

УТВЕРЖДЕНА
постановлением администрации
города Черемхово
от 15 августа 2023 года № 394

Программа
«Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры
города Черемхово» на 2023–2036 годы»

Раздел I. Паспорт Программы

Наименование Программы	Программа «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры города Черемхово» на 2023–2036 годы» (далее – Программа).
Основание для разработки Программы	<ol style="list-style-type: none">1. Градостроительный кодекс Российской Федерации.2. Федеральный Закон от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».3. Федеральный закон от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации».4. Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».5. Генеральный план муниципального образования «город Черемхово», утвержденный Решением Думы № 17/4-ДГ от 29 декабря 2011 года.6. Устав муниципального образования «город Черемхово».
Ответственный исполнитель Программы	Отдел жилищно-коммунального хозяйства, транспорта и связи комитета жизнеобеспечения администрации города Черемхово. Соисполнители: структурные и внутривидовые подразделения администрации города Черемхово.
Цели Программы:	Обеспечение сбалансированного, перспективного развития транспортной инфраструктуры города Черемхово в соответствии с потребностями в капитальном ремонте, реконструкции и строительстве объектов транспортной инфраструктуры местного значения.
Задачи Программы:	Обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей,

	<p>осуществляющих экономическую деятельность на территории города Черемхово.</p> <p>Обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения.</p> <p>Развитие транспортной инфраструктуры» в соответствии с потребностями населения в передвижении (транспортный спрос) и обеспечение условий для управления транспортным спросом.</p> <p>Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью.</p> <p>Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности.</p> <p>Создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам.</p> <p>Сокращение количества лиц, погибших и пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести последствий от дорожно-транспортных происшествий.</p> <p>Анализ существующих условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения и создание новых условий передвижения.</p> <p>Улучшение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.</p>
Целевые показатели Программы	<p>Степень достижения целей Программы определяется целевыми значениями показателей.</p> <p>Состав целевых показателей Программы определен исходя из принципа необходимости и достаточности информации для характеристики достижения цели и решения поставленных Программой задач.</p>
Срок реализации Программы	2023–2036 годы.
Объемы и источники финансирования Программы	Общий объем финансирования Программы: 1 458 334 780 рублей.
Ожидаемые результаты реализации Программы	<ol style="list-style-type: none"> 1. Обеспечение и формирование развитой транспортной системы. 2. Увеличение пропускной способности на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети. 3. Повышение качества транспортного обслуживания

	<p>населения.</p> <p>4. Развитие современной комплексной системы безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети.</p>
--	--

Раздел 2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

2.1. Описание транспортной инфраструктуры города Черемхово, сведения о градостроительной деятельности на территории города Черемхово.

Территория города Черемхово расположена в юго-западной части Иркутской области. Почти на всем протяжении она окружена землями Черемховского районного муниципального образования, лишь на небольшом участке, на востоке, она граничит с территорией Свирского муниципального образования.

Город Черемхово расположен в южной части Среднесибирского плоскогорья, на Иркутско-Черемховской равнине, в лесостепной полосе предгорий Восточного Саяна на пологой предгорной равнине, расчлененной речными долинами, в 25 км. от левого берега реки Ангары. Местность представляет собой слегка всхолмленную равнину, слабо расчленённую балками и оврагами временных водотоков. Холмы высотой 20-40 метров имеют пологие склоны и образуют понижение, в котором расположен город. Это понижение имеет вытянутую с юго-востока на северо-запад форму, что позволяет в известной мере говорить о нём, как о долине. Ширина долины достигает 2-3 км. Дно её плоское, заболоченное.

Возникновение Черемхово относится к концу XVII века, когда близь моста в Черемуховой пади было построено зимовье. В 1743 году был основан Черемховский почтовый станец на Московском тракте, позднее превратившийся в почтовую станцию. Возникшее вокруг станции село в Иркутской губернии входило в состав Балаганского округа (уезда) в качестве волостного центра. Рост численности населения, связанный с прокладкой Великого Сибирского железнодорожного пути и разработкой угольных месторождений, привел к присвоению Черемхово статуса города в 1917 году. В 1921 году были образованы Черемховский промышленный район с города Черемхово и Черемховская волость. С созданием в 1925 году Сибирского края промышленный район был объединен с волостью, и Черемхово стал центром Черемховского района в составе Иркутского округа. В 1930 году, когда Сибирский край был разделен на восточную и западную части, территория района вошла в состав Восточно-Сибирского края (с 1936 года - Восточно-Сибирской области) с центром в городе Иркутске. В 1932 году город Черемхово был выделен из состава района. С образованием в 1937 году Иркутской области Черемхово сохранило статус административного центра Черемховского района. С 1963 года Черемхово, оставаясь центром Черемховского района, стал городом областного подчинения, в подчинение

Черемховского горсовета был передан также город Свирск. В 1992 году на основании закона о местном самоуправлении были сформированы муниципальные образования «город Черемхово» (включая Свирск) и Черемховский район, административным центром которых стал город Черемхово.

В рамках реформы местного самоуправления был принят закон Иркутской области от 16 декабря 2004 года № 104-оз «Об образовании, статусе и границах Свирского муниципального образования и Черемховского муниципального образования Иркутской области», в соответствии с которым были образованы самостоятельные муниципальные образования «город Черемхово» и «город Свирск» со статусом городского округа. Законом от 16 декабря 2004 года № 95-оз город Черемхово определен административным центром Черемховского муниципального района.

Выгоды экономико-географического положения городского округа связаны с размещением на Транссибирской железнодорожной магистрали и автомобильной дороге федерального значения Р-255 «Сибирь» (на участке Красноярск – Иркутск) и близостью реки Ангары (расстояние до пристани Макарьево (город Свирск) – 25 км). Черемхово также является узлом автодорог местного значения, обеспечивающих сообщение с городом Свирском и с населенными пунктами Черемховского района. Город Черемхово расположен на расстоянии 130 км от областного центра по железной дороге и 157 км - по автомобильной дороге. Расстояние до ближайшего большого города, Ангарска, составляет 91 км по железной дороге и 106 км по автомобильной дороге.

Особенности экономико-географического положения город Черемхово определяются его местом в Иркутско-Черемховской городской агломерации, где Черемхово выступает, прежде всего, как центр Черемховского угольного бассейна и поставщик энергетических углей, близостью важнейших экономических центров юга области, а также хорошей транспортной доступностью по отношению к другим городам Иркутской области и регионам Российской Федерации.

Город Черемхово в административном отношении подчиняется областному центру – городу Иркутску. Черемхово входит в состав Черемховской системы расселения, где является крупнейшим населенным пунктом, важнейшим центром социального и культурно-бытового обслуживания населенных пунктов Черемховского района, а также города Свирска. Все населенные пункты в границах Черемховского района образуют единую систему расселения районного уровня с центром в городе Черемхово. В качестве центров обслуживания межрайонного значения выступают города Иркутск и Ангарск. В тоже время районный центр выполняет функции управления и культурно-бытового обслуживания для жителей населенных пунктов, находящихся в их административном подчинении. В Черемховское районное муниципальное образование входят одно городское поселение и 17 сельских поселений, включающие один городской (р.п. Михайловка) и 100 сельских населенных пунктов. По данным текущего статистического учета, постоянное население района на 1 января 2017 года составило 28,72 тысяч

человек, в том числе 7,48 тысяч человек - городское население и 21,24 тысяч человек – сельского. Численность жителей города Свирска на 1 января 2017 года – 13,11 тысяч человек.

Основой для формирования связей в системе расселения является положение населенных пунктов в схеме транспортного обслуживания. Сообщение с населенными пунктами в границах района и с городом Свирском осуществляется железнодорожным и автомобильным транспортом. С близлежащими населенными пунктами Михайловского городского поселения, Алехинского, Бельского, Булайского, Зерновского, Лоховского, Новогромовского, Парфеновского, Узколугского и Черемховского сельских поселений, а также с городами Свирском, Черемхово поддерживает постоянные трудовые связи.

Климат на территории города Черемхово резко континентальный, характеризуется продолжительной холодной зимой, коротким теплым дождливым летом, скоротечными весной и осенью. Температурный режим обусловлен характером атмосферной циркуляции. Существенное влияние на температурный режим оказывает континентальность климата, что проявляется в резко выраженном различии зимних и летних значений температур воздуха, а также в контрастных суточных температурах воздуха. За счет низких зимних температур воздуха среднегодовая температура имеет отрицательное значение ($-0,6^{\circ}\text{C}$). Период с отрицательными среднемесячными температурами воздуха на рассматриваемой территории продолжается с ноября по март. В отдельные годы в зависимости от погодных условий возможны значительные отклонения от многолетнего среднего значения не только среди среднемесячных, но и средних годовых температур воздуха.

