

**Тульская область**

**Муниципальное образование рабочий поселок Первомайский**

**Щёкинского района**

**СОБРАНИЕ ДЕПУТАТОВ**

**РЕШЕНИЕ**

от декабря 2018 года №\_\_\_\_\_\_

**Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района**

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Гражданским кодексом Российской Федерации, Градостроительным кодексом Российской Федерации, Уставом муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района, Собрание депутатов МО р.п. Первомайский Щекинского района **РЕШИЛО**:

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района (Приложение).

2. Контроль за исполнением настоящего решения возложить на главу администрации МО р.п. Первомайский Щекинского района (Шепелёва И.И.)

3. Опубликовать настоящее решение в информационном бюллетене «Первомайские вести» и разместить на официальном сайте МО р.п. Первомайский Щекинского района.

4. Решение вступает в силу со дня официального опубликования.

Глава МО р.п. Первомайский

Щекинского района М.А.Хакимов

Приложение

к решению Собрания депутатов

МО р.п. Первомайский

от декабря 2018 года №\_\_\_\_\_

**ПРОГРАММА**

**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района**

***Паспорт ПРОГРАММЫ***

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы | «**Комплексное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района**» |
| Основание для разработки Программы | Градостроительный кодекс Российской Федерации;  Федеральный закон от 29.12.2014 №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;  Постановление правительства Российской Федерации от 25.12.2015 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» |
| Заказчик Программы | Администрация муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района  Российская Федерация, 301212, Тульская обл., Щекинский р-н, Первомайский р.п, пр-т Улитина, д.12. |
| Разработчик Программы | Автономная некоммерческая организация «Грань науки»  681017, Хабаровский край, г. Комсомольск-на-Амуре, бульвар Юности 14/4 |
| Цели и задачи Программы | - характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры;  - прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характеристика передвижения населения и перевозок грузов;  - разработка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и их укрупненной оценки по целевым показателям (индикаторам);  - разработка перечня мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, оценка объемов и источников финансирования, оценка эффективности;  - подготовка предложений институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры; |
| Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры | - снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции);  - увеличение протяженности дорог с твердым покрытием;  - достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры.  - увеличение доли остановочных пунктов, оборудованных заездным карманом и посадочной площадкой в соответствии с требованиями ОСТ 218.1.002-2003 "Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования".  - увеличение доли остановочных пунктов, оборудованных остановочными павильонами в соответствии с требованиями действующего законодательства. |
| Сроки и этапы реализации Программы | Срок реализации Программы - 2018 – 2030 годы |
| Подпрограммы и мероприятия Программы | - разработка проектно-сметной документации;  - реконструкция существующих дорог;  - ремонт и капитальный ремонт дорог;  - обустройство тротуаров;  - приведение в соответствие остановочных пунктов и павильонов (установка знаков, устройство заездных карманов, посадочных площадок, павильонов), пешеходных переходов (ИДН, знаки повышенной видимости, разметка пластик) |
| Объемы и источники финансирования Программы | Средства федерального бюджета;  Средства бюджета Тульской области, в т.ч. за счет средств дорожного фонда Тульской области;  Средства бюджета муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района;  Внебюджетные источники;  Средства местного бюджета на 2018-2030 годы уточняются при формировании бюджета на очередной финансовый год |

**Модуль 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры муниципального образования**

**1.1 Сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта. Описание используемых методов и средств получения исходной информации.**

В отечественной и зарубежной практике известно большое количество методов исследования, сбора и систематизации исходных данных для составления Программ комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) – начиная от простейших, выполнение которых доступно одному исследователю без специального оборудования, и заканчивая трудоемкими, требующими применения специальных высокотехнологичных приборов и передвижных лабораторий. Многообразие методов объясняется с одной стороны множеством задач, решаемых с помощью организации дорожного движения, а с другой, постоянным развитием технической базы для сбора исходных данных.

Автономная организация «Грань науки» использовала следующий комплекс методов исследования характеристик и условий дорожного движения:

- документальное изучение;

- натурные обследования;

- моделирование дорожного движения.

Документальное изучение**–**изучение исходных данных об объекте без непосредственного выезда на территорию (иначе такой тип исследования называют камеральным). Источником исходных данных для документального исследования при разработке проекта ПКРТИ являлись следующие материалы:

- документы территориального планирования, документация по планировке территории, документы стратегического планирования на федеральном уровне, на уровне субъектов Российской Федерации и на уровне муниципальных образований, программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов;

- материалы инженерных изысканий, результаты исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения;

- общие сведения о территории муниципального образования;

- классификация и характеристика дорог, дорожных сооружений;

- характеристика транспортной инфраструктуры;

- организация дорожного движения;

- данные о ДТП в динамике за период не менее трех лет.

Натурные обследованиязаключаются в фиксации конкретных условий и показателей дорожного движения в течение определенного периода времени. В настоящее время натурные исследования являются самым распространенным видом получения исходных данных о характеристиках дорожного движения. Они подразделяются на активные и пассивные. При пассивном исследовании наблюдатель не вмешивается в процесс движения, т. е. получает характеристики существующего положения. На этом этапе применялись стационарные посты (обычно на перегонах или пересечениях), на которых исследователь фиксировал параметры транспортных потоков (ТП) с помощью различных способов.

На практике используются три основных пассивных способа сбора информации о ТП:

- ручной;

- полуавтоматический;

- автоматический.

При ручном способе сбор данных производится непосредственно учетчиками транспорта. Это специально обученные люди, которые стоят на стационарных постах в течение определенного времени суток и проводят замеры интенсивности движения с различных направлений. Такой способ сбора данных характеризуется повышенной трудоемкостью, а в случаях крупномасштабных исследований и дороговизной.

Полуавтоматический способ заключается в том, что сбор информации осуществлялся с помощью специального видеооборудования, которое позволяет производить съемку на всем обследуемом участке, а обработка собранной информации производится вручную (в камеральных условиях). При этом данные вносятся в специальный паспорт, то есть отсутствует этап ввода собранных данных в контрольную карту непосредственно на объекте.

Автоматический способ сбора данных по интенсивности транспортных потоков заключается в сборе данных с детекторов учета транспорта. Такой способ актуален для участков улично-дорожной сети, где установлены детекторы учета транспорта различных типов. Существует множество детекторов, которые разделяются на типы по принципу их действия: инфракрасные, объемные, индукционные, радиолокационные и т.д. Главное преимущество в использовании детекторов учета транспорта заключается в том, что вся информация с них обрабатывается и вносится в базу данных в автоматическом режиме и не требует дополнительных временных затрат на обработку материалов об интенсивности движения транспортных потоков.

В процессе активного исследования наблюдатель использует методы организации дорожного движения и проводит активный эксперимент с целью получения новых характеристик ТП. Примером может служить проверка при искусственном увеличении интенсивности за счет задерживания транспортного потока и, таким образом, увеличения его плотности.

Моделирование дорожного движения базируется на использовании математических методов для описания всех характеристик транспортной системы. В рамках создания ПКРТИ необходимо использовать различные способы моделирования ТП, такие как:

- имитационный, заключающийся в моделировании локальных объектов транспортной системы;

- прогнозный, предусматривающий моделирование усредненных характеристик транспортной системы.

Оба способа в настоящее время являются актуальными и проверенными на практике.Автономная некоммерческая организация «Грань науки» обладает всем необходимым инструментарием – специалистами, техническими средствами, программным обеспечением для проведения такого рода исследований.

**1.2 Анализ положения Тульской области в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского районав структуре пространственной организации Тульской области.**

**Тульская область**- субъект Российской Федерации, входит в состав Центрального федерального округа. Относится к числу наиболее экономически развитых городов центра России. Административный (областной) центр - город Тула. Расстояние от центра Тулы до центра Москвы - 185 км; от северной окраины Тулы (въезд в Тулу «Красные ворота») до южной окраины Москвы (Южное Бутово) - 150 км. Протяженность всей области с севера на юг - около 200 км, в то время как с запада на восток - едва меньше 190 км. Граничит: на севере и северо-востоке - с Московской, на востоке - с Рязанской, на юго-востоке и юге - с Липецкой, на юге и юго-западе - с Орловской, на западе и северо-западе - с Калужской областями. Крайними географическими точками области являются: на севере 54° 50' северной широты (Ясногорский район), на юге 52° 51' северной широты (Ефремовский район), на западе 35° 51' восточной долготы (Белевский район), на востоке 38° 57' восточной долготы (Кимовский район). На территории Тульской области располагается полицентрическая Тульско-Новомосковская миллионная агломерация-конурбация. Площадь - 25 679 км². Население - 1 491 855 чел. (2018).

