км. расположен транспортный аэродром Ермолино.

Водный транспорт на территории поселения не развит в связи с отсутствием судоходных рек.

Развитие экономики городского поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог в границах муниципального образования городского поселения.

**1.4. Характеристика сети дорог городского поселения, параметра 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 поселения входит в состав всех территориальных зон и представляет собой часть территории, ограниченную красными линиями и предназначенную для движения транспортных средств и пешеходов, прокладки инженерных коммуникаций, размещения зеленых насаждений и шумо-защитных устройств, установки технических средств информации и организации движения.

Особенностью населенного пункта г. Кремёнки является наличие транспортных потоков, проходящих по границе поселения по автодороге Белоусово - Высокиничи – Серпухов.

Основной улицей, по которой осуществляется движение транспортных потоков в городе, является улица Ленина, которая является частью автомобильной дороги областного значения.

На сегодняшний день большая часть основных улиц и дорог поселения требует проведения ремонтных работ.

Основные показатели по существующей улично-дорожной сети городского поселения сведены в таблице 5.

Таблица 5

№№ п/п	Наименование объекта	Границы принадлежности	Площадь (м <sup>2</sup> )	Длина (м)
1.	Внутриквартальный проезд со стоянкой по ул. Молодежная	От поворота с ул. Победы к ж.д. по ул. Молодежная №2, №3 со стоянкой и до улицы Циолковского	4600	540
2.	Внутриквартальный проезд со стоянкой по ул. Дашковой	Ул. Дашковой- дорога и автостоянка ( от улицы Циолковского до улицы Школьная)	2020	350
3.	Улица «49-ой Армии»	От ул. Циолковского до ул. Школьная	2500	330
4.	Улица Ленина	Ул.Ленина от перекрестка а/дороги «Белоусово - Серпухов» до НПК «Виктория»	6610	1000
5.	Улица Циолковского	От ул. Мира до ул. Лесная	3680	560
6.	Улица Победы	От ул.Ленина до улицы Циолковского	3740	560
7.	Улица Лесная	От ул. Ленина,со стоянкой, вдоль жилых домов по улице Молодежная д.8,д.9,д.10 до здания ул Лесная д.2.с заездом к зд. Лесная д.6.	9136	1235
8.	А/дорога и бульвар в микрорайоне №1, в т.ч.:	От поворота с ул. Ленина на	7426	1135

	Улично-дорожная сеть ул. Мира, ул.Школьная Площадка кратковременной стоянки общественного транспорта	ул.Мира и от 2-го въезда на ул. Мира до ул. М.Жукова с заездом к придомовой территории ул.Мира 13,14 между ул.Ленина и ул. Циолковского	2660	140
9.	Улица Солнечная	От придомовых территорий жилых домов по ул.Солнечная до ул. Ленина	1300	210
10.	Улица Старые Кременки	Грунтовая дорога к жилым домам	6000	2000
11.	Улица Озерная	А/дорога от д. Екатериновка до ж.д. Озерная д.2,3.	2325	441
12.	Дорога на НОПК «Родник»	Грунтовая от дороги на д.Екатериновка до НОПК «Родник»	9000	1500
13.	Улица Осенняя	От а/дороги ул.Мира до ж.д. ул.Осенняя,3 с подъездом к зд. Школьная, 9.	3420	500
15.	Улица Строителей, в том числе	1.Участок дороги от ул. Ленина до ул. Победы 2. Участок дороги от ул. Строителей, 1 к зданию ул. Строителей, 4	2116 1496 620	415 320 95
	<b>Всего</b>		<b>68833</b>	<b>11416</b>
	В том числе дороги с покрытием		53833	7916
	дороги грунтовые		15000	350

Основными улицами движения автомобильного транспорта являются ул. Ленина, ул. Циолковского, ул. 49-й Армии. На данных участках дорог интенсивность движения потоков транспортных средств составляет от 500 до 2000 ед./сут.

На остальных автомобильных дорогах поселения интенсивность движения потоков транспортных средств составляет менее 500 ед./сут.

