**ООО «Академия ландшафта»**

**Программа**

**«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры**

**Омутнинское городского поселения»**

**Кировской области на 2016 - 2032 годы.**

**г.Пермь, 2016год**

**Кировская область**

**Омутнинское городское поселение**



**г.Пермь, 2016год**

Содержание

  **Паспорт 6**

 **I. Общие положения 9**

1.1 Основные понятия 12

 **II. Характеристика существующего состояния транспортной**

 **инфраструктуры 13**

 2.1 Положение Омутнинское городского поселения в

 структуре пространственной организации Кировской области 13

 2.2 Социально-экономическая характеристика Омутнинского

 городского поселения Кировской области 18

2.3 Экономическое развитие 20

 2.4 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной

 инфраструктуры по видам транспорта , имеющегося на территории

 Омутнинского городского поселения 25

 2.5 Характеристика сети дорог Омутнинского городского поселения, оценка

 качества содержания дорог. 30

 2.6 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в

 Омутнинского городском поселении, обеспеченность парковками. 41

 2.7 Характеристика работы транспортных средств общего пользования,

 включая анализ пассажиропотока. 43

 2.8 Характеристика условий немоторизированного передвижения. 50

 2.9 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка

 работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб,

 состояние инфраструктуры для данных транспортных средств. 52

 2.10 Анализ уровня безопасности дорожного движения 59

 2.11 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры

 на окружающую среду, безопасность и здоровье населения. 66

 2.12 Характеристика существующих условий и перспектив развития и

 размещения транспортной инфраструктуры Омутнинского

 городского поселения 69

 2.13 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для

 функционирования функционирования и развития транспортной

 инфраструктуры Омутнинского городского поселения. 70

 2.14 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры. 73

 **III. Прогноз транспортного спроса , изменения объемов и характера**

 **передвижения населения и перевозок грузов на территории**

 **Омутнинского городского поселения 75**

3.1 Прогноз социально – экономического и градостроительного

 развития городского поселения……………………………………………75

3.2 Прогноз транспортного спроса Омутнинского городского поселения,

 объемов и характера передвижения и перевозок грузов по видам

 транспорта , имеющегося на территории поселения. 81

 3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта,

 имеющегося на территории Омутнинского городского поселения. ..83

 3.4 Прогноз развития дорожной сети Омутнинского городского поселения. 83

 3.5 Прогноз уровня автомобилизации , параметров дорожного движения. ..85

 3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения. 88

 3.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на

 окружающую среду и здоровье населения. 92

 **IV. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития**

 **транспортной инфраструктуры Омутнинского городского**

 **поселения. 95**

 **V. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию,**

 **строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры**

 **Омутнинского городского поселения предлагаемого к**

 **реализации варианта развития 98**

5.1.Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам

 транспорта 99

 5.2.Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию

 транспортно-пересадочных узлов. 99

 5.3.Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового

 автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного

 пространства. 100

 5.4.Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного

 передвижения. 100

 5.5.Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта,

 транспортных средств коммунальных и дорожных служб. 101

 5.6.Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования

 местного значения Омутнинского городского поселения 101

 5.7 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том

 числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения

 перегруженности дорог или их участков. 102

 **VI. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по**

 **проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной**

 **инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития**

 **транспортной инфраструктуры 105**

#

#  VII. Оценка эффективности мероприятий по проектированию,

 **строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры**

 **предлагаемого к реализации варианта развития транспортной**

 **инфраструктуры 105**

 **VIII.Оценка эффективности социально-экономических последствий от**

 **от реализации программы «Комплексного развития транспортной**

 **инфраструктуры Омутнинского городского поселения на**

 **2016-2032 годы»……………………………………………………………….108**

  **IX Предложения по институциональным преобразованиям,**

 **совершенствованию правового и информационного обеспечения**

 **деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции**

 **объектов транспортной инфраструктуры Омутнинского городского**

 **поселения……………………………………………………………………109**

 Приложение

 к постановлению администрации

Омутнинского городского