*Железнодорожный транспорт.*Железные дороги: магистральные электрифицированные «Москва — Харьков — Симферополь» (через Ясногорск, Тулу, Щёкино и Плавск), «Москва — Донбасс» (через Венёв, Узловую, Богородицк и Ефремов), тепловозные линии: историческая Сызрано-Вяземская (через Кимовск, Донской, Тулу и Алексин), линия Плеханово — Козельск — Сухиничи (через Суворов), частично законсервированная историческая Рязано-Уральская дорога «Смоленск — Сухиничи — Козельск — Белёв — Горбачёво — Тёплое — Волово и далее на Раненбург» (законсервирована на участке Белёв — Арсеньево, разобрана на участке Тёплое — Волово — Куликово Поле, п. Куркино). Кроме того, в окрестностях Новомосковска густая сеть ведомственных линий к промышленным предприятиям и угольным шахтам. Локомотивные депо Тула, Узловая, Новомосковск.

Общая протяжённость железнодорожных линий составляет около 1 тыс. км, из центров муниципальных районов лишь посёлки Одоев, Чернь и Архангельское не имеют прямого выхода к железнодорожной сети.

Ежедневно между Москвой и Тулой курсирует скоростной пассажирский электропоезд, время в пути 2 часа 20 минут.

*Автомобильные дороги.*Автомобильные дороги федерального значения Тульской области:

- М2 E105 «Крым»,

- М4E115 «Дон»,

- незначительный участок М6E119«Каспий»,

- Р132«Калуга - Тула - Михайлов - Рязань»,

- Р92 «Калуга - Перемышль -Белёв- Орёл».

Основные автомобильные узлы - города Тула, Ефремов, Белёв и Венёв. На начало 2010 года протяженность автомобильных дорог - 4551 км. С асфальтобетонным покрытием - 3667 км дорог, цементобетонным - 24 км, щебеночным - 790 км, с грунтовым покрытием - 70 км.

*Воздушный транспорт.*Аэропорт «Клоково» вблизи Тулы, заброшенный военный аэродром вблизи Ефремова (Ефремов-3), несколько других аэродромов и посадочных площадок, в том числе военных с грунтовыми ВПП. Инфраструктура аэродромов в основном разрушена, полёты производятся эпизодически.

**Муниципальное образованиерабочий поселок Первомайский Щекинского района.**Посёлок городского типа (рабочий посёлок) в Щёкинском районе Тульской области России.Образует одноимённое муниципальное образование рабочий посёлок Первомайский со статусом городского поселения как единственный населённый пункт в его составе[(Таблица 1.1)](#P254).Посёлок расположен на изолированном ответвлении трассы «Тула-Щёкино» (1,5 км на восток), вблизи от т. н. «окружной дороги» (часть федеральной трассы «Москва-Крым»). С юга посёлок практически смыкается с микрорайоном «Станционный» города Щёкино и соединяется с ним асфальтовой дорогой и автобусными маршрутами 3, 4к, 5, 9, 15-К, 17-К, 104 (бывш. 4), 105, 108 (бывш. 8), 111, 117, 151, 151-А (населённые пункты разделены небольшим лесным массивом). С востока и севера окружен большими лесными массивами (полоса тульских засек).

Таблица 1.1 - Общая информация по муниципальному образование рабочий поселок Первомайский Щекинского района.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Населенный пункт | Площадь,  тыс. кв. км | Численность населения 2014 г., тыс. чел. | Численность населения 2015 г., тыс. чел. | Численность населения 2016 г., тыс. чел. | Численность населения 2017 г., тыс. чел. |
| рабочий поселок Первомайский | 13,2 | 9597 | 9479 | 9440 | 9354 |

Положение муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района в структуре пространственной организации Тульской области представлена на рисунке 1.1

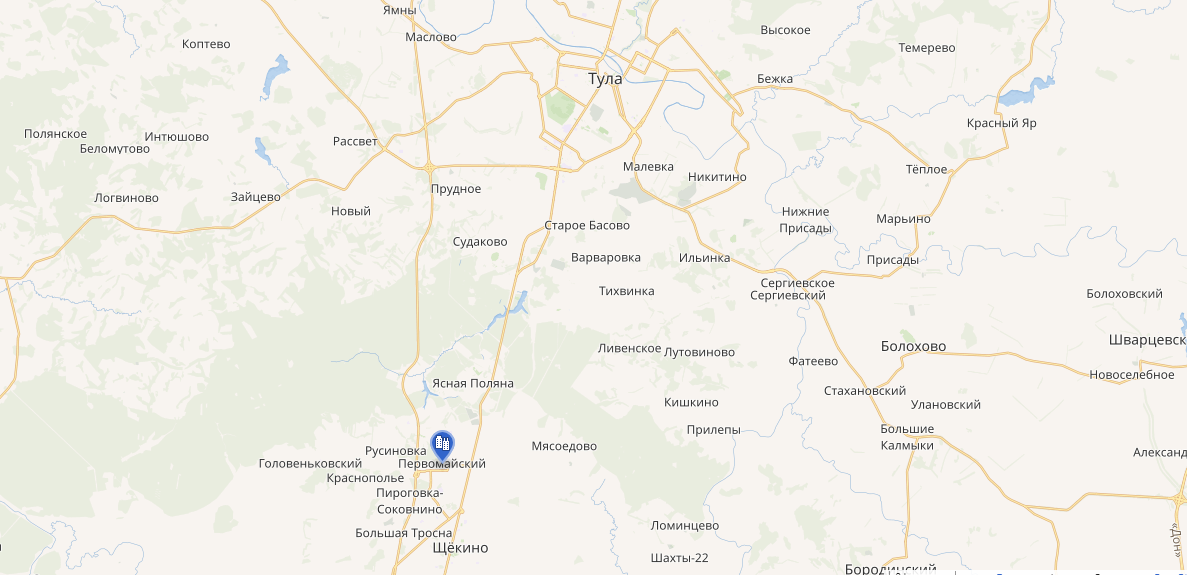


Рисунок 1.1 -Положение муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района в структуре пространственной организации Тульской области

**1.3 Социально-экономическая характеристика муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района, характеристика деятельности в сфере транспорта, оценку транспортного спроса.**

Посёлок создавался как рабочий посёлок химкомбината, расположенного примерно в двух километрах от него из соображений безопасности и охраны здоровья. На территории самого посёлка крупные промышленные предприятия отсутствуют, имелся хлебозавод и несколько небольших складских комплексов. Несмотря на существенную зависимость по рабочим местам от химкомбината, посёлок тем не менее не является полным трудовым изолятом, в том числе и из-за близости крупных промышленных центров. В то же время большинство крупных предприятий, с которыми связан посёлок, технологически или организационно завязаны на ключевое градообразующее предприятие - «Щёкиноазот». Экономическая мощь химкомбината обеспечила посёлку интенсивное социальное и бытовое развитие, однако уже в 80-е годы комбинат начал испытывать экономические трудности, усугубившиеся с началом экономических реформ и распадом СССР. В настоящее время экономическая ситуация в районе стабилизируется, хотя по благополучию далека от периода максимального расцвета (70-е годы).

Основные предприятия в непосредственной близости от посёлка:

- ОАО «Щёкиноазот»

- ОАО «Химволокно» (в настоящее время большинство производственных площадей сдано в аренду)

- Первомайская ТЭЦ

- Щёкинский деревообрабатывающий комбинат (ДОК) (ликвидирован, территорию и здания занимает фирма «Стальинвест»)

На въезде в посёлок также находится Тульское управление магистральных газопроводов «Мострансгаза», некогда газоперекачивающая станция и технические службы (включая вертолётную площадку).

В 50-60-е XX в. годы вблизи посёлка действовали две угольные шахты (Подмосковный бассейн), однако по программе уничтожения угольной отрасли они были закрыты.

Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ иуслуг организациями обрабатывающего производства рабочего поселка Первомайскийсоставил в 2015 году 23 049,2 млн руб., что составило 49,2% соответствующего значенияпоказателя по Щёкинскому району. Отмечается рост объема отгруженных товаровсобственного производства, выполненных работ и услуг организациями обрабатывающегопроизводства с 2013 года по 2015 год в 155,9%.

Объем инвестиций в основной капитал в муниципальном образовании рабочий поселок Первомайский в 2015 году составил 4 688 383 тыс. руб., что составляет 26,6% в объеме инвестиций в основной капитал в Щёкинском районе. Это связано, прежде всего, с инвестициями в ОАО «Щёкиноазот». Отмечается положительная динамика объема инвестиций в основной капитал с 2014 года, однако в 2014 году показатель снизился на 88,3%, после чего в 2015 году был отмечен рост. В 2013 году темп роста составил 296,7%, в 2014 году – 11,7%, в 2015 году – 152%.

Следует отметить, что прибыльность прибыльных предприятий превышаетпоказатели убыточности убыточных предприятий (908 487 тыс. руб. и 318 444 тыс. руб.соответственно). При этом, совокупная выручка предприятий в муниципальномобразовании рабочий поселок Первомайский равна 25 061 785 тыс. руб.