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

Улично-дорожная сеть городского поселения не слишком перегружена автотранспортом, заторы встречаются у светофора при выезде на автодорогу Белоусово – Высокиничи- Серпухов. Отсутствие значительных заторов не приводит к увеличению выбросов веществ, загрязняющих атмосферу поселения.

Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог в границах городского поселения.

Совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования в границах муниципального образования города Кременки имеет важное значение для городского поселения.

Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту городского поселения.

Наиболее важной проблемой развития сети автомобильных дорог поселения являются автомобильные дороги общего пользования. В настоящее время автомобильные дороги общего пользования в границах поселения оставляют желать лучшего.

Автомобильные дороги подвержены негативному влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, повышению уровня аварийности.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете городского поселения, эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов.

Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц.

Ежегодный ямочный ремонт становится все менее эффективным, так как для приведения покрытия в нормативное состояние необходимо выполнять комплекс мероприятий по замене дорожного покрытия.

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

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 10% в год).

Стоянка автотранспорта на территории поселения осуществляется, в основном вдоль городских дорог и на придомовых территориях.

В городском поселении имеется четыре платных стоянки, пять гаражно-строительных кооперативов, шесть автосервисов, пять автомоек, на которых функционируют 10 моечных постов.

В то же время вопрос парковок личного транспорта стоит остро (остаётся открытым). Зачастую припаркованные на придомовых территориях автомашины затрудняют, либо делают невозможным, проезд спецтранспорту. Из-за припаркованного вдоль обочин дорог и на придомовых территориях легковых машин, невозможно качественно проводить уборку дорожной сети от мусора и снега. Часто из-за нарушений правил парковки наносится урон газонам и зеленым насаждениям.

В дальнейшем необходимо предусматривать расширение выделенных зон стоянок автомобилей.

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

Транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры поселения, удовлетворяющая потребности всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющая общедоступное транспортное обслуживание населения. Устойчивое и эффективное функционирование транспортной системы является необходимым условием для

полного удовлетворения потребностей населения в перевозках и успешной работы всех предприятий поселения.

Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобус (такси).

Автотранспортные предприятия на территории городского поселения отсутствуют.

Большинство трудовых передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения.

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

Пешеходное движение происходит по тротуарам, которые проложены в городском поселении практически вдоль всех улиц, что в значительной степени снижает риск для пешеходов дорожно-транспортных происшествий. (ДТП). В связи с отсутствием велосипедных дорожек, движение велосипедистов происходит либо по тротуарам, что не безопасно для пешеходов, либо по проезжей части дороги, что требует от участников движения особой внимательности для недопущения ДТП на проезжей части дороги.

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

Наиболее интенсивное движение большегрузного транспорта осуществляется по ул. Ленина от въезда в город до ООО «ПОЛАР СИФУД РАША», производственной компании, занимающейся переработкой морепродуктов. В связи с отсутствием железнодорожной ветки, все грузоперевозки осуществляются большегрузными автомобилями.

Кроме того, большегрузными машинами осуществляется доставка грузов до складских помещений по ул. Циолковского, а также до торговых точек сетевых магазинов, расположенных на территории городского поселения в разных частях города, на городской рынок. В городе имеется одно автотранспортное предприятие со стоянкой большегрузных автомобилей.

На территории поселения функционирует муниципальное унитарное предприятие «Благоустройство», которое регулярно проводят работы по содержанию дорог, очистки от снега, обработки дорог противогололедными материалами, скашиванием травы и сбором мусора, с обочин дорог.

Ежегодно, на основании проведенных конкурсных мероприятий, проводятся работы по ямочному ремонту дорожного полотна.

Содержанием автодорог Белоусово - Высокиничи - Серпухов и Кременки- Екатеринбург осуществляет ГКУ Калужской области «Калугадорзаказчик».

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

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития городского поселения.

Принудительное соблюдение существующих ограничений транспортных средств. Применение принудительных мер с использованием выборочной проверки дыхания водителей на алкоголь, оказывается наиболее эффективным для снижения дорожно-транспортных происшествий.

Кроме того, эффективной мерой для повышения уровня безопасности, в области использования ремней безопасности, являются ужесточенные законодательные меры и право применения штрафов и иных взысканий с водителей, нарушивших данные требования.