Январь – самый холодный месяц на рассматриваемой территории (среднемесячная температура воздуха составляет $-19,8^{\circ}\text{C}$). Устойчивый переход температуры воздуха через ноль весной происходит обычно в начале второй декады апреля. Продолжительность безморозного периода составляет в среднем 105 суток. Наиболее высокие температуры воздуха отмечаются в июле (среднемесячная температура воздуха $+17,8^{\circ}\text{C}$). К июлю приурочен и абсолютный максимум температуры воздуха ($+36^{\circ}\text{C}$).

Осенью устойчивый переход температуры воздуха через ноль приходится на середину октября. Наиболее интенсивное понижение температуры воздуха наблюдается в период осеннего охлаждения (сентябрь-ноябрь). В октябре - ноябре перепад средних месячных температур воздуха составляет в среднем $10-11^{\circ}\text{C}$ и является наибольшим в году.

Зимняя циркуляция над рассматриваемой территорией в основном не имеет характера фронтальной, а представляет собой преимущественно устойчивый перекосящий охлажденный и сухой континентальный воздух, обуславливающий большей частью ясную с небольшим количеством осадков (60-75 мм) погоду. В целом за год выпадает 400 мм осадков. В годовом ходе осадков минимум наблюдается в феврале, максимум приходится на июль. В июле выпадает в среднем 86 мм осадков. Основное количество осадков выпадает с мая по сентябрь, и годовая сумма осадков для всей

рассматриваемой территории в среднем на 80-85% складывается из осадков теплого периода. В летний период осадки носят как обложной, так и ливневый характер. Снежный покров появляется в среднем в первой декаде октября.

Среднегодовая скорость ветра на рассматриваемой территории составляет 2,9 м/сек. В течение года средние скорости ветра от месяца к месяцу изменяются незначительно. Исключение составляют апрель-май, так как весной, в связи с развитием циклонической деятельности, средние месячные скорости ветра заметно возрастают и достигают наибольших в году значений, а также декабрь, когда наблюдаются наименьшие скорости ветра, обусловленные угасанием циклонической деятельности и набирающим силу Сибирским антициклоном. Ветровой режим характеризуется преобладанием ветров северо-западных и юго-восточных направлений и большим количеством штилей.

Характер доминирующего направления ветра в тёплом и холодном полугодиях различен. В тёплый период наряду с юго-восточным ветром возрастает повторяемость северо-западных ветров, в холодный сезон по-прежнему доминирующим является ветер юго-восточного направления.

Гидрографическая сеть городского округа представлена рекой Черемшанкой. Проточность Черемшанки осложнена техногенной деятельностью.

2.2. Социально-экономическая характеристика.

Возникновение Черемхово как постоянного населенного пункта относится к 1743 году и связано с основанием почтового станца на Московском тракте. Вокруг почтовой станции возник населенный пункт, в XVIII веке его называли Черемуховой слободой, с начала XIX века в документах встречается название Черемховская слобода, потом - село Черемховское. В конце XIX века в нем насчитывалось более 2,5 тысяч жителей. Население притрактового села занималось в основном хлебопашеством, ямской гоньбой, скотоводством и торговлей.

Наличие под селом и в его окрестностях угля было известно давно, еще в XVIII веке. Большая потребность в каменном угле, в связи со строительством Транссибирской магистрали, явилось решающим фактором формирования в Черемхово центра угледобычи, начавшейся в 1896 году. Рост численности населения, связанный с разработкой угольных месторождений, привел к присвоению Черемхово 3 июня 1917 года, постановлением Временного правительства России, статуса города. Население Черемхово тогда составляло 7,7 тысяч человек.

Главным делом черемховцев на протяжении большей части XX века оставалась добыча каменного угля. Черембасс стал одним из ведущих угольных районов страны. Численность населения города росла по мере увеличения объемов угледобычи. Население выросло до 14,5 тысяч человек в 1926 году, до 55,7 тысяч человек - в 1939 году, до 82,0 тысяч человек - в 1946 году и к 1959 году достигло 122,8 тысяч человек.

Всего за 2002-2018 годы численность жителей города Черемхово сократилась на 10,5 тысяч человек или на 16,5 %, что существенно больше,

чем в среднем по Иркутской области (7,3 %). В последние годы общий объем убыли населения по городу Черемхово невелик. Численность жителей медленно сокращается, в 2018-2023 годы она стабилизировалась на уровне несколько выше 50,0 тысяч человек.

На ближайший период прогнозируется сохранение приблизительного баланса естественного движения населения. В то же время, генеральным планом прогнозируется создание новых рабочих мест, численность самодеятельного населения к 2036 году должна вырасти по сравнению с 2010 года в 1,5 раза. Реализация инвестиционных проектов должна на перспективу привести к миграционному притоку жителей, формированию естественного прироста и в итоге к росту численности населения, согласно прогнозу генерального плана, к расчетному сроку (2036 год) - до 65,0 тысяч человек.

Прогноз трудовой структуры населения

	2010 год		2021 год		2036 год	
	тысяч человек	%	тысяч человек	%	тысяч человек	%
Самодеятельное население	19,4	36,0	24,0	40,0	29,5	45,4
в т. ч. градообразующая группа	9,6	17,8	13,5	22,5	18,1	27,9
обслуживающая группа	8,2	15,2	8,7	14,5	9,4	14,4
индивидуальная трудовая деятельность	1,6	3,0	1,8	3,0	2,0	3,1
Несамодеятельное население	34,5	64,0	36,0	60,0	35,5	54,6
Население всего	53,9	100,0	60,0	100,0	65,0	100,0

Тенденции формирования населения отразились на динамике его демографической структуры.

В конце XX века в связи с сокращением рождаемости и высоким уровнем смертности динамика возрастной структуры населения характеризовалась сокращением доли лиц моложе и старше трудоспособного возраста. Доля детей в возрасте до 15 лет за 1989-2002 годы снизилась с 25,3 % до 21,1 %, а пенсионных возрастов – с 21,7 % до 20,2 %. Соответственно, вырос удельный вес трудоспособных возрастов. В первом десятилетии XXI века ускорился процесс старения населения и удельный вес пенсионных возрастов увеличился до 21,2 %. Удельный вес трудоспособного населения в общей численности жителей при этом оставался сравнительно стабильным.

Возрастная структура населения (в % к общей численности)

Возрастные группы	2018 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год
лица моложе трудоспособного возраста (0-15 лет)	24,6	25,45	25,78	25,9	26,15
лица в трудоспособном возрасте (мужчины 16-59 лет; женщины 16-54 года)	51,9	52,65	53,7	53,75	53,8
лица старше трудоспособного возраста (мужчины 60 лет и старше; женщины 55 лет и старше)	23,5	21,9	20,62	20,35	20,05

Возрастные группы	2018 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год
итого	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

В результате процессов естественного движения населения удельный вес трудоспособных возрастов увеличивался, пока в эту категорию вступали многочисленные поколения 80-х годов рождения. В последние годы процесс старения населения ускорился, удельный вес пенсионных возрастов вырос к 2018 году до 23,5 % населения. Согласно прогнозу, за период 2010-2020 годы в трудоспособный возраст вступает почти в два раза меньше жителей, чем переходит из него в категорию пенсионеров. По этой причине, а также в результате миграционного оттока удельный вес трудоспособных возрастов к 2018 году снизился до 51,9 % от численности жителей. Снижение рождаемости в последнее десятилетие XX века привело к заметному сокращению удельного веса лиц моложе трудоспособного возраста (до 21,1 % в 2002 году), однако в последние годы в условиях роста рождаемости удельный вес детей в населении несколько увеличился (до 24,6 % в 2018 году).

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

Город Черемхово расположен на важнейших путях сообщения Восточной Сибири – Транссибирской железнодорожной магистрали и автодороге федерального значения Р-255 «Сибирь». По железнодорожной сети осуществляются основные транспортно-экономические связи Сибири и Дальнего Востока с Уралом, Казахстаном и Европейской частью страны, а также с северными районами БАМа.

Развитие транспортной системы становится в настоящее время необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста и улучшения качества жизни населения.

Генеральным планом предусмотрено привести к необходимым нормируемым показателям, соответствующих техническим категориям улиц и дорог, существующие улицы и дороги.

Несмотря на благоприятные тенденции в работе отдельных видов транспорта, транспортная система не в полной мере отвечает существующим потребностям и перспективам развития города Черемхово.