Автобусное сообщение с Тулой, Щёкино и с территорией химкомбината. В настоящее время обеспечивается как муниципальными автобусами (А/К 1810, филиала ООО Тулаавтотранс), так и частными микроавтобусами («маршрутки»). Через посёлок проходят маршруты автобусов: № 3 (ул. Советская-8 Магазин), № 4-К (Шахта 17-Химволокно) № 5 (ул. Революции-Химволокно), № 9 (ул. Заводская-8 магазин), № 15-К ((ул. Революции-пос. Юбилейный)(в часы пик)), № 5-К/105 (ул. Революции- Больница), № 4/104 (Шахта 17-Химволокно), № 8/108 (ул. Революции-8 Магазин), № 11/111 (8 магазин-Химволокно), № 15/115 (10 магазин-Химволокно) № 27/127 (Автовокзал-пос. Юбилейный), № 111 и № 117 (Щекино (ул. Лукашина)-Тула (ул. Мосина)) 151 и 151А (Щекино-Селиваново).

Имеются местные службы такси.

Железнодорожное сообщение в посёлке отсутствует, ближайшая пассажирская станция - в Щёкино. Недалеко от посёлка также расположена железнодорожная станция Козлова Засека.

В начале XXI века на основных подъездах к посёлку были построены автозаправочные станции.

В советские времена сообщение обеспечивалось автобусами типа ЛиАЗ, работавшими в часы пик с предельной нагрузкой, в связи с чем процветал нелегальный извоз, осуществляемый водителями ведомственных автобусов (главным образом марки КАВЗ, т. н. «коробочки», подсборкой которых занимался в том числе и местный ДОК). В посёлке имелось две конечные остановки автобуса на противоположных концах («восьмой магазин» и «десятый магазин»). Таким образом, центр посёлка фактически имел автобусное сообщение с его окраинами (несмотря на малые размеры посёлка — 15-20 минут прогулочным шагом из конца в конец, что было меньше, чем время ожидания автобуса).

Существовал нереализованный проект организации троллейбусной линии «Первомайский — Щёкино — Химкомбинат».

В настоящее время транспортные потребности населения и организаций на территории муниципального образования реализуются с помощью автомобильных дорог общего пользования местного и регионального значения. Потребность передвижений населения реализуется с использованием личного автотранспорта или в пешем порядке. Передвижения между населёнными пунктами осуществляются с использованием маршрутного транспорта, личного автотранспорта или такси.

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

*Железнодорожный транспорт*

Железнодорожное сообщение в посёлке Первомайский отсутствует, ближайшая пассажирская станция - в Щёкино. Недалеко от посёлка также расположена железнодорожная станция Козлова Засека.

*Автомобильный транспорт*

Структура существующей улично-дорожной сети представлена автомобильными дорогами общего пользования регионального и местного значения, магистральными и жилыми улицами, проездами. Связь поселка с близлежащими населенными пунктами осуществляется в различных направлениях.

*Автомобильные дороги общего пользования федерального и регионального значения*

- М2 E105 «Крым»,

Основные автомобильные узлы - города Тула, Ефремов, Белёв и Венёв. На начало 2010 года протяженность автомобильных дорог - 4551 км. С асфальтобетонным покрытием - 3667 км дорог, цементобетонным - 24 км, щебеночным - 790 км, с грунтовым покрытием - 70 км.

*Воздушный транспорт.*

На территории муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района воздушный транспорт отсутствует.

**1.5 Характеристика сети дорог муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района, параметры дорожного движения.**

Улично-дорожная сеть представлена улицами различных категорий.

*Классификация улиц и дорог.*

Главные поселковые улицы

По главным поселковым улицам осуществляется связь жилых районов между собой и с основными фокусами тяготения. На территории поселка к данной категории можно отнести ул. Октябрьская, проспект Улитина, ул. Пролетарская, ул. Льва Толстого.

По ул.Октябрьская осуществляется связь жилых кварталов северной части с центром поселка. ул.Индустриальная выступает дублером ул.Октябрьская.

Улицы в жилой застройке

К основным поселковым улицам можно отнести ул.Химиков, ул. Комсомольская, ул. Советская, ул. Стадионная, ул. Школьная, ул. Трудовая, ул.Первомайская. Основные поселковые улицы осуществляют связь внутри жилых территорий и связь с главными улицами. Остальные улицы поселка относятся к категориям второстепенных улиц и проездов.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района представлен в таблице 1.2.

# Таблица 1.2 – Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| N п/п | Номер внутри-  поселковой автодороги | Наименование внутрипоселковой автодороги | Протяжен-  ность, м | Значение | Местонахождение |
| 1 | 001 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 914,2 | Местного значения | р.п.Первомайский, ул.Комсомольская |
| 2 | 002 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 1633,9 | Местного значения | р.п.Первомайский, ул.Индустриальная |
| 3 | 003 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 1127,2 | Местного значения | р.п.Первомайский, ул.Октябрьская |
| 4 | 004 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 341,9 | Местного значения | р.п.Первомайский, ул.Советская |
| 5 | 005 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 337,7 | Местного значения | р.п.Первомайский, ул.Стадионная |
| 6 | 006 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 234,3 | Местного значения | р.п.Первомайский, ул.Школьная |
| 7 | 007 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 341,0 | Местного значения | р.п.Первомайский, ул.Первомайская |
| 8 | 008 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 223,25 | Местного значения | р.п.Первомайский, пр.Трудовой |
| 9 | 009 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 905,6 | Местного значения | р.п.Первомайский, ул.Трудовая |
| 10 | 010 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 477,2 | Местного значения | р.п.Первомайский, ул.Больничная |
| 11 | 011 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 208,3 | Местного значения | р.п.Первомайский, ул.Пионерская |
| 12 | 012 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 293,7 | Местного значения | р.п.Первомайский, пр.Октябрьский |
| 13 | 013 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 86,4 | Местного значения | р.п.Первомайский, пр.1-ый Индустриальный |
| 14 | 014 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 136,3 | Местного значения | р.п.Первомайский, пр. 2-й Индустриальный |
| 15 | 015 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 137,6 | Местного значения | р.п.Первомайский, пр.3-ий Индустриальный |
| 16 | 016 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 252,0 | Местного значения | р.п.Первомайский, пр.Стадионый |
| 17 | 017 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 663,0 | Местного значения | р.п.Первомайский, просп.Улитина |
| 18 | 018 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 374,1 | Местного значения | р.п.Первомайский, ул.Л.Толстого |
| 19 | 019 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 415,65 | Местного значения | р.п.Первомайский, ул.Химиков |
| 20 | 020 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 313,6 | Местного значения | р.п.Первомайский, ул.Административная |
| 21 | 021 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 973,53 | Местного значения | р.п.Первомайский, ул.Пролетарская |
| 22 | 022 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 47,4 | Местного значения | р.п.Первомайский, автодорога к насосной подстанции по ул.Пролетарской |
| 23 | 023 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 976,7 | Местного значения | р.п.Первомайский, от ул.Индустриальной до автодороги Тула, Щекино |
| 24 | 024 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 787,0 | Местного значения | р.п.Первомайский, от заводоуправления ОАО «Щекиноазот» до остановки «Памятник» |
| 25 | 025 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 258 | Местного значения | р.п. Первомайский, ул. Гражданская |
| 26 | 026 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 84 | Местного значения | р.п. Первомайский, пр. Комсомольский |
| 27 | 027 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 302 | Местного значения | р.п. Первомайский, ул. Овражная |
| 28 | 028 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 265 | Местного значения | р.п. Первомайский, ул. Прудная |
| 29 | 029 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 265 | Местного значения | р.п. Первомайский, ул. Северная |
| 30 | 030 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 330 | Местного значения | р.п. Первомайский, ул. Яснополянская |
| 31 | 031 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 447 | Местного значения | р.п. Первомайский, ул. Солнечная |
| 32 | 032 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 140 | Местного значения | р.п. Первомайский, ул. Сиреневая |
| 33 | 033 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 137 | Местного значения | р.п. Первомайский, пр. Пионерский |
| 34 | 034 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 311 | Местного значения | р.п. Первомайский, ул. Зеленая |
| 35 | 035 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 410 | Местного значения | р.п. Первомайский, ул. Луговая |
| 36 | 036 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 429 | Местного значения | р.п. Первомайский, ул. Садовая |
| 37 | 037 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 534 | Местного значения | р.п. Первомайский, ул. Строительная |
| 38 | 038 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 265 | Местного значения | р.п. Первомайский, ул. Красная |
| 39 | 039 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 843 | Местного значения | р.п. Первомайский, ул. Шоссейная |
| 40 | 040 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 686 | Местного значения | р.п. Первомайский, ул. Западная |
| 41 | 041 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 436 | Местного значения | р.п. Первомайский, ул. Лесная |
| 42 | 042 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 416 | Местного значения | р.п. Первомайский, ул. Заводская |
| 43 | 043 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 124 | Местного значения | р.п. Первомайский, ул. Парковая |
| 44 | 044 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 420 | Местного значения | р.п. Первомайский, Первомайский проезд |
| 45 | 045 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 199 | Местного значения | р.п. Первомайский, ул. Новаторов |
| 46 | 046 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 590 | Местного значения | р.п. Первомайский, ул. Дачная |
| 47 | 047 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 573 | Местного значения | р.п. Первомайский, ул. Интернациональная |
| 48 | 048 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 250 | Местного значения | р.п. Первомайский, ул. Новая |
| 49 | 049 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 247 | Местного значения | р.п. Первомайский, ул. Перспективная |
| 50 | 050 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 835 | Местного значения | р.п. Первомайский, ул. Строителей |
| 51 | 051 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 915 | Местного значения | р.п. Первомайский, ул. Южная |
| 52 | 052 | Внутрипоселковая дорога асфальтовая | 193 | Местного значения | р.п. Первомайский, ул. Березовая |
|  | Всего |  | 23127 |  |  |