 поселения Кировской области

 от \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Программа**

**«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры**

**Омутнинского городского поселения**

**Кировской области на 2016 – 2032 годы»**

**Паспорт**

**программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры**

**Омутнинского городского поселения Кировской области**

**на 2016 - 2032 годы»**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Омутнинского городского поселения» на 2016 - 2032 годы» |
| Основания для разработки программы | - Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 №190 – ФЗ- Федеральный закон от 29 декабря 2014года №456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»- Федеральный закон от 06 октября 2003 года [№ 131-ФЗ](http://zakon.scli.ru/ru/legal_texts/act_municipal_education/index.php?do4=document&id4=96e20c02-1b12-465a-b64c-24aa92270007) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;-Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;-Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;- поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;-постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-N1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»-Генеральный план Омутнинского городского поселения Кировской области |

|  |  |
| --- | --- |
| Разработчик программы | Общество с ограниченной ответственностью «Академия ландшафта» |
| Цели и задачи программы | Целью программы является:Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры Омутнинского городского поселения, повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории г.ОмутнинскаДля достижения указанных целей необходимо решение основных задач:- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения; - организация мероприятий по развитию и совершенствованию автомобильных дорог общего пользования местного значения Омутнинского городского поселения;  - организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории Омутнинского городского поселения, а также формированию безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортного травматизма |
| Целевые показатели программы | **Технико-экономические показатели:**-Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, %-Доля муниципальных автомобильных дорог, в отношении которых осуществлялись мероприятия по зимнему и летнему содержанию дорог, % ;-Протяженность капитально отремонтированных авто­мобильных дорог общего пользова­ния местного значения, км;- Протяженность отремонтированных тротуаров, км**Финансовые показатели:**-снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог**Социально-экономические показатели:**-Обеспеченность населения Поселения доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта, %-Количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории Поселения, ед.-Количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории поселения, чел. |
| Этапы и срокиреализации программы  | Срок реализации Программы – 2016 – 2025 г.г.Этапы реализации:-Первый этап - 2016 – 2020 г.г.-Второй этап - 2021 – 2025 г.г.-Третий этап – 2026 – 2032 г.г. |
| Объемы и источники финансированияПрограммы | Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы, составит 302 212,435 тыс.рубИз них из бюджета Омутнинского городского поселения 291 462,435тыс. руб., в том числе в первый этап по годам:2016 год- 25382,435 тыс. руб.2017 год- 13080,0 тыс. руб.2018 год- 14000,0 тыс. руб.2019 год- 14500,0 тыс. руб.2020 год- 14500,0 тыс. руб.2021-2025 годы- 70 000,0 тыс. руб2026-2032 годы- 140 000 тыс. руб |

**I.ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

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

 Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа разрабатывается и утверждается органами местного самоуправления поселения, городского округа на основании утвержденного в порядке, установленном Градостроительным Кодексом РФ, генерального плана поселения, городского округа

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

Обеспечение надежного и устойчивого обслуживания жителей Омутнинского городского поселения (в дальнейшем- Поселение) транспортными услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры - одна из главных проблем, решение которой необходимо для повышения качества жизни жителей и обеспечения устойчивого развития поселения.

Решение проблемы носит комплексный характер , а реализация мероприятий по улучшению качества транспортной инфраструктуры возможна только при взаимодействии органов власти всех уровней, а также концентрации финансовых, технических и научных ресурсов.

Система основных мероприятий Программы определяет приоритетные направления в сфере дорожного хозяйства на территории Поселения и предполагает реализацию следующих мероприятий:

1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.

2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.

4. Мероприятия по научно-техническому сопровождению программы.

 Мероприятия по капитальному ремонту и ремонту будут определяться на основе результатов обследования автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

В ходе реализации Программы содержание мероприятий и их ресурсы обеспечения могут быть скорректированы в случае существенно изменившихся условий.