Железнодорожный транспорт.

Город Черемхово расположен на Транссибирской железнодорожной магистрали в пределах Восточно-Сибирской железной дороги. В границах города имеется четыре железнодорожных станции: Черемхово, Жаргон, Гришево и Касьяновка.

Через территорию города Черемхово проходит Восточно-Сибирская железнодорожная магистраль, разделяющая его на две части – западную и восточную. В настоящее время железная дорога Транссиба в пределах пригородной зоны – электрифицированная, двух- и трехпутная.

Для приёма и отправления грузовых поездов на станции Черемхово предназначено 9 приемно-отправочных путей, имеется сортировочный парк, предназначенный для переработки вагонов. Пропускная способность - 60 пар

поездов в сутки, провозная способность - около 186 тысяч тонн в сутки. Для приема и отправления пассажирских и пригородных поездов предназначены 4 пути, имеется 2 посадочных островных платформы, перрон и подземный тоннель. Общая численность кадров организаций Восточно-Сибирской железной дороги (филиал ОАО «Российские железные дороги») составляет 1,5 тысяч человек.

Железнодорожный транспорт представляют:

- вагоноремонтное предприятие – филиал ООО «Трансвагомаш» - динамично развивающееся предприятие, созданное в ноябре 2009 года. Основной вид деятельности: капитальный и деповский ремонт цистерн, крытых вагонов, полувагонов, хопперов-цементовозов, платформ, думпкаров. Численность работающих – 0,334 тысяч человек;

- путевая машинная станция - 340 дирекции по ремонту пути Восточно-Сибирской железной дороги ОАО «Российские железные дороги» - современное, стабильно развивающееся предприятие, новатор по укладке бесстыкового рельсового пути, называемого «бархатным».

Предприятие осуществляет ремонт железнодорожных путей с применением прогрессивных технологий, работу по обеспечению безопасности движения поездов, надёжной эксплуатации технических устройств опасных производственных объектов. Численность работающих – 0,223 тысяч человек. С 2009 года построено и введено в эксплуатацию новое депо, оснащенное по последнему слову техники.

Автомобильный транспорт.

Внешние связи города помимо железнодорожного транспорта поддерживаются транспортной сетью автомобильных дорог. Южнее, в 9,5 км от города Черемхово, проходит трасса автомобильной дороги Федерального значения Р-255 «Сибирь» Новосибирск - (Томск) - Кемерово - Красноярск - Иркутск, обеспечивающая транспортные связи с близлежащими городами области и региона. Выход на федеральную автодорогу обеспечивается по ул. Ленина.

Через Черемхово проходят дороги местного значения, соединяющие Черемхово с городом Свирском и близлежащими населенными пунктами.

Автомобильный транспорт играет значительную роль в перевозке грузов и пассажиров. Основное автотранспортное предприятие по перевозке грузов – ООО «Разрез «Черемховуголь», по пассажирским перевозкам – МУП «Благоустройство». Обслуживанием и ремонтом дорог занимается АО «Дорожная служба Иркутской области».

Воздушный транспорт.

Северо-восточнее станции Жаргон находится неклассифицированный аэродром. Полоса аэродрома имеет грунтовое покрытие и используется для спецполетов (химическая борьба с насекомыми, тушение лесных пожаров). Принимаемые воздушные суда - Ан-2 и Ми-8. Транспортные полеты по перевозке пассажиров не выполняются.

2.4. Характеристика сети автомобильных дорог.

Внешняя инженерно-транспортная инфраструктура на территории города представлена железнодорожным, автомобильным и воздушным транспортом.

Железные и автомобильные дороги связывают город Черемхово со смежными муниципальными образованиями Иркутской области.

Важной составной частью транспортной инфраструктуры города Черемхово являются автомобильные дороги. По ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. Недостатком внешних связей является частичное прохождение автомобильных дорог общего пользования через жилую застройку, что негативно сказывается на безопасности движения и экологической обстановке в городе.

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 и капитальному ремонту, и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете города, эксплуатационное состояние значительной части улиц по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту.

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального, областного и муниципального значения, проходящие по территории города

Наименование автомобильной дороги	Назначение автомобильной дороги	Протяженность, км
Южный подъезд к городу Черемхово	Дорога обычного типа регионального значения	9 311
Западный подъезд к городу Черемхово	Дорога обычного типа регионального значения	5 154
«Красноярск-Иркутск» - Бельск-Поморцево	Дорога обычного типа местного значения	12 045
Верхний Булай – Лохово - Нены	Дорога обычного типа местного значения	12 637
Восточный – Касьяновка - Михайловка	Дорога обычного типа местного значения	9 737
Жаргон - Кирзавод	Дорога обычного типа местного значения	3 386
Черемхово – Чемодариха - Макарьево	Дорога обычного типа местного значения	12 632
Черемхово – Голуметь - Олот	Дорога обычного типа местного значения	4 231
Чемодариха – Поздеево - Балухарь	Дорога обычного типа местного значения	11 961

Станция Гришево - Средний Булай	Дорога обычного типа местного значения	11 639
Рысево - Муратова	Дорога обычного типа местного значения	2 430
Черемхово - Свирск	Дорога обычного типа местного значения	26 072

Автомобильные дороги общего пользования федерального, регионального и муниципального значения, проходящие по территории города, разделены на категории.

Основные местные автомобильные дороги выполняют связующие функции между улицами и отдельными объектами города.

Улично-дорожная сеть.

Существующая улично-дорожная сеть состоит из магистральных улиц районного значения, улиц и дорог местного значения и проездов.

Западная часть города сформирована застройкой переменной этажности и застройкой усадебного типа с выраженной структурой улично-дорожной сети. Общегородскими магистралями этой части города являются улицы Ленина, Первомайская, Плеханова, Горького и Некрасова.

В восточной части города общегородскими магистралями являются улицы Маяковского, Шевченко, 2-я Линейная, Щорса, Бельская, Октябрьский проезд и Забойщика, связывающие жилые районы города.

Общая протяженность улично – дорожной сети на 1 января 2023 года составляет - 255 км, в том числе с усовершенствованным покрытием – 159 км.

Существующие технические параметры значительной части магистральных улиц и дорог не удовлетворяют нормативным показателям.

Бесхозные автомобильные дороги общего пользования местного значения и дороги не общего пользования местного значения на территории города инвентаризируются и ставятся на обслуживание. На сегодняшний день бесхозные автомобильные дороги и дороги не общего пользования местного значения на территории города отсутствуют.

Перечень и характеристика искусственных дорожных сооружений

№п./п.	Наименование искусственного сооружения	Площадь (кв. м.)	Протяженность (км.)
1	Путепровод «Центральный»	10128,0	0,844
2	Путепровод «Алехинский»	6366,4	0,692
Итого		16494,4	1,536

Современная территория города разделена Восточно-Сибирской железнодорожной магистралью на две части. Автомобильная транспортная связь между восточной и западной частями города осуществляется через два путепровода, проложенные над железнодорожными путями в центральной и восточной частях города. Также в северной части города действует переезд через железнодорожные пути.

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

- несоответствие нормативных параметров технического состояния улиц;

- протяженность тротуаров сильно отстает от общей протяженности улично-дорожной сети;
- несоответствие геометрических параметров городских улиц и дорог их назначению и возросшим транспортным потокам;
- отсутствие переходно-скоростных полос на остановках общественного транспорта и на перекрестках с интенсивным движением, что снижает пропускную способность транспортных узлов;
- пропуск грузовых потоков через жилые территории;
- плохое техническое состояние искусственных сооружений, отсутствие капитального покрытия проезжей части местных улиц и необходимость ремонта покрытий магистральных улиц и дорог.

На территории города обслуживанием автомобильных дорог занимаются специализированные организации.

2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации.

На территории города пассажирские перевозки осуществляются общественным транспортом (автобусы). Кроме того, в пассажирских перевозках участвуют ведомственный, личный транспорт и такси.

Транспортная схема охватывает территорию города и позволяет гражданам без особых проблем перемещаться до необходимого места назначения во все части города.

По видам автотранспорта парк автомобилей подразделяется на автобусы, микроавтобусы, грузовые автомобили, прицепы и полуприцепы, легковые автомобили, мототранспорт.

Уровень автомобилизации в городе на 2015 год составил 340 легковых автомобилей на 1000 жителей и имеет дальнейшую тенденцию к росту. Основной рост количества автотранспорта происходит за счет легковых автомобилей и микроавтобусов, количество мототранспорта с каждым годом уменьшается.