Главной задачей обеспечения безопасности является организация единой совокупной системы управления безопасностью на автомобильных дорогах в условиях рыночного хозяйствования, с созданием эффективного механизма регулирования транспортной деятельности под надзором федеральных исполнительных органов и органов местного самоуправления, различных общественных объединений.

Базовыми данными при принятии управленческих решений являются статистические сведения, которые формируются специалистами безопасности дорожного движения и применяются для анализа ДТП, выявления проблемных точек и негативных тенденций, оценки эффективности мер, которые направлены на сокращение количества, тяжести ДТП.

Профилактика дорожно-транспортного травматизма, разработка новых подходов в популяризации правил дорожного движения, обсуждение вопросов усиления взаимодействия между ведомствами в управлении безопасностью дорожного движения, определение первоочередных мер, которые направлены на улучшение ситуации на дорогах, должны стоять на контроле соответствующих служб, которые способны незамедлительно реагировать на сложившуюся ситуацию на автомобильных дорогах.

Таким образом, к приоритетным задачам социального и экономического развития городского поселения, в среднесрочной и долгосрочной перспективе, относятся задачи по сохранению жизни и здоровья участников дорожного движения. Достижение поставленных задач, планируется путем улучшения организации дорожного движения, инфраструктуры автомобильных дорог, дисциплины среди участников дорожного движения, качества оказания медицинской помощи пострадавшим и т.д. Вследствие этого, планируется снижение социально-экономического и демографического ущерба в результате ДТП и их последствий, что будет способствовать уменьшению темпов убыли населения городского поселения и формированию условий для его роста.

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

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.

Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума)- окись углерода (угарный газ) – опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам - вода, почва и растительность является носителями ряда канцерогенных веществ.

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

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

Приоритетными направлениями развития транспортной инфраструктуры являются:  
- капитальный ремонт дорог;

- развитие дорожного сервиса на территории городского поселения для возможности получения квалифицированных услуг по сервисному обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.

- создание дополнительных парковочных мест.

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

Реализация Программы осуществляется через систему программных мероприятий разрабатываемых муниципальных программ поселения, а также с учетом федеральных проектов и программ, государственных программ Калужской области и муниципальных программ муниципального района «Жуковский район», реализуемых на территории городского поселения.

### **1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.**

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д.

Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков «недоремонта».

Учитывая выше изложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог.

Применение программно-целевого метода в развитии внутригородских автомобильных дорог позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

- риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;

- риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания внутригородских автомобильных дорог общего пользования;

- риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения, в соответствии с нормативами, денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы

существенно сократить накопленное в предыдущий период, отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

## **Раздел 2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории городского поселения .**

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

Размеры территорий для нового строительства (размещения жилищного фонда, общественных зданий и сооружений, отдельных коммунальных и промышленных объектов, не требующих устройства санитарно-защитных зон, для устройства путей внутри поселенческого сообщения и мест общего пользования), определяются в соответствии с правилами и нормами проектирования, установленными в СП 42.13330.2011 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*(далее - СП 42.13330.2011)

Согласно прогнозу демографического развития территории, численность населения к основному расчетному сроку достигнет 10 511 человек..

Расчет территории, занимаемой улично - дорожной сетью составляет 10-15% от жилой застройки, это в среднем 11,8 га.

Расчет ландшафтно-рекреационных территорий производится согласно нормам

СП 42.13330.2011. Площадь озелененных территорий для городских поселений рассчитывается, исходя из норматива 12 м<sup>2</sup>/чел. Площадь озелененных территорий на расчетный срок составляет 12,6 га.

Расчет коммунально-складской зоны производится, исходя из норматива 2,5 м<sup>2</sup> на одного человека постоянного населения и 6 м<sup>2</sup> на одного отдыхающего (временного населения). Потребность в коммунально-складской зоне составит 1,7 га, в том числе:

- 26,3 га для постоянного населения;
- 0,5 га для временного населения.

Также, были учтены приоритетные направления развития городского поселения, инвестиционные проекты и потребность в территориях для полноценного экономического развития.