Для развития сети внешних и внутренних автодорог необходимо проведение мероприятий по реконструкции дорог, не отвечающих нормативным требованиям и строительству новых дорог, обеспечивающих городской округ дополнительными транспортными связями. Приоритетными направлениями развития и основными задачами развития дорожной инфраструктуры являются:

- реконструкция и модернизация существующих автодорог;

улучшение планировочной структуры территориальных автодорог в целях совершенствования внутреннихтерриториальных транспортных связей;

- мониторинг выполненных работ по строительству, реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог;

- комплексное обустройство автомобильных дорог искусственным освещением, тротуарами и ограждениями, развитие объектов дорожного сервиса;

- совершенствование системы надзора за соблюдением правил дорожного движения и весовых характеристик грузового транспорта с целью предотвращения преждевременного разрушения дорог и повышения безопасности дорожного движения.

Параметры дорог местного значения соответствуют нормативам III-V категории. В течение длительного периода темпы износа автомобильных дорог общего пользования местного значения превышали темпы восстановления.

Интенсивность движения потоков транспортных средств на автодорогах регионального значения составляет от 37 до 514 ед./сут., плотность от 5 до 204 ед./км. Скорость движения на дорогах на территории муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района составляет – 20-60 км/час, за территорией – 60-90 км/час.

Существует нехватка средств на строительство, реконструкцию, ремонт и содержание дорог общего пользования местного значения.

Перечисленные проблемы автодорожного комплекса ставят в число первоочередных задач реализацию проектов по улучшению транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них, приведение технических параметров и уровня инженерного оснащения дорог в соответствие с достигнутыми размерами интенсивности движения.

Обслуживание дорог осуществляется подрядной организацией по муниципальному контракту на выполнение комплекса работ по содержанию муниципальных автомобильных дорог, тротуаров и дорожных сооружений. В состав работ входит:

1. Содержание муниципальных автомобильных дорог и тротуаров, включающие в себя работы с учётом сезонных условий по уходу за дорожными одеждами, полосой отвода, земляного полотна, системой водоотвода, дорожными сооружениями – элементами обустройства дорог; озеленению; организации и безопасности движения и прочие работы, в результате которых поддерживается транспортно-эксплуатационное состояние дорог, тротуаров и дорожных сооружений в соответствии с действующей нормативной документацией;
2. Борьба с зимней скользкостью с уборкой снежных валов с обочин;
3. Содержание автобусных остановок и прилегающей к остановкам территории;
4. Нанесение вновь и восстановление изношенной горизонтальной разметки;
5. Содержание в чистоте и порядке стоянок автомобилей (парковок);
6. Содержание перекрестков, пешеходных переходов, индикаторов пешеходных переходов, а также подъездных дорог к пожарным водоёмам и площадок перед ними.
7. Монтаж/демонтаж искусственных неровностей для принудительного снижения скорости по соответствующему распоряжению Заказчика;
8. Работы по содержанию, монтажу (установке) и демонтажу дорожных знаков в соответствии со схемой установки дорожных знаков предоставленной Заказчиком.

**1.6 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченности парковками (парковочными местами).**

По данным ОГИБДД ОМВД России, данным ИФНС автомобильный парк в муниципальном образовании рабочий поселок Первомайский Щекинского района преимущественно состоит из легковых автомобилей, в подавляющем большинстве принадлежащих частным лицам. За период 2015-2017 годы отмечается рост транспортных средств и уровня автомобилизации населения (табл. 1.3).

Таблица 1.3 - Оценка уровня автомобилизации населения на территории муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Показатели | 2015 год (факт) | 2016 год (оценка) | 2017 год (оценка) |
| 1 | Общая численность населения, чел. | 9479 | 9440 | 9354 |
| 2 | Количество автомобилей у населения, ед. | 2369 | 2372 | 2378 |

Уровень автомобилизации населения составляет порядка около 255 автомобилей на 1000 жителей, что в целом соотносится со средними данными по России.

Парковочные места имеются у объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

Автостоянкимуниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района:

- Автостоянка ИП Арестов М.И.

- Автостоянка в районе Спец.ПУ №1

При определении необходимого количества мест для постоянного хранения автотранспорта следует учитывать следующие факторы:

- хранение в индивидуальной малоэтажной застройке осуществляется на приусадебных участках и не требует дополнительного места;

- хранения в среднеэтажной и многоэтажной застройке осуществляется на внутриквартальных территориях.

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

На территории муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района проходят пути следования следующих транспортных средств общего пользования (табл. 1.4)

Таблица 1.4 - Характеристика работы транспортных средств общего пользования

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Вид и номер маршрута | Маршрут | Промежуточные пункты (остановки) | Компания-перевозчик |
| 4К | Шахта 17 – ОАО Химволокно | Шахта № 17 – д. Грецовка - ул. Советская (до Хлебзавода) - ул. Л. Толстого – ул. Колоскова – ул. Советская (автовокзал) – Гараж - Больница ул. Болдина – ул. Лукашина – Аптека – Центробувь - Гагаринский рынок – Аптека – п. Первомайский (ост. м-н Майский) – ул. Л. Толстого – ул. Октябрьская – ул. Улитина (остановка ДК «Химиков») - Памятник – Азот Химволокно | ИП Краева Марина Александровна |
| 5 | Щекино (ул.Угольная) - п. Первомайский (ул. Симферопольская - Химволокно) | г. Щекино ул. Угольная – нарсуд - кафе 777- Военкомат – Аптека – Арка – Типография - ТЦ «Гранд» - ул. Ленина - ул. Колоскова – магазин «Восток» - Автовокзал – Гараж - ЦРБ – ул. Лукашина – Лукашинский рынок –ТЦ «Юбилейный» - Гагаринский рынок – Аптека ул. Мира – Спецшкола - ул. Пролетарская - ул. Октябрьская – магазин № 10 – ДК «Химиков» - ТУМГ- Азот – Северные проходные –Поликлиника - Химволокно | ИП Краева Марина Александровна |
| 3 | Щекино (ТЭК) - Первомайский (магазин № 8) | р.п. Первомайский ул. Октябрьская (м-н № 8) - ул. Улитина (остановка ДК «Химиков»)-ул.Л. Толстого (ост. м-н № 10) – ост. м-н «Майский» - ул. Гагарина (ост. Гагаринский рынок) – ул. Гагарина (ост. Универсам) - ул. Лукашина (ост. Дом Быта) – ул. Болдина (ост. ЦРБ) - ул. Советская (ост. РУВД) – ул. Советская (ост. Строительный рынок) – ул. Советская (ост. Автовокзал)ул. Пионерская (остановка кинотеатр «Мир») - ул. Пионерская (остановка городская больница № 1) - ул. Советская (остановка Щёкинское РУВД) - ул. Советская (остановка Строительный рынок) - ул. Советская (остановка Автовокзал) | ИП Максимова Елена Сергеевна |
| 9 | Щекино (ул. Заводская) -Первомайский (магазин № 8) | р.п. Первомайский (ул. Октябрьская остановка магазин № 8) – ул. Октябрьская (остановка Аптека) – ул. Л. Толстого (остановка магазин № 10) – дорога с п. Первомайского (остановка магазин Майский) – ул. Гагарина (остановка Гагаринский рынок) – ул. Гагарина (остановка Универсам)- ул. Лукашина (Дом быта)- ул. Болдина (остановка ЦРБ) – ул. Советская (остановка Гараж) – ул. Советская (остановка автовокзал) – ул. Колоскова (остановка Русь)- ул. Ленина (остановка Аптека) – ул. Пионерская (остановка кинотеатр «Мир»)- ул. Пионерская (остановка городская больница)- ул. Промышленная (остановка Детский сад)- ул. Учебная – ул. Базовая (остановка школа № 9)- ул. Зайцева (остановка Хлебокомбинат) - ул. Заводская (остановка Заводская) – ул. Свободы (остановка магазин № 17) – ул. Свободы (остановка завод Кислотоупор) – ул. Л. Толстого (остановка магазин Ромарти) – ул. Советская (остановка Строительный рынок)- ул. Советская (остановка автовокзал) | ИП Максимова Елена Сергеевна |
| 101 | д. Шевелевка - г. Щекино нарсуд – Ясная Поляна | д. Шевелевка - ст. Казначеевка - Шахта № 20- Рынок – Сокол – Автовокзал – Гараж – Больница - ул. Лукашина – Лукашинский рынок - Гагаринский рынок - ул. Мира – Спецшкола - Магазин № 10- Площадь р. п. Первомайский – Памятник - Кочаки - Магазин «Ясная Поляна» - Ясная Поляна (музей) | ИП Краева Марина Александровна |
| 105 | Щекино - Первомайский | г. Щекино стройрынок – Автовокзал – Гараж - ул. Лукашина - Аптека «Твой доктор» - Гагаринский рынок - Аптека ул. Мира – Майский - Магазин № 10- Площадь - Магазин № 8 - Аптека | ИП Сенин Евгений Сергеевич |

Следует отметить, что движение всех маршрутных транспортных средств организовано по расписанию. Передвижение по территории населённых пунктов осуществляется с использованием личного, общественного транспорта, либо в пешем порядке.