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

Транспорт общего пользования – это транспорт, осуществляющий обслуживание торговли (перевозка товаров) и населения (пассажирские перевозки). Пассажирский транспорт общего пользования – важнейшая составная часть инфраструктуры города.

Главной задачей пассажирского транспортного комплекса является удовлетворение потребности населения в передвижениях, вызванных производственными, бытовыми и культурными связями. Основными целями организации транспортного обслуживания населения являются:

- обеспечение доступности транспортных услуг для населения и оказания их с надлежащим качеством;
- обеспечение безопасности пассажирских перевозок;
- создание равных условий для физических и юридических лиц при осуществлении деятельности в сфере пассажирских перевозок.

Для организации качественного транспортного обслуживания населения предусмотрен ряд мероприятий:

- создание условий и постоянного контроля оказания транспортных услуг населению на муниципальных маршрутах;
- формирование и организация работы муниципальной маршрутной сети регулярных перевозок пассажиров автобусами;
- привлечение транспортных организаций к осуществлению пассажирских перевозок автобусами на муниципальных регулярных маршрутах.

Протяженность обслуживаемой городской автобусной маршрутной сети составляет 243,5 км.

Основной вид пассажирского транспорта – автобус. Перевозки пассажиров автомобильным транспортом на территории города осуществляются по 16 муниципальным городским маршрутам.

Маршрутный интервал составляет 5-10 минут, что близко к рекомендованной величине – 5-7 минут. Средние затраты времени на трудовые передвижения в один конец составляет 15-30 минут. Автобусный транспорт в настоящее время представлен частным (общего пользования) и ведомственным.

Перевозка пассажиров осуществляется на основе муниципальных контрактов, карт и свидетельств на право осуществления пассажирских перевозок транспортом общего пользования по регулярным маршрутам.

Сведения об индивидуальных предпринимателях и юридических лицах, осуществляющих пассажирские перевозки

№ п./п.	Наименование перевозчика	Срок действия лицензии	Адрес (местоположение)
1	МУП «Благоустройство»	Бессрочная	Иркутская обл. г. Черемхово, ул. Красношахтерская, д. 91
2	ООО Лис Вячеслав Анатольевич	Бессрочная	Иркутская обл. г. Черемхово, ул. Белинского, д. 23, офис 1
3	ИП Довгополова Алена Сергеевна	Бессрочная	Иркутская обл. г. Черемхово, пер. Кооперативный, д. 4, кв. 73
4	ИП Эрдман Елена Константиновна	Бессрочная	Иркутская обл. г. Черемхово, ул. Белинского, д. 3, кв. 8
5	ИП Рогова Ольга Камильевна	Бессрочная	Иркутская обл. г. Черемхово, ул. Горького, д. 16, кв. 25
6	ИП Ахмедова Марина Валерьевна	Бессрочная	Иркутская обл. г. Черемхово, пер. Магистральный, д. 10, кв. 1

На территории города расположено 72 остановочных пункта.

2.7. Характеристика условий немоторизованного (пешеходного и велосипедного) передвижения.

В городе преимущественно в зоне многоэтажной застройки, а также у общественных мест оборудованы тротуары шириной от 1,0 до 3,5 метров.

На территории города расположено 85 пешеходных переходов.

В настоящее время велотранспортная инфраструктура не развита.

Движение велосипедистов неупорядоченно, отсутствуют велодорожки. Передвижения велосипедистов осуществляется по пешеходным тротуарам и автодорогам, что является нарушением ПДД. Это ведет к возникновению

конфликтных ситуаций между велосипедистами и другими участниками дорожного движения, снижению безопасности передвижения пешеходов.

Тротуары для передвижения пешеходов не на всех улицах города отвечают параметрам, предусмотренными нормативными документами. На многих магистральных улицах и улицах местного значения отсутствуют организованные пешеходные переходы, в том числе в разных уровнях.

Ширина существующих тротуаров не везде соответствует интенсивности движения пешеходов, на некоторых улицах они и вовсе отсутствуют.

Улично-дорожная сеть требует укладки асфальтобетонного покрытия, формирования дополнительных пешеходных тротуаров и переходов, необходимых для упорядочения движения пешеходов.

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

Перевозка основной части грузов осуществляется привлеченным транспортом. Информация об индивидуальных предпринимателях и юридических лицах, осуществляющих грузоперевозки, и зарегистрированных на территории города Черемхово.

Наименование организации (юр. лицо, ИП)	ФИО руководителя	Адрес (местоположение)
Филиал «Разрез Черемховуголь» ООО «КВСУ»	Ланкин К.О.	ул. Парковая, д. 1
ООО «Рудоремонтный завод»	Кузнецов И.Н.	ул. Фрунзе, д. 1
ООО «ВССК ЛТД»	Тит С.А.	ул. Бердниковой, д. 79
МУП «Благоустройство»	Волков С.Ю.	пер. Угольный, д. 10
ООО «Проспект»	Пономарев А.М.	пер. Угольный, д. 10

2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста.

Одним из главных направлений демографической политики, в соответствии с Концепцией демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, обозначено снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе в результате дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП).

Цели повышения уровня безопасности транспортной системы, сокращения темпов роста количества ДТП, снижение тяжести их последствий, числа пострадавших и погибших обозначены и в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2032 года.

Технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, ограждения, светофоры) соответствуют требованиям

нормативных правовых актов, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Правильная расстановка дорожных знаков и светофорных объектов в необходимом объеме, оказывают значительное влияние на снижение количества ДТП и в целом повышают комфортабельность движения.

Информация о светофорных объектах.

№ п./п.	Адрес (местоположение)	Состав светофорного объекта	Кол-во секций
1	Перекресток ул. Первомайская - ул. Плеханова - ул. Советская	Транспортный	8
		Пешеходный	8
		Дополнительные секции	2
2	Ул. Первомайская, д. 166	Транспортный	2
		Пешеходный	2
3	Перекресток ул. Первомайская - ул. Декабрьских Событий	Транспортный	6
		Пешеходный	6
		Дополнительные секции	2
4	Перекресток ул. Ленина - ул. Школьная - ул. Старостина	Транспортный	8
		Пешеходный	8
		Дополнительные секции	4
5	Перекресток ул. Декабрьских Событий – ул. Павлова	Транспортный	9
		Пешеходный	8
		Дополнительные секции	4
6	Перекресток ул. Некрасова - ул. Ференца Патаки	Транспортный	8
		Пешеходный	8
		Дополнительные секции	2
7	Ул. Некрасова, д. 21	Транспортный	2
		Пешеходный	2
8	Ул. Ленина, д. 17	Транспортный	4
		Пешеходный	2
9	Перекресток ул. Ленина - ул. Ференца Патаки	Транспортный	6
		Пешеходный	4
		Дополнительные секции	2
10	Перекресток ул. Шевченко – ул. Забойщика	Транспортный	6
		Пешеходный	2
		Дополнительные секции	2
11	Ул. Шевченко, д. 65	Транспортный	4
		Пешеходный	4
12	Перекресток ул. Шевченко - ул. 2-я Линейная - пр. Восточный	Транспортный	8
		Пешеходный	6
		Дополнительные секции	4

Основными причинами совершения ДТП с тяжкими последствиями по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения

Иркутской области являются несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами.

Одним из важных технических средств организации безопасности дорожного движения являются дорожные знаки, развитие светофорного движения. Правильная расстановка дорожных знаков и светофорных объектов в необходимом объеме, оказывают значительное влияние на снижение количества ДТП и в целом повышают комфортабельность движения.

Наибольшее количество ДТП зарегистрировано на таких автомобильных дорогах общего пользования местного значения как ул. Первомайская, ул. Плеханова, ул. Некрасова, ул. Маяковского, ул. Шевченко.

Сведения о сравнительном анализе аварийности.

Количество зарегистрированных ДТП			
2020 год	2021 год	2022 год	6 месяцев 2023 года
31	33	37	12
Количество зарегистрированных погибших в результате ДТП			
2020 год	2021 год	2022 год	6 месяцев 2023 года
2	4	3	0
Количество зарегистрированных раненых в результате ДТП			
2020 год	2021 год	2022 год	6 месяцев 2023 года
32	39	47	16

Обстановка с аварийностью объясняется следующими причинами:

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- уменьшение перевозок общественным транспортом и увеличение поездок на личном транспорте;
- ежегодное увеличение количества транспорта.

Основные причины ДТП:

- нарушением правил дорожного движения всех участников дорожного движения;
- невнимательность участников дорожного движения;
- сопутствующими дорожными условиями.

Определяющее влияние на аварийность оказывают водители транспортных средств, принадлежащих физическим лицам.