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

С ростом промышленного производства и повышением жизненного уровня ускоренно растут мобильность и подвижность населения, объемы и дальность перевозок, в значительной мере определяющие социально-экономическое развитие общества. Мобильность товаров, подвижность населения во многом определяют эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения. Потребность человека в передвижении во многом определяется:

- уровнем развития общества;
- социальной структурой;
- укладом жизни;
- характером расселения по территории поселения;
- свободным временем и реальными доходами населения;
- культурно-бытовыми потребностями;

- концентрацией мест жительства и мест работы;
- ростом поселения и др.

Передвижения человека могут быть пешеходными и транспортными (на индивидуальном или общественном транспорте). В случае сочетания нескольких способов передвижений или видов транспорта, их называют сложными или комбинированными. Любые передвижения осуществляются в соответствии с определенной целью: трудовые, учебные, культурно-бытовые, служебные.

Трудовые – поездки на работу, с работы. Эти передвижения наиболее устойчивые и 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 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.

Выбор способа передвижения, вида транспорта и степени их использования зависят от ряда факторов: социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к референтной группе), личностные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий, экономическое положение, образ жизни, представление о себе), культурные (культура, субкультура, принадлежность к социальному классу), психологические (мотивация), состояние развития транспортной системы, качество транспортного обслуживания территории, уровень автомобилизации, расстояние передвижения и др.

#### Прогноз транспортного спроса городского поселения

№ п/п	Показатели	Единица измерения	2017	2018	2019	2020	2021-2030
Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения							
1.1	Объем грузоперевозок	тонн	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
1.2	Объем пассажироперевозок	чел	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта (объем грузоперевозок)							
2.1	воздушный транспорт	тонн	-	-	-	-	-
2.2	водный транспорт	тонн	-	-	-	-	-
2.3	железнодорожный транспорт	тонн	-	-	-	-	-
2.4	автотранспорт	тонн	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
Прогноз развития дорожной сети городского поселения							
3.1	протяженность дорожной сети	км	11,4	11,4	11,4	11,4	11,4
Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения							
4.1	индивидуальный автотранспорт	авт. на 1000 чел	265	287	309	331	400
4.2	Количество маршрутов общественного транспорта	шт .	6	7	7	9	10

Прогноз показателей безопасности дорожного движения							
5.1	Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП	%	0	0	0	0	0

### 2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Воздушные и железнодорожные перевозки из поселения в горизонте разработки программы не планируются.

Водный транспорт не имеет перспективы развития в связи с отсутствием судоходных рек.

Автомобильный транспорт – останется важнейшей составной частью инфраструктуры поселения, удовлетворяющий потребности всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещениях различных видов продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения.

### 2.4. Прогноз развития дорожной сети городского поселения

В целом автодороги с асфальтобетонным покрытием находятся в удовлетворительном состоянии. Однако, помимо ежегодно проводимых ямочных ремонтов, на отдельных участках требуется проведение ремонта с полной заменой дорожного покрытия .

Незначительная часть автомобильных дорог общего пользования местного значения имеют грунтовое покрытие, что существенно мешает социально-экономическому развитию транспортного сообщения поселения и негативно сказывается на безопасности дорожного движения и скоростного режима, а также приводит к повышенному износу транспортных средств и дополнительному расходу топлива.

В соответствии с определёнными выше приоритетами развития транспортного комплекса поселения, Программой предусмотрены нижеописанные мероприятия по оптимизации улично-дорожной сети.

Программой даются предложения по формированию сети магистральной улично-дорожной сети в соответствии с нормативами.

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах населенного пункта поселения принимаются в соответствии со СНиП 2.07.01-89. «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

При проектировании улиц и дорог в районах нового жилищного строительства необходимо соблюдать проектную ширину улиц в красных линиях, что позволит избежать в дальнейшем реализации дорогостоящих мероприятий по изъятию земельных участков и сноса объектов капитального строительства с целью расширения улиц. Проектируемые улицы должны размещаться таким образом на рельефе, чтобы было выполнено требование соблюдения нормативных уклонов. Необходимо уделять особое внимание проектированию и строительству основных улиц в условиях наличия сложных геоморфологических факторов.