Корректировка Программы производится на основании предложений Правительства Кировской области, администрации Омутнинского городского поселения, городской Думы Омутнинского городского поселения.

Администрация Поселения ежегодно с учетом выделяемых финансовых средств на реализацию Программы готовит предложения по корректировке целевых показателей, затрат по мероприятиям Программы, механизма ее реализации, состава участников Программы и вносит необходимые изменения в Программу.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Омутнинского городского поселения на 2016 – 2032г.г. (далее по тексту Программа) подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса РФ от 29 декабря 2004 №190 – ФЗ

- Федерального закона от 29 декабря 2014года №456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»

- Федерального закона от 06 октября 2003 года [№ 131-ФЗ](http://zakon.scli.ru/ru/legal_texts/act_municipal_education/index.php?do4=document&id4=96e20c02-1b12-465a-b64c-24aa92270007) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

-Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

-Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

- поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;

-постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-N1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»

-Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;

- Генерального плана Омутнинского городского поселения Омутнинского муниципального района Кировской области.

- Программы социально-экономического развития муниципального образования Омутнинское городское поселение Омутнинского района Кировской области на 2015- 2021 годы

 Программа рассчитана на долгосрочную перспективу сроком на 17 лет.

 Таким образом, Программа является инструментом реализации приоритетных направлений развития Омутнинского городского поселения на долгосрочную перспективу, ориентирована на устойчивое развитие Поселения и соответствует государственной политике реформирования транспортной системы Российской Федерации.

 **1.1Основные понятия.**

В настоящей Программе используются следующие основные понятия:

- **автомобильная дорога** — объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся её технологической частью, — защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог;

- **защитные дорожные сооружения** — сооружения, к которым относятся элементы озеленения, имеющие защитное значение; заборы; устройства, предназначенные для защиты автомобильных дорог от снежных лавин; шумозащитные и ветрозащитные устройства; подобные сооружения;

- **искусственные дорожные сооружения** — сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями для такого движения, прогона (зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады, подобные сооружения);

- **производственные объекты** — сооружения, используемые при капитальном ремонте, ремонте, содержании автомобильных дорог;

- **элементы обустройства автомобильных дорог** — сооружения, к которым относятся дорожные знаки, дорожные ограждения, светофоры и другие устройства для регулирования дорожного движения, места отдыха, остановочные пункты, объекты, предназначенные для освещения автомобильных дорог, пешеходные дорожки, пункты весового и габаритного контроля транспортных средств, пункты взимания платы, стоянки (парковки) транспортных средств, сооружения, предназначенные для охраны автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, тротуары, другие предназначенные для обеспечения дорожного движения, в том числе его безопасности, сооружения, за исключением объектов дорожного сервиса;

- **дорожная деятельность** — деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог;

- **владелец автомобильных дорог** — администрация Омутнинского городского поселения;

- **пользователи автомобильными дорогами** — физические и юридические лица, использующие автомобильные дороги в качестве участников дорожного движения;

- **реконструкция автомобильной дороги** — комплекс работ, при выполнении которых осуществляется изменение параметров автомобильной дороги, её участков, ведущее к изменению класса и (или) категории автомобильной дороги либо влекущее за собой изменение границы полосы отвода автомобильной дороги;

- **капитальный ремонт автомобильной дороги** — комплекс работ по замене и (или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и (или) их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги и не изменяются границы полосы отвода автомобильной дороги;

- **ремонт автомобильной дороги** — комплекс работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги;

- **содержание автомобильной дороги** — комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценке её технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения;

Иные понятия и термины использованы в настоящей Программе в значениях, определенных Федеральным законом от 08.11.2007 N 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

**II.Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры.**

 **2.1 Положение Омутнинского городского поселения в структуре**

 **пространственной организации Кировской области**

 Территория Омутнинского городского поселения входит в состав территории Омутнинского муниципального района Кировской области, расположена в юго - западной его части.