**1.8 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.**

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые и регулируемые пешеходные переходы.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории муниципального образования не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования. Велосипедное движение развито слабо.

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

Грузовые перевозки осуществляются преимущественно промышленными предприятиями муниципального образования. Специализированных транспортных компаний, зарегистрированных в установленном законом порядке на территории муниципального образования, не имеется.

Грузовой транспорт наиболее активно наблюдается на автодороге общего пользования регионального значения. В составе движения грузового транспорта в целом по улицам муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского районапреобладают автомобили грузоподъёмностью до 2 т.

Маршруты движения спецавтотранспорта составлены с соблюдением времени заездов на обслуживаемые объекты и охватывают все места накопления отходов при минимальном пробеге автомашин. Транспортирование твёрдых бытовых и крупногабаритных отходов производится с помощью специализированной техники.Работа дорожных и коммунальных служб в целом оценивается как удовлетворительная, организации своими силами выполняют поставленные перед ними задачи. Грузовые ТС коммунальных и дорожных служб обеспечены инфраструктурой в неполном объёме.

**1.10 Анализ уровня безопасности дорожного движения.**

Технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметки, ограждения) требованиям нормативных правовых актов, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения, на территории муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского районасоответствуют.

В рамках проекта организации дорожного движения по всем основным улицам, расположенным на территории городского округа, произведены работы по установке знаков дорожного движения в соответствии с новыми национальными стандартами.

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

Крупными авариями на автотранспорте могут быть дорожно-транспортные аварии с участием пассажирских автобусов с числом пострадавших и погибших от 5 до 20 человек. Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач. Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

Учет дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах общего пользования местного значения на территории муниципального образования (в т. ч. из-за сопутствующих дорожных условий) ведется с 2015 года. В соответствии с данными за 2015 - 2017 годы их количество колеблется от 15 до 10 дорожно-транспортных происшествий в год с тенденцией к сокращению (табл. 1.5).

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом, в последнее десятилетие приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества в безопасном дорожном движении и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения. Обстановка с аварийностью в частности объясняется возрастающей мобильностью населения, увеличение количества личного транспорта.

Муниципальное, государственное и общественное воздействие на участников дорожного движения с целью формирования устойчивых стереотипов законопослушного поведения осуществляется на недостаточном уровне. Ситуацию усугубляет отсутствие адекватного понимания участниками дорожного движения причин возникновения ДТП, недостаточное вовлечение населения в деятельность по предупреждению ДТП.

Таблица 1.5 - Общее количество ДТП, зарегистрированных по муниципальному образованию рабочий поселок Первомайский Щекинского района

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Ед. изм. | 2015 г. | 2016 г. | 2017 г. |
| Количество дорожно-транспортных происшествий (всего) | ед. | 39 | | |
| Количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий | чел. | 0 | | |
| Количество пострадавших в ДТП (учетные ДТП) | ед. | 45 | | |

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

Вопросы охраны окружающей среды и здоровья населения остаются важнейшими при выработке стратегии и тактики действий с целью проживания населения в современных экологических и социально-экономических условиях.

Тульская область в 2005 году заняла третье место по количеству выбросов среди регионов округа, при общем сокращении количества выбросов загрязняющих веществ от стационарных источников. Среди загрязняющих веществ преобладают выбросы оксида углерода – 40 %, твердых частиц – 29 %, оксидов азота и диоксида серы – 15 % к общему выбросу загрязняющих веществ. По замерам, произведенным на стационарном посту ГУ «Тульский центр по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды» на территории музея – усадьбы «Ясная поляна», отмечался высокий уровень загрязнения. Характерные факторы, неблагоприятно влияющие на окружающую среду и здоровье следующие:

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

На загрязнение атмосферного воздуха в городах влияют транспортные средства, использующие низкокачественное моторное топливо, а также небольшие, но многочисленные промышленные и другие объекты, эксплуатирующие наземные и низкие источники выбросов, а так, же сжигание каменного угля жителями частного сектора. Как результат высокой концентрации промышленности и транспорта, формируются неблагоприятные условия проживания населения. Загрязнение атмосферного воздуха происходит от автомобильного и железнодорожного транспорта.

Доля автотранспорта к общему выбросу загрязняющих веществ по загрязняющим веществам составила: г. Тула – сажи 66%, углеводородов 75%, г. Щекино – сажи 55% и оксид углерода 45%. Автотранспорт является основным источником выбросов сажи (77%) и углеводородов (47%). Состояние окружающей среды по атмосферному воздуху остаётся неблагополучным.

Основными мероприятиями по оздоровлению воздушного пространства являются: совершенствование технологических процессов, установка современного очистного оборудования, расширение сети стационарных постов контроля загрязнения атмосферного воздуха, сохранение защитных лесов.При этом величина вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду зависит не только от интенсивности движения на автомагистралях, но и от состояния дорожного покрытия, а также от технического состояния транспорта.

*Воздействие шума.* Оценка влияния шума на рассматриваемую территорию ведется исходя из того, что согласно санитарным нормам, уровень звука на территории жилой застройки не должен превышать 55 дБА в дневное время суток, 45 дБА в ночное время суток (СН 2.2.4/2.1.8.562-96 «Допустимые уровни шума на рабочих местах, в помещениях жилых, общественных зданий и на территории жилой застройки»). Уровни звука на нормируемой территории оцениваются на основе сопоставления существующих уровней звука над допустимыми значениями нормируемых показателей. Величина превышения существующих уровней звука над допустимыми значениями нормируемого показателя позволяет судить о степени нарушения акустического комфорта на территории и о требуемой эффективности мероприятий, направленных на обеспечение снижения уровней внешнего шума до нормативных значений.

Учитывая сложившуюся систему транспортной инфраструктуры муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района и характер улично-дорожной сети, отсутствие дорог с интенсивным движением, можно сделать вывод о благополучной экологической ситуации, и минимальном влиянии на безопасность и здоровье человека.

**1.12 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района.**

Проектная улично-дорожная сеть рабочего поселка Первомайский Щекинского района определялась структурой сложившейся застройки, размещением промышленности. В основу проектных предложений положена модель многоступенчатого межселенного социально-культурного обслуживания населения, основанная на перспективном развитии групповых систем населённых мест и дорожно-транспортной сети при учёте межселенных трудовых, культурно-бытовых связей и особенностей сложившейся системы обслуживания.

Предлагаемая проектом планировочная организация территории предполагает развитие сложившейся структуры, которая формировалась в соответствии с предыдущими генеральными планами.

Основными задачами организации территории являются:

- определение основного направления развития с резервированием территорий;

- функциональное зонирование;

- формирование четкой планировочной структуры с выделением общепоселкового центра;

- организация транспортных связей между основными структурными элементами;

- организация зон отдыха для населения;

- упорядочение сети культурно-бытового обслуживания с целью выравнивания обеспеченности по территории поселка;

Формирование планировочной структуры территории, принципов функционального зонирования решается с учетом местоположения МО р. п. Первомайский в составе Тульской территориальной системы, в зоне влияния которой находится Щекинский район.

Для современного размещения производительных сил и расселения характерно развитие больших городов и возникновение вокруг них быстро развивающихся скоплений населенных мест.

Поселок Первомайский – часть городской агломерации, сложившейся вокруг г. Тулы – группы близко расположенных городов, поселков, других населенных мест с тесными трудовыми, культурно-бытовыми и производственными связями, формирующими маятниковую миграцию.

Территория городской агломерации, расположенная за пределами главного города, должна быть правильно зонирована для сохранения открытых пространств, зеленых зон, сельскохозяйственных территорий. Несмотря на многообразные связи внутри агломерации необходимо предотвращать срастание населенных мест.

При неизбежном перспективном росте городских агломераций фундаментальное значение для градостроительной организации имеет ограничение их антиэкологических свойств.