Уровень транспортного обеспечения существенно влияет на градостроительную ценность территории. Задача развития транспортной инфраструктуры - создание благоприятной среды для жизнедеятельности населения, нейтрализация отрицательных климатических факторов, снижение социальной напряженности от транспортного дискомфорта.

При проектировании улично-дорожной сети максимально учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития населенных пунктов, предусмотрены мероприятия

по исключению имеющихся недостатков. Введена четкая дифференциация улиц по категориям в соответствии с таблицей 9 СНиП 2.07.01-89.

### **2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения**

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 10% в год).

На территории поселения на расчетный срок предполагается проживание 11 500 человек. Принятый уровень автомобилизации на расчетный срок в соответствии с требованиями п. 6.3. СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» составит 300 автомобилей на 1000 жителей. Таким образом суммарное количество автомобилей составит 3150 штук.

Расчет объектов транспорта проведен в соответствии с СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» пункты 6.40, 6.41:

Станции технического обслуживания автомобилей следует проектировать из расчета один пост на 200 легковых автомобилей.

Автозаправочные станции (АЗС) следует проектировать из расчета одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей.

Назначаем необходимое количество постов на СТО равное 16, расчетное количество колонок на АЗС – 2.

Количество постов автомойки – 10 шт.

На текущий момент городское поселение в полном объеме обеспечено нормативными потребностями.

### **2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

Диспропорция роста перевозок к объёмам финансирования дорожного хозяйства привели к существенному ухудшению состояния автомобильных дорог и, как следствие, к росту доли дорожно-транспортных происшествий, причиной которых служили неудовлетворительные дорожные условия. Ежегодно растет количество ДТП связанных с неудовлетворительными условиями дорог.

Потери от дорожно-транспортных происшествий, связанные с гибелью и ранениями людей, с повреждением автомобильного транспорта, влекут за собой расходы бюджетной системы на медицинское обслуживание, административные расходы и расходы по восстановлению технического оснащения дорог.

Четкое выполнение мероприятий Программы позволит снизить количество ДТП до 0 при создании удовлетворительных дорожных условий.

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

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет. Прогнозы на 2030 г. для поселения предполагают дальнейший рост легкового и грузового транспорта. Городская транспортная инфраструктура уже не справляется с большим количеством индивидуального автотранспорта: возникают заторы, проблемы с паркованием автомобилей. Также транспорт воздействует на окружающую среду, загрязняя атмосферу, изменяя климат, увеличивая бытовой шум. В связи с этим растет беспокойство по поводу вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. Возникающий риск для здоровья требует все более срочных действий для снижения негативного воздействия и связанного с ним влияния на

здоровье. Включение вопросов защиты окружающей среды и охраны здоровья необходимо для обеспечения устойчивости развития и снижения заболеваемости.

Чтобы оценить важность проблемы, рассмотрим ряд факторов, неблагоприятно влияющих на здоровье.

**Загрязнение атмосферы.** Выбросы в воздух черного дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO<sub>2</sub>), диоксид серы (SO<sub>2</sub>) и озон (O<sub>3</sub>)) приводят к множеству вредных проявлений для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

**Воздействие шума.** В нашем поселении транспорт (автомобильный) служит самым главным источником бытового шума. Приблизительно 10 % населения подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ.

**Связанная с транспортом двигательная активность.** Исследования учёных показывают тенденцию к снижению уровня активности у людей, в связи с тем, что все больше людей предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечнососудистые заболевания, инсульт, диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз. Вызывают депрессию.

**Психологическое и социальное воздействие.** Психологическое и социальное воздействие автомобильного транспорта часто не учитывают или недооценивают, несмотря на то, что оно может влиять на поведение при передвижении. Например, страх перед опасностью в связи с угрозой жизни, которую создает интенсивное движение транспорта, привел к тому, что все большее число родителей отвозит своих детей в школу на автомобиле. Одни лишь психологические и социальные механизмы, которые включаются ожидаемым воздействием транспорта, могут приводить к заболеваниям. Каждое заболевание может повлечь за собой изменение ментального и социального статуса человека или действовать на группу людей. То есть психологическое состояние и социальное положение могут непосредственно воздействовать на человека, как фактор стресса в окружающей среде.