**Омутнинское городское поселение** – муниципальное образование, состоящее из пяти населенных пунктов, объединенных общей территорией, в которых местное самоуправление осуществляется населением непосредственно и через выборные органы местного самоуправления.

**Границы** Омутнинского городского поселения утверждены Законом Кировской области от 07.12.2004 г. № 284-ЗО «Об установлении границ муниципальных образований Кировской области и наделении их статусом муниципального района, городского округа, городского поселения, сельского поселения».

 Омутнинское городское поселение граничит: на севере – с Восточным городским поселением, на востоке - с Белореченским, Вятским и Залазнинским, Шахровским сельскими поселениями, на юге – с Ярским муниципальным районом Удмуртской республики, на западе - с Фалёнским городским поселением Фалёнского района, на западе с Чернохолуницким сельским поселением Омутнинского района.

Общая площадь Омутнинского городского поселения составляет 49,75 кв.км.

В соответствии с Законом Кировской области от 04 декабря 2007г. №203-ЗО (ред. от 03.10.2011г.) «О реестре административно-территориальных единиц и населенных пунктов Кировской области» в состав Омутнинского городского поселения входило 6 населенных пункта: г. Омутнинск в границах городской черты, посёлок Васильевский, посёлок Омутнинский, поселок Потеринский деревня Плетенёвская, деревня Осокино

На основании ч.1. ст. 1 Закона Кировской области от 03.10.2011 № 62-ЗО «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Кировской области» поселок Потеринский, административно подчиненный городу Омутнинску, был исключен из состава населенных пунктов Омутнинского района Кировской области.

Административным центром городского поселения является город Омутнинск.

Территория и состав территории городского поселения.

Таблица №1

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование поселения | Наименование населенных пунктов | Годобразования | Расстояние до центра МО (км) | Площадь(кв.км) |
| Омутнинское городское поселение | г. Омутнинск | 1773 |  | 45,61 |
| п. Омутнинский | 1948 | 44 | 0,29 |
| п. Васильевский | 1953 | 15 | 3,06 |
| д, Плетеневская | 1941 | 2,5 | 0,57 |
| д. Осокино | 1939 | 5 | 0,22 |
| Общая плошадь | 49,75 |

Населенные пункты, входящие в состав городского поселения, распределены по территории поселения, их рассредоточение определили имеющиеся транспортные пути, на которых они исторически создавались.

**Город Омутнинск**

Площадь населенного пункта - 45,61 кв.км. В г. Омутнинске проживает 22 934 человек.

Город Омутнинск образован в 1773 году (статус города приобретен в 1921 году) с момента запуска металлургического завода.

Планировочная структура города Омутнинска в значительной мере определена характером сложившейся застройки, существующей сетью улиц и ландшафтом местности. Наиболее выраженными природными особенностями территории являются:

- холмистый рельеф с большим количеством залесённых оврагов в северной части города и относительно спокойной – в центральной и южной части города;

- наличие живописной акватории пруда в центре города;

- в северной и южной части к границе города примыкают большие лесные массивы

 Железная дорога, естественный рельеф, акватория пруда делит территорию города на 3 планировочных района.

 Промышленная и коммунально – складская зона , в основном, размещаются в северо-восточной и восточной частях города вдоль полосы отвода железной дороги. Градообразующее предприятие АО «ОМЗ» занимает центральную часть территории города.

 Планировка центральной и южной частей города имеют регулярный характер с прямоугольной сеткой улиц, северная часть территории города расчленена большим количеством оврагов и не имеет ярко выраженной регулярности.

 Историческая общественно – деловая зона сохранилась в центральной части города на левом берегу Омутнинского пруда между улицами Юных Пионеров, Свободы, Коковихина, где располагаются основные административные здания, центральная районная больница, школы, детские сады, парки, спортивные сооружения, Дом культуры, развлекательные центры, кафе, банк, аптеки, магазины.

 Общественно - деловой центр связан с жилой застройкой и зоной отдыха.