В рамках муниципальной программы «Повышение безопасности дорожного движения в городе Черемхово» планируют выполнить следующий ряд мероприятий:

- сокращение детского дорожно-транспортного травматизма путем проведения массовых мероприятий с детьми школьного возраста, выражающихся в конкурсах «Безопасное колесо», а также проведения конкурсов среди муниципальных образовательных организаций по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и иные формы мероприятий;

- предупреждение опасного поведения участников дорожного движения посредством обустройства автомобильных дорог общего

пользования местного значения барьерными ограждениями, модернизация или устройство светофорных объектов, установка дорожных знаков;

- минимизация количества ДТП в зоне действия пешеходных переходов путем модернизации нерегулируемых пешеходных переходов средствами искусственного освещения, установкой искусственных дорожных неровностей, светофорами, системами светового оповещения, дорожной разметкой, установкой недостающих дорожных знаков.

Ожидаемые результаты реализации Программы:

Мероприятия позволят решить ряд социальных проблем, связанных с охраной жизни и здоровья участников движения, овладение ими навыками безопасного поведения на дорогах. Направлены на формирование общественного сознания в части повышения дисциплины участников движения на автомобильных дорогах, обеспечение безопасного участия несовершеннолетних пешеходов в дорожном движении, профилактику возникновения опасных случаев на дорогах.

Реализация мероприятий муниципальной программы позволит:

- снизить количество ДТП с участием детей до 4 человек в 2024 году;
- снизить количество ДТП до 21 единиц в 2024 году;
- минимизировать количество лиц, погибших в результате ДТП к 2024 году;
- снизить количество лиц, раненых в результате ДТП, до 17 человек к 2024 году;
- минимизировать количество ДТП в зоне действия пешеходных переходов к 2024 году.

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

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды. Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо.

Отработанные газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные.

Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума) – окись углерода (угарный газ) опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации.

При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность являются носителями ряда канцерогенных веществ.

Уровень загрязнения атмосферного воздуха по данным ФГБУ «Иркутское управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды» (далее – ФГУП «Иркутское УГМС») регистрируется как повышенный и высокий. При этом основное превышение загрязнений приходится на диоксид азота с концентрациями от 1 до 3 ПДК и составляет 4,5% от общего числа контролируемых показателей качества атмосферного воздуха.

Отрицательные воздействия дороги и автомобильного движения на окружающую среду проявляются следующим образом:

- осуществляется изъятие земель под дорожное строительство;
- загрязняется воздух отработавшими газами и пылью;
- загрязняются почвы вдоль дороги нефтепродуктами, соединениями тяжелых металлов, в том числе свинца при использовании этилированного бензина;
- загрязняются грунтовые воды за счет фильтрации ливневых и талых сточных вод с дорожного полотна и придорожных территорий нефтепродуктами от потерь горюче-смазочных материалов, хлоридами при использовании их в составе противогололедных смесей;
- загрязняются поверхностные водные объекты при попадании в них стока с дорог, несущего истертую резину, несгоревшие углеводороды, тяжелые металлы, нефтепродукты от потерь топлива, масла, соли и пр.;
- создается угроза зеленым насаждениям под воздействием атмосферных и почвенных загрязнений;
- осуществляется вибрационное, шумовое, электромагнитное, тепловое воздействие на окружающую среду.

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является:

- переход, по возможности, на использование газобаллонного топлива;
- качественная регулировка двигателя;
- использование нейтрализаторов отработанных газов;
- выбор рационального режима работы двигателя;
- минимизация количества поездок на автомобиле, по возможности объединение для совместных поездок с соседями или коллегами;
- для передвижения на небольшие расстояния – использование велосипеда или пешеходные прогулки.

2.11. Характеристика существующих условий, перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры.

На территории города не ожидается масштабных темпов развития и размещения транспортной инфраструктуры.

На территории города расположено 11 автозаправочных станций (далее – АЗС) и 24 станций технического обслуживания (далее - СТО).

Перечень АЗС.

№ п/п	Наименование	№ АЗС	Адрес, местоположение	Количество
1	ЗАО производственная компания «ДИТЭКО»	25	ул. Степная, 2/А	1
2	ЗАО производственная компания «ДИТЭКО»	-	ул. 2-ая Линейная, 48	1
3	ЗАО «Иркутскнефтепродукт»	23	пер. Недогарова, 49	1
4	ЗАО «Иркутскнефтепродукт»	14	ул. Ленина, 105	1
5	ООО «Контерра плюс»	4	ул. Маяковского, 87/А	1
6	ООО «Контерра плюс»	7	ул. Маяковского, 167/А	1
7	ООО «Контерра плюс»	6	ул. Первомайская, 211/А	1
8	ООО «Омскнефть»	-	ул. Ленина, 122	1

9	ЗАО «Фаст-Ойл»	-	ул. Некрасова, 13/Б	1
10	ООО «Черемховская топливная компания»	-	пер. Недогарова	1
Итого				10

Перечень СТО.

№ п/п	Наименование	Кадастровый № земельного участка	Адрес, местоположение	Количество
1	СТО	38:33:010252:156	ул. Маяковского, 167/А	1
2	СТО	38:33:01015922	ул. Красина, 46	1
3	СТО	38:33:010103:312	пер. Забитуйский, 4/1	1
4	СТО	-	ул. Бердниковой, 15	1
5	СТО	38:33:010249:60	ул. Маяковского	1
6	СТО	38:33:010197:70	пер. Недогарова, 33	1
7	СТО	38:33:010153:113	ул. Первомайская, 176/Б	1
8	СТО	38:33:010156:3	ул. Первомайская, 203	1
9	СТО	38:33:010160:45	ул. 2- ая. Некрасова, 3	1
10	СТО	38:33:010238:242	ул. Маяковского, 87/Б	1
11	СТО	38:33:010235:29	ул. Бердниковой, 73/А	1
12	СТО	38:33:010171:7	ул. Фурманова, 10	1
13	СТО	38:33:010101:700	ул. Первомайская, 17/Б	1
14	СТО	38:33:010126:84	ул. Димитрова, 39	1
15	СТО	38:33:010109:9	ул. Первомайская, 36	1
16	СТО	-	ул. Первомайская, 124	1
17	СТО	38:33:010156:650	ул. Декабрьских Событий, 18	1
18	СТО	38:33:010420:937	ул. Шевченко, 86/Б	1
19	СТО	38:33:010238:586	ул. Маяковского, 83/А	1
20	СТО	38:33:010242:221	ул. Маяковского, 99/А (строительство)	1
21	СТО	-	ул. Щорса, 98/А	1
22	СТО	-	пер. Забитуйский, 1/А (строительство)	1
23	СТО	38:33:010244:281	ул. Коммунальная, 21	1
24	СТО	38:33:010259:273	ул. Маяковского, 229	1
Итого				24

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта АЗС, СТО и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в «СП 42.13330.2016. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», утвержденный Приказом Минстроя России от 30 декабря 2016 года № 1034/пр, (далее – Свод Правил):

- согласно п. 11.41, потребность в АЗС составляет: одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.40, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей.

2.12. Градостроительная деятельность.

В планировочном отношении в пространственной структуре города выделяются планировочные районы: Центральный, Первомайский,

Дзержинского, Заводской, Маяковского, Храмцовка, Гришево, Касьяновка, Ершовка, Трудовой.

Районами наиболее новой капитальной микрорайонной жилой застройки являются Центральный, Первомайский и Храмцовка, где сосредоточена основная часть многоэтажных жилых домов. В планировочном районе Дзержинского преобладает квартальная усадебная застройка и частично микрорайонная. Основная площадь трехэтажных капитальных домов сосредоточена в планировочном районе Маяковского. В остальных районах жилищный фонд представлен малоэтажной застройкой.

В соответствии с генеральным планом новое жилищное строительство в границах города предусматривается как на свободных от застройки территории, так и в условиях ликвидации ветхого и аварийного жилья, а также выноса жилья с ограниченных в использовании территорий.

2.13. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития систем транспортной инфраструктуры .

Мероприятия Программы реализуются в соответствии с действующими нормативными правовыми актами Российской Федерации, Иркутской области и правовыми актами органов местного самоуправления.

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

Программа разработана во исполнение и в соответствии с требованиями:

- Градостроительного кодекса Российской Федерации;
- Федерального закона от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федерального закона от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Постановления правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Генерального плана муниципального образования «город Черемхово», утвержденного Решением Думы № 17/4-ДГ от 29 декабря 2011 года;

- Муниципальной программы «Повышение безопасности дорожного движения в городе Черемхово» на 2021-2024 годы», утвержденная постановлением администрации города Черемхово от 15 октября 2020 года № 620;

- Муниципальной программы «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования местного значения в городе Черемхово» на 2021-2025 годы», утвержденная постановлением администрации города Черемхово от 12 октября 2020 года № 613;

- Муниципальной программы «Охрана окружающей среды на территории города Черемхово» на 2022-2026 годы», утвержденная постановлением администрации города Черемхово от 30 декабря 2021 года № 824.