Альтернативным решением проблемы может стать снижение привлекательности автомобиля. Автомобиль должен использоваться гораздо реже, не повседневно, т.е. когда автомобиль используется только для того, чтобы ездить на дачу и на закупки в магазины в выходные.

Необходимо расширять использование альтернативных способов передвижения, к которым относятся пешеходное и велосипедное.

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, водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;
- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (не нефтяного 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 растительных барьеров вдоль них 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.

### **Раздел 3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предполагаемого к реализации варианта**

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

Приоритетными направлениями развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт дорог;

- улучшение дорожного сервиса на территории поселения для возможности получения квалифицированных услуг по сервисному обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.

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.

### **Раздел 4. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономические параметры объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов)**

#### **4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение комплекса мероприятий - повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности.

В связи с тем, что воздушный, водный и железнодорожный транспорт на территории городского поселения отсутствует, то и развитие инфраструктуры по этим видам транспорта не предусматривается.

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

В рамках задачи, предусматривающей создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, предусмотрены мероприятия, направленные на формирование устойчивых транспортных связей с соседними населенными пунктами, муниципальными образованиями, дорогами регионального и федерального значения.

Основными внутри региональным маршрутом останутся маршруты Кременки -Калуга, Кременки -Высокиничи-Жуков-Обнинск, Кременки -Тарусса. Основными маршрутами в Московскую область будут – Кременки – Протвино, Кременки - Серпухов. Планируется восстановить существующее ранее прямое сообщение по маршруту Кременки -Москва.

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

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно- контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности предусматривают меры по внедрению современного оборудования и технологий обеспечения безопасности.

Программой в дальнейшем предусматривается организация дополнительных парковочных мест в местах общего пользования, возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения.

Часть жителей, являющихся членами ГСК для постоянного и временного хранения легковых автомобилей будут использовать гаражи.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

1. Обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства (весь период);
2. Строительство автостоянок около объектов обслуживания (весь период);
3. Организация общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей (весь период).

#### **4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного 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.

Программой поселения 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. Содержание в нормативном состоянии пешеходных тротуаров вдоль улиц в нормативном состоянии (весь период);

2. Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию без барьерной среды для маломобильных групп населения(весь период).

#### **4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных хозяйств**

В целях упорядочения организации дорожного движения:

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

#### **4.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселения**

В рамках задачи, предусматривающей меры по обеспечению устойчивого функционирования автомобильных дорог общего пользования местного значения, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задач муниципального заказчика Программы, которые направлены на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства муниципальной собственности, установление придорожных полос автомобильных дорог местного значения и обозначение их на местности, информационное обеспечение дорожного хозяйства, выполнение работ и оказание услуг, направленных на обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения, выполнение работ и оказание услуг, направленных на правовое обеспечение реализации Программы.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса поселения должны стать:

- ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- ремонт тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в поселении;
- строительство нового участка улично-дорожной сети к микрорайону ДНОК «Родники»
- строительство улично-дорожной сети на территории нового жилищного строительства.

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

При планировании развития транспортной системы поселения необходимо учитывать перспективное развитие транспортной системы района и региона в целом. Транспортная система 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 городского поселения. Данные Программой 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 местного самоуправления Жуковского района и органов государственной власти Калужской области по развитию транспортной инфраструктуры.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры на федеральном уровне определены транспортной стратегией Российской Федерации, утверждённой распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р.

Мероприятиями в части развития транспортного комплекса поселения должны стать:

- проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения – 2018-2019 гг;
- инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства – 2019 гг;
- строительство участка автодороги к микрорайону ДНОК «Родники» - 2018-2019г.;
- капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения, включая проектно-изыскательные работы – 2018-2030 гг;
- размещение дорожных знаков, лежачих полицейских и указателей на улицах населённых пунктов – 2018-2030 гг;
- дальнейшее развитие инфраструктуры автосервиса – 2018-2030 гг.

**Раздел 5. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий  
(инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов  
транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития  
транспортной инфраструктуры**

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств областного бюджета, бюджета муниципального образования Жуковский район, бюджета городского поселения «Город Кремёнки» .