 Зона жилой застройки подразделяется на три строительные зоны: зону индивидуальной жилой застройки, зону малоэтажных многоквартирных жилых домов (до 4-х этажей) и незначительным числом среднеэтажных многоквартирных жилых домов (5-8 этажей). Количество жилых домов- более 5 000 деревянных одноквартирных и двухквартирных домов, 120 каменных многоквартирных домов

 Водные объекты: Омутнинское водохранилище и р. Омутная на территории города создали благоприятную основу для развития зон рекреационной направленности, призванных обеспечить благоприятную среду обитания, как для местных жителей села, так и для его гостей.

 В систему озеленения города входят зелёные насаждения на территории приусадебных участков, парки (скверы) и лесные, которые улучшают микроклимат и создают благоприятный эффект селитебной территории, участвуют в архитектурной композиции деревни, обогащают архитектуру зданий и придают живописность.

 Основная компонента архитектурного облика современного города Омутнинск - это обилие старой застройки, практически не реконструируемой и не обеспеченной фасадной отделкой. Основная масса зданий выполнена в сталинский период (кирпичного блокового исполнения).

 Также на территории города есть и деревянная постройка усадебного типа. При реконструкции центральной части города, без строительства новых зданий, эстетическая привлекательность города увеличивается, что благоприятно влияет на общее состояние городской урбанизированной среды для комфортности восприятия и проживания. Все здания, реконструкция которых желательна с эстетической точки зрения, компактно расположены в центральной части города, что позволяет оформить несколько цельных архитектурных ансамблей при достаточно умеренных финансовых затратах.

**Поселок Васильевский**

Поселок относится к муниципальному образованию «Омутнинское городское поселение», несмотря на то, что расстояние до города Омутнинска - 44 км. Площадь населенного пункта-3,06 кв.км.

 Основан в военные 1940-е годы на 33-м километре УЖД Омутнинск - Чёрная Холуница, в том месте, где железная дорога проходила по Фалёнскому району, рядом с деревней Балдёнки. В посёлке располагался леспромхоз треста «Стройдеталь» Министерства промышленности продовольственных товаров РСФСР. По данным Всесоюзной переписи 1959 года, на лесоучастке Васильевском проживало 294 человека. В 1980-е гг. с ликвидацией посёлков Волковка и Новая Половинка население превысило 500 человек. В настоящее время в поселке зарегистрировано 36 человек, фактически никто не проживает.

**Деревня Плетеневская**

Основана незадолго до революции выходцем из Удмуртии Василием Плетеневым. В 1936 году состояла из 2 дворов, 9 жителей. Выросла в большую деревню в послевоенное время, в период укрупнения колхозов, когда стала центральной усадьбой колхоза "Имени Чапаева" (колхоз - с 1939 года). Переехали семьи из деревень Песчанка, Злобинцы, Ждановцы и др. В 1960-е годы колхоз реорганизован в совхоз "Северный". В 1960-е годы хозяйство по-настоящему встало на ноги. Появились каменные постройки, в первую очередь это коснулось ферм. В 1964 году открыт медпункт. В 1971 году открыта библиотека, основу ее составили книги из Волосковской библиотеки. В 1979 году в деревне построили первое 2-х этажное здание. С 1980 по 1985 годы велось строительство кирпичных жилых домов. В 1980-е годы была построена пилорама, а в 1986 году выстроено здание конторы, через год в деревне появился спортивный комплекс.

###  В настоящее время численность населения деревни составляет 276 человек.

### Жилая зона сформирована 11 улицами индивидуальных жилых домов с участками: ул*.*Новая, ул. Бамовская, ул. Цветочная, ул. Молодежная, ул. Совхозная, ул. Садовая, ул. Фермерская, ул.Центральная ,ул.Тенистая, ул.70-летия Победы, ул.Семейная. Количество жилых домов-91.