2.14. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.

Общий объем инвестиции в транспортную инфраструктуру за 2023 год в соответствии с муниципальной программой «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования местного значения в городе Черемхово» на 2021-2025 годы», утвержденная постановлением администрации города Черемхово от 12 октября 2020 года № 613, составил 345 590,6 тыс. руб.

Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства местного бюджета. Привлечение средств областного бюджета учитывается как прогноз софинансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством.

По источникам финансирования:

- 1) средства областного бюджета в 2023 году – 250 000,0 тыс. руб.;
- 2) средства местного бюджета в 2023 году – 95 590,6 тыс. руб.

Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом города Черемхово на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Раздел 3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории города Черемхово

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

Сведения о динамике численности населения и жилищного фонда на период 2023-2036 годы представлены в таблице.

Год	Численность населения на конец года, тысяч человек	Жилищный фонд на начало года, тыс. м ² общей площади	Снос жилищного фонда, тыс. м ² общей площади	Ввод жилищного фонда, тыс. м ² общей площади	Жилищный фонд на конец года, тыс. м ² общей площади

2023	51,6	1567,5	18,0	26,7	1576,2
2024	54,4	1576,2	18,0	26,7	1584,9
2025	55,2	1584,9	18,0	26,7	1593,6
2026	56,0	1593,6	18,5	26,7	1601,8
2027	56,8	1601,8	18,5	26,7	1610
2028	57,6	1610	19,0	26,7	1617,7
2029	58,4	1617,7	19,0	26,7	1625,4
2030	59,2	1625,4	19,0	26,7	1633,1
2031	60,0	1633,1	19,0	26,7	1640,8
2032	61,0	1640,8	19,0	26,7	1648,5
2033	62,0	1648,5	19,0	26,7	1656,2
2034	63,0	1656,2	20,0	26,8	1663,0
2035	64,0	1663,0	20,1	26,7	1669,6
2036	65,0	1669,6	19,3	26,7	1677,0

На ближайший период прогнозируется сохранение приблизительного баланса естественного движения населения. В то же время генеральным планом прогнозируется создание новых рабочих мест, численность самодельного населения к 2036 году должна вырасти по сравнению с 2023 годом в 1,5 раза.

Прогноз трудовой структуры населения.

	2023 год		2036 год	
	тысяч человек	%	тысяч человек	%
Самодельное население,	24,0	40,0	29,5	45,4
в т. ч. градообразующая группа	13,5	22,5	18,1	27,9
обслуживающая группа	8,7	14,5	9,4	14,4
Несамодельное население	36,0	60,0	35,5	54,6
Население всего	60,0	100,0	65,0	100,0

Реализация инвестиционных проектов должна на перспективу привести к миграционному притоку жителей, формированию естественного прироста и в итоге – к росту численности населения, согласно прогнозу генерального плана, на I очередь (2023 год) до 60,0 тысяч человек, а к расчетному сроку (2036 год) - до 65,0 тысяч человек.

Жилищный фонд.

По данным госстатистики, по состоянию на 1 января 2023 года жилищный фонд города Черемхово составил 1 497,3 тыс. м² общей площади. Средняя обеспеченность общей площадью жилищного фонда по муниципальному образованию в расчете на 1 человека составила 29,2 м². Данные о существующем жилом фонде представлены в таблице.

Жилищный фонд	тыс. м ²	%
Муниципальный	259,6	17,3
Государственный	10,8	0,7
Частный,	1 226,9	81,9
в т.ч. индивидуальный	631,5	42,2

Всего,	1 497,3	100,0
в т.ч. с износом более 65%	354,4	23,7
Средняя жилищная обеспеченность, м ² /человека	29,2	

Средняя плотность жилищного фонда (без учета садоводств) составляет 955,2 м²/га, средняя плотность населения в жилой застройке – 32,7 чел./га.

Жилищный фонд поселения в целом отличается неудовлетворительным техническим состоянием. Жилые дома с физическим износом до 30% составляют немногим более 1/3 (36,4%) от общего объема жилищного фонда, на ветхие дома со сверхнормативным износом (более 65%) приходится 23,7% общей площади жилищного фонда.

Генеральный план предусматривает размещение нового строительства главным образом на свободной от застройки территории (включая завершение существующих кварталов). Предусматривается также размещение нового строительства на участках, освобождаемых при сносе ветхих жилых домов. Средняя жилищная обеспеченность на расчетный срок проекта, в соответствии с генеральным планом, принята в размере 25,8 м² общей площади на одного жителя. Соответственно, проектный жилищный фонд составит 1 677,0 тыс. м² общей площади.

Преобладающая часть жилищного фонда в границах городского округа (более 76%) характеризуется удовлетворительным техническим состоянием и подлежит сохранению до расчетного срока генерального плана. К сносу предлагаются жилые дома с высоким уровнем физического износа (более 65%). Объем убыли жилищного фонда по проекту составит 354,4 тыс. м² общей площади, или 23,7% существующего. Сохраняемый опорный жилищный фонд на расчетный срок составит 1 142,9 тыс. м² общей площади, а общий объем дополнительной потребности – 534,1 тыс. м² общей площади. Среднегодовой объем ввода жилья за период 2023-2036 годы должен составить 26,7 тыс. м² общей площади. Проектируемый жилищный фонд города Черемхово принимается в соответствии с генеральным планом.

3.2. Прогноз транспортного спроса.

Прирост населения, предусмотренный согласно прогнозам социального развития на период 2023-2036 годов, не повлияет на демографическую ситуацию, что позволяет сделать вывод о том, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории не ожидается.

Уровень автомобилизации в 2036 году составит 519 легковых автомобилей на 1000 жителей и будет иметь дальнейшую тенденцию к росту.

Парк легковых автомобилей, количественно, на 2036 год составит 33735 автомобилей.

Исходя из уровня 90%-ной обеспеченности автовладельцев гаражами и стоянками постоянного хранения автомобилей в генеральном плане произведен расчет необходимого количества мест для размещения парка машин. Таким образом, к 2036 году необходимо 30364 машино-мест.

Не зависимо от демографической ситуации предприятия и организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению, обязаны систематически, не реже 1 раза в 5 лет, организовывать обследования пассажиропотока в соответствии с действующими нормативными документами.

Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов.

3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Генеральным планом на расчетный срок предусмотрены следующие мероприятия по видам транспорта:

Автомобильный транспорт.

Генеральным планом предусмотрено развитие сети внешних автодорог, которое заключается в проведении реконструктивных мероприятий участков дорог, не отвечающих нормативным требованиям.

Объемы пассажироперевозок междугородных и пригородных сообщений на расчетный срок генерального плана могут незначительно увеличиться за счет повышения транспортной подвижности населения.

Железнодорожный транспорт.

Существующая железнодорожная инфраструктура сохраняется за счет интенсификации использования территории, внедрения новых современных технологий.

Генеральным планом предлагается сохранение сети железнодорожных подъездных путей предприятий Черемховского промышленного узла для обслуживания существующих предприятий и предусмотренных генеральным планом перспективных промышленных площадок.

Пассажирские железнодорожные перевозки получают дальнейшее развитие. Основная доля пассажироперевозок будет осуществляться на пригородных направлениях, которые будут обслуживаться как обычными электропоездами, так и скоростными.

Воздушный транспорт.

Генеральным планом изменения в воздушном сообщении не предусмотрены.

3.4. Прогноз развития дорожной сети.

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

Характеристика улично-дорожной сети на расчетный срок генерального плана.

Общая протяженность улично-дорожной сети	255 км
--	--------

Общая протяженность улично-дорожной сети	255 км
Общая протяженность магистральных улиц, в том числе:	110,5 км
улиц и дорог общегородского значения	40,7 км
улиц и дорог районного значения	69,8 км
Плотность улично-дорожной сети	10,0 км/км ²
Плотность магистральных улиц и дорог	4,5 км/м ²
Площадь застроенной территории	18,7 км ²

Генеральным планом предусмотрен ряд мероприятий по развитию улично-дорожной сети на расчетный срок до 2036 года:

- создание системы автомобильных улиц и дорог, обеспечивающих необходимые транспортные связи районов города и выходы на внешние автодороги;

- создание основной сети, которая состоит из магистралей общегородского значения;

- создание общегородского транспортного кольца, связывающего восточную и западную части города;

- строительство в западной части города путепровода над железнодорожными путями, шириной проезжей части 16 метров и протяженностью 0,4 км;

- строительство магистральной улицы районного значения от автодороги на Голуметь в районе ГИБДД до автодороги, идущей на Р-255 «Сибирь», протяженностью 5,0 км;

- строительство дороги местного значения к промышленной зоне в восточной части города, протяженностью 0,2 км;

- строительство улиц и дорог местного значения в жилой застройке, протяженностью 21,6 км;

- строительство проездов в жилой застройке, протяженностью 4,4 км.