Муниципальное образование по местоположению в структуре агломерации имеет функции:

- зоны формирования производственного кластера;

- зоны отдыха, как обладающее территориями, резервируемыми, охраняемыми для туризма с комплексами создаваемых для этих целей сооружений, устройств и коммуникаций;

- рекреационной зоны большого города для длительного и массового кратковременного отдыха у водоемов и в лесных массивах.

- зоны внешних инженерных коммуникаций.

В иерархии систем расселения на основе экономического районирования Российской Федерации муниципальное образованиерабочий поселок Первомайскийотносится к нижней ступени, входящей в состав Щекинского внутриобластного района, являющегося частью областной Тульской системы расселения.

В ближайшей перспективе в структуре расселения предполагаются глубинные качественные изменения, связанные с развитием систем связи, транспорта, организации сферы обслуживания.

В соответствии с проектными решениями Генерального плана структура улиц упорядочивается, их классификация меняется.

Транспортная организация территории муниципального образования играет ключевую роль в условиях перспективного повышения уровня автомобилизации и задач создания комфортных условий жизни.

Перспективное развитие транспортной сети включает:

1. Реконструкцию и модернизацию существующих транзитных магистралей федерального значения.

ОАО «Проекттрансстрой» проектно-изыскательский институт в 2007 г. выполнил проект - «Реконструкция федеральной автомобильной дороги М-2 «Крым» от Москвы через Тулу, Орел, Курск, Белгород, до границы с Украиной с учетом организации последующей эксплуатации отдельных участков на платной основе». Обоснование инвестиций. Основныетехнические решения и варианты проложения трассы». 2007 г. В стадии проектирования находится участок трассы от 178 км до выхода на старое Симферопольское шоссе (Ш технической категории, покрытие цементобетон).

Для снижения выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух необходимо увеличить пропускную способность трассы и скоростной режим движения автомобилей. Для сокращения зоны рассеивания полютантов и зоны шумового воздействия рекомендуется посадка шумогазпылезащитных лесополос.

2. Реконструкцию сети местных автодорог и капитальный ремонт участков;

3. Строительство новых общепоселковых транспортных коммуникаций.

Особое значение для территориального развития поселения имеет реализация предложений генерального плана по реконструкции южной части муниципального образования и формированию коммерческо-транспортной зоны. Предлагаемое строительство современной магистральной улицы, связывающей въезд с федеральной автомагистрали с основными транспортными коммуникациями р.п. Первомайского и г. Щекино, позволит исключить возрастающие транспортные потоки из жилых зон, увеличит пропускную способность улично-дорожной сети.

В организации пассажирских перевозок основную долю занимают автобусы и маршрутные такси. С ростом благосостояния увеличится доля личного транспорта.

Поселок расположен на магистральной железнодорожной линии Москва-Харьков.

Ближайшая пассажирская железнодорожная станция расположена в г. Щекино. Железнодорожная станция обслуживает подъездные пути ряда предприятий.

Железнодорожные станции производственного назначения должны сохранить свое значение и подвергнуться реконструкции и модернизации в пределах существующей полосы отвода земель.

**1.13 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района.**

Основными документами, определяющими порядок функционирования и развития транспортной инфраструктуры, являются:

1. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004г. №190-ФЗ (ред. от 30.12.2015г.);

2. Федеральный закон от 08.11.2007г. №257-ФЗ (ред. от 15.02.2016г) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

3. Федеральный закон от 10.12.1995г. №196-ФЗ (ред. от 28.11.2015г.) «О безопасности дорожного движения»;

4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090 (ред. от 21.01.2016г) «О правилах дорожного движения»;

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

6. Генеральный план Муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района Тульской области;

7. Средства массовой информации (интернет сайты администрации Муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района Тульской области и пр.)

Нормативно-правовая база необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сформирована.

**1.14 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.**

В ходе активного взаимодействия администрации муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района и гражданским обществом были реализованы проекты в рамках улучшения существующей транспортной инфраструктуры, ремонт автодорог, обустройство пешеходных переходов, ремонт уличного освещения, нанесение дорожной разметки и установка дорожных знаков:

- асфальтирование внутридворовой территории по ул. Л.Толстого, д.15;

- устройство тротуаров по ул.Комсомольская;

- асфальтирование дорожки до пляжной зоны Первомайский пруд;

- асфальтирование по ул.Зеленая;

- ремонт автодороги по ул.Пролетарская;

-ремонт автодороги по ул. Индустриальная;

- начало ремонтных работ по ул. Октябрьская;

- ямочный ремонт автодороги по пр-ту Улитина.

Объем средств, направленных на реализацию муниципальной программы«Организация благоустройства территории МО р.п. Первомайский» за 2016 и 2017 составили 29 801,6 тыс.руб

**Модуль2. Разработка прогноза транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования**

**2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района.**

В соответствии соСтратегиеймуниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района на 2020 г. и расчетныйсрок до 2030 г. проектная численность населения значительно не изменится и составит 9,2 тыс. чел.

В соответствии с Генеральным планом рабочего поселка Первомайский Щекинского района на расчетный срок до 2030 г. предполагается улучшение функционального зонирования территории и совершенствование планировочной структуры с учетом сложившейся градостроительной ситуации и особенностями поселения.

Для территориальной организации промышленности свойственна высокая степень концентрации и централизации производства. Кооперирование, комбинирование предприятий и их инженерных коммуникаций и вспомогательных и обслуживающих цехов, повышение этажности и плотности застройки - комплекс этих мероприятий позволяет сократить территорию, протяженность дорог, снижает эксплуатационные расходы. В структуре планировочной организации территории необходимо учитывать и сохранять территории исторически сложившейся застройки как одну из форм градоформирующих объектов. На основе произведенного в проекте комплексного анализа определены приоритетные для размещения жилой застройки зоны.

Концепция формирования жилых территорий предусматривает:

- преобладающую долю малоэтажной жилой застройки в объеме нового капитального строительства, как наиболее соответствующей повышению качества уровня жизни;

- максимальное размещение новой застройки на основе реконструкции существующих жилых кварталов;

- комплексное освоение территории для размещения жилищного строительства, включающее полное обеспечение инженерной инфраструктурой и благоустройство;

- реконструкцию существующих жилых зон для приведения их в соответствие с действующими нормами, обеспечения противопожарных разрывов и проездов, соблюдения санитарных разрывов от источников вредного воздействия, производственно-коммунальных объектов, автостоянок;

- снос ветхого и аварийного жилья, реконструкцию благоустройства и систем инженерного обеспечения;

- включение в состав жилой застройки спортивных, детских и хозяйственных площадок, участков озеленения;

- размещение в соответствии с санитарно-гигиеническим нормативами расчетного количества открытых автостоянок;

- применение в охранных зонах памятников истории и культуры типов жилой застройки, соответствующих регламентам зон;

- повышенное внимание к формированию архитектурного образа жилых зон, расположенных в пределах туристических и экскурсионных маршрутов;

- упорядочение иерархии улично-дорожной сети;

- формирование благоустройства поселения с учетом доступности для маломобильных групп населения.

Сложившееся территориальное деление территорий определило преимущественное расположение в п. Первомайском резервных площадок производственного и коммунального назначения. Резервы для размещения новых жилых кварталов невелики. Кроме того, наличие зон регулирования охраняемых природных и культурных объектов, водоохранных зон ограничивает продвижение жилой застройки в северном направлении. В районе бывшей д. Кочаки жилая застройка подвержена подтоплению.

Участки существующей жилой усадебной застройки, расположенные в водоохранных и прибрежных зонах должны обеспечиваться благоустройством и оборудованием соответствующими нормативным требованиям и регламентам использования территорий.

Таким образом, наиболее оптимальным для развития жилой зоны является реконструкция существующего малоэтажного жилого фонда с сохранением исторического своеобразия архитектурных ансамблей, обеспечением современным инженерным оборудованием, частичным уплотнением жилых кварталов и улучшенным благоустройством территорий.

**2.2 Прогноз транспортного спроса муниципального образования – рабочий поселок Первомайский Щекинского района, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории муниципального образования.**

В основе оценки транспортного спроса лежит анализ: передвижения населения к объектам тяготения, экономической ситуации.

Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- объекты социально сферы;

- объекты трудовой деятельности

- узловые объекты транспортной инфраструктуры.

Транспортная связь с районным центром будет осуществляться общественным транспортом (автобусное сообщение), внутри населенных пунктов личным транспортом и пешеходным сообщением. Вследствие отсутствия тенденции к росту численности населения пассажиропоток останется на прежнем уровне, а, значит, введение дополнительных маршрутов и рейсов общественного транспорта в прогнозный период не требуются.

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

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

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта существенно не изменится. Основным видом транспорта останется автомобильный. Основным видом общественного транспорта остается автобус.

Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта, находящегося на балансе предприятий.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89», так:

- согласно п. 11.27, потребность в АЗС составляет: одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.26, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.19, общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

Исходя из общего количества легковых автомобилей, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса, видно, что в настоящее время необходимое количество объектов транспортной инфраструктуры составляет:

- СТО - мощностью 12 постов;

- АЗС - мощностью 3 топливораздаточных колонки.