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2018-2030 годов составляет 68 млн. 50 тыс. руб., в том числе по годам:

2018 год - 7 млн.350 тыс.рублей;

2019 год - 9 млн.100 тыс.рублей;

2020-2030 годы - 51 млн.600 тыс.рублей

На реализацию мероприятий могут привлекаться также другие источники.

Мероприятия программы реализуются на основе государственных контрактов (договоров), заключаемых в соответствии с Федеральным законом "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

**Таблица 2. Объемы и источники финансирования мероприятий Программы**

№ п/п	Наименование мероприятия	статус	Годы реализации	Объем финансирования, тыс.руб.					Непосредственный результат реализации мероприятия
				Всего	в разрезе источников финансирования				
					областной бюджет	районный бюджет	местный бюджет	внебюджетные источники	
	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения									
Цель: создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы поселения, повышение уровня безопасности дорожного движения.									
1.1.1.	Проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полосы отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения		2018	50			50		Получение правоустанавливающих документов на автомобильные дороги местного значения
			2019	100			100		
			2020-2030	900			900		
			<b>Всего</b>	1050			1050		
1.1.2.	Разработка и экспертиза сметной документации автомобильных дорог и улиц поселения .		2018	200			200		Наличие сметной документации для проведения ремонтных работ
			2019	100			100		
			2020-2030	800			800		

**Таблица 2. Объемы и источники финансирования мероприятий Программы**

№ п/п	Наименование мероприятия	статус	Годы реализации	Объем финансирования, тыс.руб.					Непосредственный результат реализации мероприятия
				Всего	в разрезе источников финансирования				
					областной бюджет	районный бюджет	местный бюджет	внебюджетные источники	
2	3	4	5	6	7	8	9	10	
			<b>Всего</b>	<b>1100</b>			<b>1100</b>		
1.1.3.	Проектирование участка дороги с асфальтовым покрытием к ДНОК «Родники»	с к	2018	900			900		Проект автомобильной дороги к ДНОК «Родники»
			<b>Всего</b>	<b>900</b>			<b>900</b>		
1.1.4.	Строительство участка дороги с асфальтовым покрытием к ДНОК «Родники»	с к	2019	4000	4000				Автодорога дороги с асфальтовым покрытием к ДНОК «Родники» протяженностью 1,5 км.
			2020-2030						
			<b>Всего</b>	<b>4000</b>	<b>4000</b>				
1.1.5.	Капитальный ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения.		2018	6050		5500	550		Автомобильные дороги местного значения и должны отвечать действующим нормам и правилам
			2019	3300	3000		300		
			2020-2030	4600	40000		4000	2000	
			<b>Всего</b>	<b>16650</b>	<b>43000</b>	<b>5500</b>	<b>4850</b>	<b>2000</b>	

**Таблица 2. Объемы и источники финансирования мероприятий Программы**

№ п/п	Наименование мероприятия	статус	Годы реализации	Объем финансирования, тыс.руб.					Непосредственный результат реализации мероприятия
				Всего	в разрезе источников финансирования				
					областной бюджет	районный бюджет	местный бюджет	внебюджетные источники	
2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1.2.	Задача: сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях								
1.2.1.	Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов		2018	150			150		снижение дорожно-транспортных происшествий
			2019	100			100		
			2020-2030	900			900		
			<b>Всего</b>	<b>1150</b>			<b>1150</b>		
1.3.2.	Создание инфраструктуры автосервиса		2018					создание комфортных условий для обслуживания автомобилей	
			2019	1500			1500		
			2020-2030	3000			3000		
			<b>Всего</b>	<b>4500</b>			<b>4500</b>		
	Итого по основным мероприятиям		2018	7350		5650	1700		
			2019	9100	7000	100	500	1500	
			2021-2030	51600	40000	900	5700	5000	
			<b>Всего</b>	<b>68050</b>	<b>47000</b>	<b>6650</b>	<b>7900</b>	<b>6500</b>	

### **Организация контроля за выполнением программы**

Ежегодный анализ реализации Программы осуществляет Администрация ГП «Город Кремёнки». Городская Дума заслушивает ежегодно отчёт Главы администрации о работе за год, в том числе и по реализации Программы.