3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

При сохранившейся тенденции к увеличению уровня автомобилизации населения, с учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, предполагается повышение интенсивности движения по основным направлениям к объектам тяготения.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а также для совершенствования регулирования дорожного движения.

Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения.

Наименование показателя	Значение по годам тысяч человек									
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Численность населения на конец года	51,6	54,4	55,2	56	56,8	57,6	58,4	59,2	60	61
Количество	18361	19561	20761	21961	23161	24361	25561	26761	27961	29161

автомобилей у населения, ед.										
Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	343	360	376	392	408	423	438	452	466	478
Наименование показателя	Значение по годам тысяч человек									
	2033		2034			2035		2036		
Численность населения на конец года	62		63			64		65		
Количество автомобилей у населения, ед.	30361		31561			32761		33738		
Уровень автомобилизации населения, единиц на 1000 человек	490		501			512		519		

К основным параметрам дорожного движения относят - интенсивность движения, интенсивность прибытия на зеленый сигнал светофора, поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент нагрузки полосы движением, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости.

В связи с ростом уровня автомобилизации (на расчетный срок уровень автомобилизации предположительно составит около 519 легковых автомобилей на 1000 жителей), общее количество автомобилей на территории городского поселения составит 33738 единиц.

Согласно пункту 11.41 Свода Правил, на 1200 легковых автомобилей необходимо предусмотреть 1 топливо-раздаточную колонку АЗС. При расчетном количестве автомобилей суммарная мощность АЗС должна составить 28 топливо-раздаточных колонок. Нормативная потребность в АЗС в настоящее время полностью обеспечена с учетом роста уровня автомобилизации. В соответствии с данными представленными в генеральном плане в 2011 году на территории города функционируют 4 АЗС.

Согласно пункту 11.40 Свода Правил, СТО следует проектировать из расчета 1 пост на 200 легковых автомобилей. При расчетном количестве автомобилей в размере 33 738 единиц необходимо 169 постов.

Согласно пункту 11.33 Свода Правил, и в связи с ростом уровня автомобилизации на территории города необходимо предусмотреть места для постоянного хранения транспорта жителей мало, средне и многоэтажной застройки.

Общая потребность в местах хранения транспорта составляет 30364 машино-мест.

Генеральным планом предусмотрено строительство гаражей и автостоянок в санитарно-защитных зонах промпредприятий и других объектов, а также, в условиях многоэтажной застройки, строительство подземных и многоуровневых гаражей, обеспечивающих пешеходную доступность. Под строительство гаражей и автостоянок предусмотрено 5,0 га

земли, что составит 1700 машино-мест. В районах малоэтажной застройки гаражи размещаются на территории усадеб.

Размещение автостоянок для постоянного хранения автомобилей, в соответствии с генеральным планом, предлагается в санитарно-защитных зонах промпредприятий, территориях коммерческо-деловых зон, в зоне коммунально-складских объектов, а также на территории микрорайонов и кварталов с соблюдением санитарных разрывов.

3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения (далее – БДД).

На территории города прогнозируется рост аварийности по причине увеличения количества автотранспорта, а вследствие этого увеличение интенсивности движения.

Мероприятия по снижению аварийности:

- контроль выполнения мероприятий по обеспечению БДД;
- сокращение детского дорожно-транспортного травматизма;
- предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;
- минимизация количества ДТП в зоне действия пешеходных переходов;
- развитие систем видео фиксации 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 БДД с использованием средств массовой информации.

3.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье человека.

Основной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье жителей 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, увеличением воздействия шума на здоровье человека. Для снижения негативного воздействия на окружающую среду программой предлагается ряд мероприятий:

- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий;
- создание централизованных мест стоянок автомобилей с соответствующими местами утилизации жидких и твердых бытовых отходов, что исключает попадание материалов в водоемы и загрязнение почвы в местах хранения автомобилей;
- перевод транспорта на газомоторное топливо позволит значительно снизить загрязнение окружающей среды из-за применения двигателей внутреннего сгорания;

- мотивация уменьшения вредного воздействия транспорта на воздушную, водную среду и здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств и создание мест организации велосипедного движения;

- повышение экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

3.8. Прогноз уровня загрязнения объектами транспортной инфраструктуры приведен в таблице.

Наименование показателя	Значение по годам							
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Индекс выбросов	повышенный	умеренный	умеренный	умеренный	умеренный	умеренный	умеренный	умеренный
Наименование показателя	Значение по годам							
	2031	2032	2033	2034	2035	2036		
Индекс выбросов	умеренный	умеренный	низкий	низкий	низкий	низкий		

Раздел 4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

Прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловая активность являются основными показателями при рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры.

С течением времени технико-эксплуатационное состояние дорог изменяется, автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, капитальному ремонту и напрямую зависит от объемов финансирования.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. В результате увеличения территорий под строительство индивидуального жилищного фонда (усадебная застройка) увеличится транспортная нагрузка на улично-дорожную сеть. В связи с этим, первоочередной задачей в Программе

является строительство, качественное содержание и капитальный ремонт дорог. Проектные решения по развитию сети автомобильных дорог заключаются в проведении ремонтных мероприятий, обеспечивающих устойчивыми внутренними и внешними транспортными связями.

Мероприятия Программы исходят из реально существующих потребностей населения и экономики территории, направлены на снятие возможных инфраструктурных ограничений по развитию экономики и на обеспечение доступности транспортных услуг населению в соответствии с социальными стандартами.

Раздел 5. Перечень мероприятий Программы

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Существующая система городского пассажирского транспорта по видам транспорта сохраняется на перспективу и на период реализации Программы не планируется к изменению. Средние затраты времени на трудовые передвижения в один конец сохранятся на современном уровне и составят 15-30 минут.

5.1. Автомобильный транспорт.

Сведения о мероприятиях по развитию инфраструктуры автомобильного транспорта представлены в таблице:

№ п/п	Наименование мероприятий	Планируемые сроки
1	Содержание и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	2023-2036 годы
2	Паспортизация автодорог	2023-2036 годы
3	Создание общегородского транспортного кольца, связывающего восточную и западную части города	2024-2036 годы
4	Строительство в западной части города путепровода над железнодорожными путями, шириной проезжей части 16 метров, протяженностью 0,4 км	2024-2036 годы
5	Строительство магистральной улицы районного значения от автодороги на Голуметь в районе ГИБДД до автодороги, идущей на М-255 «Сибирь», протяженностью 5,0 км	2024-2036 годы
6	Строительство дороги местного значения к промышленной зоне в восточной части г. Черемхово, протяженностью 0,2 км	2024-2036 годы
7	Строительство улиц и дорог местного значения в жилой застройке, протяженностью 21,6 км	2025-2036 годы
8	Строительство проездов в жилой застройке, протяженностью 4,4 км	2024-2036 годы

5.2. Железнодорожный транспорт.

Существующая железнодорожная инфраструктура на расчётный срок реализации генерального плана подлежит сохранению.

На расчётный срок реализации генерального плана изменения в железнодорожное сообщение городского поселения не предлагается.

5.3. Воздушный транспорт.

На расчётный срок реализации генерального плана изменения в воздушном сообщении не предлагается.

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

На расчётный срок реализации генерального плана сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом.

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

На расчётный срок реализации генерального плана мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства не предусмотрены.

5.6. Мероприятия по развитию пешеходного и велосипедного передвижения.

Сведения о мероприятиях по развитию пешеходного движения представлены в таблице

Наименование мероприятия	Сроки реализации
Содержание тротуаров и пешеходных дорожек	2023-2036 годы

С учетом сложившейся экономической ситуацией, мероприятия по развитию велосипедного движения в период реализации Программы не предусматриваются.

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

В рамках реализации Программы не планируется развитие инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.

5.8. Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог.

В соответствии с муниципальной программой «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования местного значения в городе Черемхово» на 2021-2025 годы», утвержденная постановлением администрации города Черемхово от 12 октября 2020 года № 613.