**2.4 Прогноз развития дорожной сети муниципального образования – рабочий поселок Первомайский Щекинского района.**

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

Согласно Генеральному плану рабочий поселок Первомайский Щекинского района на 2020 г. и расчетный срок до 2030 г. протяженность дорог общего пользования муниципального значения существенно не изменится, общая протяженность магистральной улично-дорожной сети рабочего поселка Первомайский Щекинскогорайона составит 23,127 км.

Также протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям, увеличится за счет субсидий местным бюджетам на строительство (реконструкцию), капитальный ремонт, ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения.

В период реализации Программы планируется:

- работы по капитальному ремонту автодорог по улицам;

- работы по ремонту дорожного покрытия автодорог;

- устройство твердого покрытия с учетом повышенной интенсивности движения;

- обустройство тротуаров;

- приведение в соответствие остановочных пунктов и павильонов (установка знаков, устройство заездных карманов, посадочных площадок, павильонов), пешеходных переходов (ИДН, знаки повышенной видимости, разметка пластик).

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

При сохранении существующих тенденций изменения численности населения рабочего поселка Первомайский Щекинского районаи общего увеличения количества автомобильных средств предполагается следующее изменение прогнозного уровня автомобилизации населения.

Таблица 2.1 – Оценка уровня автомобилизации населения

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Показатели | 2015 год (факт) | 2016 год (оценка) | 2017 год (оценка) |
| 1 | Общая численность населения, чел. | 9479 | 9440 | 9354 |
| 2 | Количество автомобилей у населения, ед. | 2369 | 2372 | 2378 |

Таблица 2.2 - Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения на территории рабочего поселка Первомайский Щекинского района

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Показатели | 2017 г. (факт) | 2018 г. (оценка) | 2019 г. (прогноз) | 2020 г. (прогноз) | 2024 г. (прогноз) | 2027 г. (прогноз) | 2030 г.  (прогноз) |
| 1 | Общая численность населения, чел. | 9354 | 9350 | 9300 | 9290 | 9260 | 9230 | 9200 |
| 2 | Количество автомобилей у населения, ед. | 2378 | 2378 | 2376 | 2375 | 2374 | 2372 | 2372 |

С учетом прогнозируемого количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог не предполагается существенного повышения интенсивности движения по основным направлениям к объектам тяготения.

**2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения.**

Одним из приоритетных направлений дорожных служб является снижение количества дорожно-транспортных происшествий. В период 2014-2017гг. наблюдается тенденция снижения количества ДТП на территории рабочего поселка Первомайский Щекинского района. Целевой показатель аварийности ДТП, установленный на уровне 10 ед. в год, является приоритетным, и его снижение оценивается как эффективное.

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

Уровень безопасности дорожного движения на территории рабочего поселка Первомайский Щекинского района повысится за счет реализации следующих мероприятий:

- капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- оборудование светофорными объектами (либо современными средствами организации дорожного движения) мест концентрации ДТП, а также мест пересечений и примыканий автомобильных дорог;

- обустройство участков улично-дорожной сети пешеходными ограждениями;

- оборудование нерегулируемых пешеходных переходов освещением, искусственными дорожными неровностями, светофорами, системами светового оповещения, дорожными знаками с внутренним освещением и светодиодной индикацией, дорожной разметкой, в том числе с применением штучных форм и цветных дорожных покрытий, световозвращателями и индикаторами, а также устройствами дополнительного освещения и другими элементами повышения безопасности дорожного движения.

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

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

**Модуль3. Разработка программы мероприятий ПКРТИ на прогнозные периоды**

**3.1 Определение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры.**

Целевые показатели ПКРТИ

1.Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования, находящихся в муниципальной собственности муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района, не отвечающих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;

2.Количество дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах общего пользования, находящихся в муниципальной собственности муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района, из-за сопутствующих дорожных условий.

Таблица 3.1 – Целевые индикаторы ПКРТИ

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Группа индикаторов | Наименование целевых индикаторов | Ед. изм. | 2018 г. | 2019 г. | 2020 г. | 2023 г. | 2027 г. | 2030 г. |
| Показатели развития улично- дорожной сети | Общая протяженность улично-дорожной сети | км | 23,127 | 23,127 | 23,127 | 23,127 | 23,127 | 23,127 |
| Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования», не отвечающих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям | % | 10 | 10 | 10 | 9 | 9 | 9 |
| Показатели безопасности дорожного движения | Количество дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах общего пользования | Ед. | 10 | 10 | 10 | 9 | 9 | 8 |
| Показатели надежности улично- дорожной сети | Объем реконструкции сетей (за год) | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,122 | 0,122 |

**3.2 Проведение укрупненной оценки принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта.**

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования.

Анализируя сложившуюся ситуацию можно выделить трипринципиальных варианта развития транспортной инфраструктуры:

- оптимистичный – развитие происходит в полном соответствии с положениями генерального плана с реализаций всех предложений по реконструкции и строительству;

- реалистичный – развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности, сложившихся на территории рабочий поселок Первомайский Щекинского района центров тяготения. Вариант предполагает реконструкцию существующей улично–дорожной сети;

- пессимистичный – обеспечение безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно–восстановительных работ.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожной комплекс является явно недостаточным для реализации оптимистического сценария на первый план, выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. Поэтому в Программе выбирается реалистический вариант качественного содержания и капитального ремонта дорог в необходимом и достаточном объеме для обеспечения безопасности передвижения и доступности. Для достижения этого необходимо решить следующие задачи:

- выполнение комплекса работ по поддержанию, оценке надлежащего технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них (содержание дорог и сооружений на них);

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

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

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

- создание и ведение нормативно-правовой документации на всех объектах транспортной инфраструктуры;

- информирование детей школьного и дошкольного возраста о правилах безопасности на автомобильных дорогах во избежание и предотвращение травматизма.

Таблица 3.2 - Укрупнённые показатели развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатель | Ед. изм. | Варианты развития | | |
| Оптимистичный | Реалистичный | Пессимистичный |
| 1 | Индекс нового строительства | % | 2 | 1 | 0 |
| 2 | Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции), не отвечающих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям | % | 6 | 4 | 17 |
| 3 | Прирост протяженности дорог | км | 0 | 0 | 0 |
| 4 | Общая протяженность муниципальных дорог на территории рабочего поселка Первомайский Щекинского района | км | 23,127 | 23,127 | 23,127 |

**3.3 Формирование перечня мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование мероприятий | Технико-экономические параметры | Очередность реализации, год |
| а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта | | | |
| 1 | Определение основных маршрутов движения грузового транспорта | Виды (маятниковые, радиальные, кольцевые), категории по категориям:  - до 3,5 т  - от 3,5 т до 12 т  Основные маршруты грузового транспорта:  - разрешается доступ для транспорта всех категорий в любое время  Второстепенные маршруты грузового транспорта:  - запрещается доступ для грузовых автомобилей в ночное время  - разрешается доступ для транспорта всех категорий в любое время | 2018-2020 |
| 2 | Установка знаков, ограничивающих проезд на иные улицы | Дорожные знаки 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено», 3.12 «Ограничение массы, приходящейся на ось транспортного средства». | 2018-2020 |
| б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов | | | |
| 1 | установка дорожных знаков 5.16 «место остановки автобуса и (или) троллейбуса» | Автобусные остановки оборудуют дорожными знаками по ГОСТ Р 52290-2004 | 2018-2020 |
| 2 | устройство остановочных площадок для автобусов | Ширину остановочных площадок следует принимать равной ширине основных полос проезжей части, а длину - в зависимости от числа одновременно останавливающихся автобусов и их габаритов по длине, но не менее 13 м.  Ширину посадочной площадки принимают не менее 3 м, а длину - не менее длины остановочной площадки. | 2020-2024 |
| 3 | Устройство заездных карманов для автобусов | П.3.6 Заездной карман состоит из остановочной площадки и участков въезда и выезда на площадку. Размеры остановочной площадки принимают в соответствии с требованиями п. 3.2 (ОСТ 218.1.002-2003 Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования), а длину участков въезда и выезда принимают равной 15 м. | 2020-2024 |
| в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового транспорта, включая развитие единого парковочного пространства | | | |
| 1 | Размещение сооружений и устройств для хранения и обслуживания транспортных средств (СТО, АЗС, гаражи) | расстояние от границ автостоянок до окон жилых и общественных заданий принимается в соответствии с СанПиНом 2.2.1/2.1.1.1200. На площадках при объектных автостоянках долю мест для автомобилей инвалидов следует проектировать согласно СНиП 35-01, блокировать по два или более мест без объемных разделителей, а лишь с обозначением границы прохода при помощи ярко-желтой разметки. Места для автомобильных стоянок, их вместимость и размеры проектируют с учетом норм главы СНиП II-К.2-62. | 2022-2024 |
| 2 | Организация стоянки большегрузных автомобилей в районе промышленных зон | Площади стоянок грузовых и специальных автомобилей и автобусов рассчитывают в соответствии с их габаритами. | 2022-2024 |
| г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения | | | |
| 1 | приведение в соответствие требованиям пешеходных переходов (ИДН, знаки повышенной видимости, разметка пластик) | ГОСТ Р 51256-2011. Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования | 2018-2030 |
| д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб | | | |
| 1 | Обновление, расширение номенклатуры, увеличение численности  подвижного состава коммунальных и дорожных служб. | ОДМ 218.2.018-2012. Отраслевой дорожный методический документ. Методические рекомендации по определению необходимого парка дорожно-эксплуатационной техники для выполнения работ по содержанию автомобильных дорог при разработке проектов содержания автомобильных дорог | 2022 |

**Модуль 4. Разработка паспорта программы с оценкой объемов и источников финансирования, эффективности мероприятий (инвестиционных проектов)**

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

Основной целью Программы является обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района.

Для достижения основной цели программы необходимо решить следующие задачи:

- обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;

- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района;

- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района;

- создание условий для управления транспортным спросом;

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

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

- создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

- обеспечение эффективного функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Поскольку мероприятия Программы, связанные с содержанием, ремонтом и капитальным ремонтом, носят постоянный, непрерывный характер, мероприятия по реконструкции и строительству дорог имеют длительный производственный цикл, а финансирование мероприятий Программы зависит от возможности бюджетов всех уровней, то в пределах срока действия Программы этап реализации соответствует одному году.

Задачей каждого этапа является 100-процентное содержание всей сети дорог и снижение показателя «Доля протяженности автомобильных дорог местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог местного значения».

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства дорожного фонда, средства федерального бюджета; средства бюджета Тульской области, в т.ч. за счет средств дорожного фонда Тульской области; средства бюджета муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района, внебюджетные источники.Средства местного бюджета на 2018-2030 годы уточняются при формировании бюджета на очередной финансовый год.

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

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

Затраты на осуществление мероприятий определены ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий, данных Росстата. Объем средств на реализацию программы в разрезе мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры указан в Таблице 4.1.

В целях повышения качественного уровня дорожной сети города, снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия и доступности к центрам тяготения и территориям перспективной застройки, предлагается в период действия Программы реализовать следующий комплекс мероприятий по развитию дорог:

Таблица 4.1 - Объем средств на реализацию программы в разрезе мероприятий программы

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование основного мероприятия (мероприятия) | Срок реализации | Источник  финансирования | Объем  финансирования,  тыс. руб. (оценка) |
| работы по капитальному ремонту автодорог | | 2019-2030 | средств дорожного фонда Тульской области; средства бюджета муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района, внебюджетные источники |  |
| работы по ремонту дорожного покрытия автодорог | | 2019-2030 | средств дорожного фонда Тульской области; средства бюджета муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района, внебюджетные источники |  |
| ремонт участка с учетом движения по нему грузового автотранспорта | | 2019-2030 | средств дорожного фонда Тульской области; средства бюджета муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района, внебюджетные источники |  |
| устройство твердого покрытия с учетом повышенной интенсивности движения в данном направлении | | 2019-2030 | средств дорожного фонда Тульской области; средства бюджета муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района, внебюджетные источники |  |
| обустройство тротуаров | | 2019-2030 | средств дорожного фонда Тульской области; средства бюджета муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района, внебюджетные источники |  |
| приведение в соответствие остановочных пунктов и павильонов (установка знаков, устройство заездных карманов, посадочных площадок, павильонов), пешеходных переходов (ИДН, знаки повышенной видимости, разметка пластик);  мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения | | 2019-2030 | средств дорожного фонда Тульской области; средства бюджета муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района, внебюджетные источники |  |

Объемы финансирования ежегодно уточняются при формировании областного и местного бюджетов.

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

Эффективность реализации муниципальной программы оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов, исходя из соответствия фактических значений показателей (индикаторов) с их целевыми значениями, а также уровнем использования средств бюджета муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района, предусмотренных в целях финансирования мероприятий муниципальной программы.

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий программы значений целевых показателей (индикаторов) программы эффективность реализации программы (подпрограммы) по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

- высокий (95%);

- удовлетворительный (75%);

- неудовлетворительный (если значение эффективности реализации программы не отвечает приведенным выше уровням, эффективность ее реализации признается неудовлетворительной).

Оценка степени соответствия запланированному уровню затрат и эффективности использования средств бюджета муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района, ресурсного обеспечения программы осуществляется путем сопоставления плановых и фактических объемов финансирования основных мероприятий программы, по каждому источнику ресурсного обеспечения. Данные показатели характеризуют уровень исполнения финансирования в связи с неполным исполнением мероприятий программы в разрезе источников и направлений финансирования.

Таблица 4.2 - Оценка эффективности мероприятий программы

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Мероприятия | Оценка социально-экономической эффективности | Цель программы | Задачи программы |
| 1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта:  - Определение основных маршрутов движения грузового транспорта  - Установка знаков, ограничивающих проезд на иные улицы | Увеличение скорости движения на 10%, снижение времени в пути на 15 %, снижение вероятности дорожно-транспортных происшествий на 5%; | Обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района. | Обеспечение эффективного функционирования действующей транспортной инфраструктуры.  Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района |
| 2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов:  - Расширение подвижного состава пассажирского автотранспортного предприятия  - установка дорожных знаков 5.16 «место остановки автобуса и (или) троллейбуса»  - устройство остановочных площадок для автобусов  - Устройство заездных карманов для автобусов  - Установка/приведение в соответствие павильонов | Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры и качества обслуживания на 5% | Обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района. | Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района.  Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района |
| 3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового транспорта, включая развитие единого парковочного пространства:  - Размещение сооружений и устройств для хранения и обслуживания транспортных средств (СТО, АЗС, гаражи)  - Организация стоянки большегрузных автомобилей в районе промышленных зон | Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры на 5% | Обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района. | Обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования. |
| 4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения  - обустройство тротуаров  - приведение в соответствие требованиям пешеходных переходов (ИДН, знаки повышенной видимости, разметка пластик) | Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры и качества обслуживания на 5%, снижение вероятности дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов на 20% | Обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района. | Создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения.  Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности. |
| 5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб:  - обновление, расширение номенклатуры, увеличение численности  подвижного состава коммунальных и дорожных служб. | Увеличение скорости движения на 10%, снижение времени в пути на 15%, снижение вероятности дорожно-транспортных происшествий на 5% | Обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района. | Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности. |

**4.3 Подготовка предложений по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.**

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Действующие нормативные правовые акты в сфере транспортной инфраструктуры. | Предложения по совершенствованию нормативно-правового и информационного развития транспортной инфраструктуры, направленные на достижение целевых показателей Программы. |
| 1 | Постановление «Развитие транспорта, дорожного хозяйства, связи на территории муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района период 2019- 2022 годы» | Разработка |

Предусматривается ежегодная корректировка мероприятий.

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, при наличии генеральных планов поселений, генеральных планов городских округов, утвержденных до дня вступления в силу настоящего Федерального закона, не позднее 25 июня 2016 года должны быть разработаны и утверждены программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов.

В целях исполнения требований законодательства, необходимо в указанные сроки издать распоряжение Главы муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района «Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования рабочий поселок Первомайский Щекинского района на период до 2030 года».

Актуальным вопросом является обновление парка световых приборов с внедрением нового поколения светотехнического оборудования, отвечающего современным требованиям по дизайну, экономичности и антивандальности, в которых используются высокоэкономичные, с продолжительным сроком службы и высокой световой отдачей источники.

В качестве предложений рекомендуется осуществлять общий контроль за ходом реализации мероприятий Программы, а также осуществлять непосредственно организационные, методические и контрольные функции в ходе реализации Программы, которые обеспечивают:

- разработку ежегодного плана мероприятий по реализации Программы с уточнением объемов и источников финансирования мероприятий;

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

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

Программа подлежит корректировке по мере необходимости и устаревания информации. Мониторинг и корректировка Программы осуществляется на основании следующих нормативных документов. Мониторинг Программы включает следующие этапы:

1. Периодический сбор информации о результатах проводимых преобразований в транспортном хозяйстве, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры;

2. Верификация данных;

3. Анализ данных о результатах проводимых преобразований транспортной инфраструктуры.

Мониторинг осуществляется посредством сбора, обработки и анализа информации. Сбор исходной информации производится по показателям, характеризующим выполнение программы, а также состоянию транспортной инфраструктуры. Разработка и последующая корректировка Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры базируется на необходимости достижения целевых уровней муниципальных стандартов качества предоставления транспортных услуг при соблюдении ограничений по платежной способности потребителей, то есть при обеспечении не только технической, но и экономической доступности коммунальных услуг.

В рамках реализации настоящей Программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структуры управления и взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. Нормативно-правовая база для Программы сформирована.