5.9. Мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения.

Для достижения цели по повышению безопасности автомобильных дорог необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах местного значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети.

В соответствии с муниципальной программой «Повышение безопасности дорожного движения в городе Черемхово» на 2021-2024 годы», утвержденная постановлением администрации города Черемхово от 15 октября 2020 года № 620;

перечень программных мероприятий по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения:

- приобретение световозвращающих приспособлений для учащихся младших классов муниципальных образовательных организаций;
- поощрение победителей в конкурсах по БДД, обучающихся в муниципальных образовательных организациях;
- установка и техническое обслуживание дорожных знаков и средств регулирования дорожного движения;
- строительство и обустройство пешеходных переходов.

Мероприятия по повышению БДД реализуются дорожной разметкой, дорожными знаками и светофорными объектами.

5.10. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения.

Мероприятия по обеспечению экологической безопасности ведутся и представлены муниципальной программой «Охрана окружающей среды на территории города Черемхово» на 2022-2026 годы», утвержденная постановлением администрации города Черемхово от 30 декабря 2021 года № 824.

Реализация муниципальной программы позволит:

- увеличить численность учащихся, привлеченных для участия в экологических мероприятиях;
- сократить количество источников загрязнения атмосферного воздуха;
- оценить качество атмосферного воздуха, питьевой воды, почвы на основании проведенного социально-гигиенического мониторинга;
- увеличить количество мест (площадок) накопления твердых коммунальных отходов;
- увеличить количество акций по озеленению территории города;
- увеличить количество зеленых насаждений на территории города.

5.11. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности.

Мониторинг и контроль за работой транспортной инфраструктуры по маршрутам движения транспортных средств, время остановок и стоянок, время заправки и отклонения от намеченного маршрута осуществляется Глобальной навигационной спутниковой системой (ГЛОНАСС).

Для оперативного управления данная система предоставляет информацию о скорости, оборотах двигателя, уровне топлива, зажигании и температуре охладителя. Дополнительно система ГЛОНАСС позволяет определять фактический расход топлива пассажироперевозчиков на 100 км пути за любой период времени.

Применение системы ГЛОНАСС позволяет оптимально выстраивать систему работы, в том числе существенно уменьшать расходы ГСМ и обеспечивать безопасность движения автотранспорта, улучшить качество транспортного обслуживания населения и субъектов экономической

деятельности, определить ущерб, нанесенный автомобильным дорогам тяжеловесными автотранспортными средствами.

Раздел 6. Финансовые потребности и источники финансирования мероприятий программы по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.

Финансирование программы осуществляется за счет средств федерального, областного и местного бюджетов. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом муниципального образования на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Раздел 7. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее действия и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий Программы, и оценку эффективности реализации Программы.

Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, исходя из соответствия фактических значений показателей (индикаторов) с их целевыми значениями, а также уровнем использования средств местного бюджета, предусмотренных в целях финансирования мероприятий муниципальной программы:

- обеспечение доступности и качества транспортных услуг (например, количество новых действующих маршрутов, транспортная мобильность, регулярность пассажирских перевозок, количество транспортных средств, оснащенных навигационным оборудованием);
- повышение уровня безопасности дорожного движения;
- снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду;
- ремонт автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, местного значения (например, протяженность дорог);
- качественное транспортное обслуживание населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;
- сбалансированное и скоординированное развитие транспортной инфраструктуры с иными сферами жизнедеятельности.

Оценка эффективности реализации Программы осуществляется по

итогах ее исполнения за отчетный период (за отчетный финансовый год и в целом за период реализации Программы).

Оценка эффективности реализации Программы осуществляется по следующим критериям:

- оценка степени достижения за отчетный период запланированных значений целевых индикаторов и показателей Программы определяется по следующей формуле:

$$И = \frac{\Phi \times 100\%}{\Pi}, \text{ где}$$

И - оценка степени достижения запланированных значений целевых индикаторов и показателей Программы;

Φ - фактические значения целевых индикаторов и показателей Программы;

Π - плановые значения целевых индикаторов и показателей Программы.

Фактические значения целевых индикаторов и показателей Программы за отчетный период определяются путем мониторинга, включающего в себя сбор и анализ информации о выполнении плановых значений целевых индикаторов и показателей Программы:

- оценка уровня финансирования мероприятия Программы за отчетный период определяется по следующей формуле:

$$\Phi_{и} = \frac{\Phi_{ф} \times 100\%}{\Phi_{п}}, \text{ где}$$

Φ_и - оценка уровня финансирования мероприятия Программы;

Φ_ф - фактический уровень финансирования мероприятия Программы;

Φ_п - объем финансирования мероприятия Программы, предусмотренный Программой.

Степень выполнения мероприятий Программы определяется по следующей формуле:

$$M_{и} = \frac{M_{ф} \times 100\%}{M_{п}}, \text{ где}$$

M_и - степень выполнения мероприятий Программы;

M_ф - количество мероприятий Программы, фактически реализованных за отчетный период;

M_п - количество мероприятий Программы, запланированных на отчетный период.

Раздел 8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

8.1. В целях развития правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагается, в рамках

реализации настоящей Программы, ряд мероприятий по институциональным преобразованиям:

- организовать юридическое сопровождение процессов управления организациями дорожного хозяйства, - привлечь юридических и иных консультантов в целях подготовки и реализации инвестиционных проектов и иных мероприятий в дорожном хозяйстве;

- в соответствии с Федеральным законом от 9 февраля 2007 года № 16 - ФЗ «О транспортной безопасности» организовать антитеррористическую комиссию, в рамках которой будет осуществляться контроль исполнения законодательства Российской Федерации в рамках взаимодействия предприятий, работающих в сфере транспорта, с территориальными подразделениями Министерства Внутренних Дел и Федеральной Службой Безопасности. Главной целью комиссии является постоянная работа с руководителями предприятий, занятых в сфере транспортных пассажирских перевозок по обеспечению безопасности жителей города Черемхово, усилению защищенности объектов транспорта и транспортной инфраструктуры от угроз террористического характера. В рамках данного мероприятия необходимо осуществить:

- усиление контроля пропускного режима на предприятиях, проводить проверку транспортных средств, прибывающих на предприятия;

- запрет въезда постороннего транспорта и вход лиц, не связанных с работой предприятий;

- проведение дополнительных инструктажей водителей и кондукторов о порядке действий при обнаружении в салонах и на остановках подозрительных предметов, а также по информированию пассажиров по их действиям в случае обнаружения забытых и бесхозных вещей, необходимости соблюдения бдительности;

- составление графиков дежурства руководящего состава муниципальных транспортных предприятий в период проведения праздничных мероприятий;

- предупреждение водителей и кондукторов троллейбусов и автобусов о необходимости проверки подвижного состава на маршруте и на конечных станциях на предмет отсутствия посторонних предметов в салонах. При проведении ежедневного осмотра подвижного состава указано обращать внимание на места возможной закладки взрывчатых веществ. В случае обнаружения подозрительных предметов, а также подозрительных лиц немедленно докладывать представителям органов внутренних дел и в единую службу спасения;

- создание оперативной связи с подвижным составом, находящимся на линии;

- развитие государственно-частного партнерства по направлению создания платных автомобильных дорог.

8.2. Для привлечения негосударственных средств финансирования объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры должны быть созданы условия для

строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений необходимо провести ряд мероприятий:

- разработать нормативно-правовую базу, обеспечивающую четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором;

- постоянное совершенствование законодательства, регулирующего вопросы инвестиционной деятельности в сфере дорожного хозяйства, осуществляемой в форме капитальных вложений;

- выполнить уточнения и изменения в существующей и перспективной системах доходных полномочий бюджетов разных уровней;

- рассмотреть вариант развития улично-дорожной сети с использованием внебюджетных источников финансирования, в том числе заемных средств, для строительства и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе. В качестве внебюджетных средств для финансирования автомобильных дорог могут использоваться средства частных инвесторов.

Примечание:

ул. – улица;

пер. – переулок;

пр. – проезд;

д. – дом;

кв. – квартира;

км. – километр;

км² – квадратный километр;

м² – квадратный метр;

тыс. м² – тысяча квадратных метров;

ПДК – предельно допустимая концентрация;

АО – акционерное общество;

ЗАО – закрытое акционерное общество;

ОАО – открытое акционерное общество;

ООО – общество с ограниченной ответственностью;

МУП – муниципальное унитарное предприятие;

ИП – индивидуальный предприниматель.

Управляющий делами администрации –
заместитель мэра города

Г.А. Попова