**Деревня Осокино**

 Расположена в 2,5 км к западу от Омутнинска на возвышенности, расположенной на месте бывшего починка Ворошинский, основанного кержаком Аверьяном Ворошиным (3 - 4 семьи). Затем размещался колхоз, относящийся к Омутнинскому металлургическому заводу (ОМЗ). С 1940 года до середины 1960-х годов - подсобное хозяйство ОМЗ. Потом - второе отделение совхоза "Северный" и позднее - колхоз "Пригородный". Входила в Песчанский сельский округ, теперь в черте Омутнинского городского поселения.

 Площадь населенного пункта-0,22 кв.км . Численность населения-252 человека.

Жилая зона сформирована 4 улицами индивидуальных жилых домов с участками: ул.Радужная, ул.Дачная, ул. Пригородная, ул.Попова. Количество жилых домов-89.

**Поселок Омутнинский**

 Небольшой посёлок (лесоучасток) в 11 км к северо-западу от Омутнинска. Лесоучасток основан в годы ВОВ неподалёку от починка Ильинского как колония для заключённых – лесозаготовителей (до 1950 г.). Особенность первых строений – бараки в виде деревянных круглых юрт на 15 человек. Затем - посёлок лесозаготовителей Омутнинского леспромхоза.

 Площадь населенного пункта -0,29 кв.км.В настоящее время население поселка составляет 117 человек. Жилая зона сформирована 3 улицами индивидуальных жилых домов с участками: ул.Клубная, ул.Лесная, ул.Мира. Количество жилых домов -48.

 Территория Омутнинского городского поселения занимает 86938 га земель, в том числе лесов – 73800 га и сельскохозяйственных угодий – 2500 га. Территорию поселения составляют исторически сложившиеся земли поселения, прилегающие к ним земли общего пользования, территории традиционного природопользования населения поселения, рекреационные земли, земли для развития городского поселения.
 Транспортная инфраструктура Омутнинского городского поселения представлена автомобильным и железнодорожным транспортом, которые осуществляют грузовые и пассажирские перевозки. С запада на восток поселение пересекает автомобильная дорога регионального значения «Киров – Слободской – Белая Холуница – Омутнинск – Афанасьево – граница Пермской области» и железнодорожная ветка «Яр – Верхнекамская» с железнодорожной станцией Стальная в г. Омутнинске. Расстояние до областного центра г. Киров по железной дороге составляет 232 км. Расстояние до областного центра по автомобильной дороге - трассе «Киров – Слободской – Белая Холуница – Омутнинск – Афанасьево – граница Пермской области» – 182 км.

 По уровню экономического развития и освоенности территории г. Омутнинск имеет промышленную специализацию. Главные отрасли: металлургическая, заготовка и переработка леса. На территории города располагается ЗАО «Омутнинский металлургический завод», являющийся градообразующим предприятием и определяющим дальнейшее развитие г. Омутнинска.

 Территория Омутнинского городского поселения имеет выгодное географическое положение: хорошую транспортную доступность, развитую сеть автомобильных дорог, выход на железнодорожную сеть ОАО «РЖД». Территория имеет резервы для промышленного и сельскохозяйственного развития, а также комплексного освоения жилищного строительства.

 **2.2Социально-экономическая характеристика муниципального**

**образования Омутнинского городского поселения Омутнинского района Кировской области.**

Одним из показателей экономического развития является численность населения. Изменение численности населения служит индикатором уровня жизни в Поселении, привлекательности территории для проживания, осуществления деятельности.

Численность населения Омутнинского городского поселения по состоянию на 01.01.2016 года- 22934человека, что составляет более половины всего населения муниципального района. Основная часть населения (97%) проживает в г. Омутнинск с численностью жителей 22 253 человека, 3 % населения городского поселения проживает в д. Осокино, д. Плетенёвская, пос. Омутнинский и составляет 645 человека. Люди, прописанные в пос. Васильевском, проживают в г. Омутнинске.

Численность населения Омутнинского городского поселения в разрезе населенных пунктов на 01.01.2016г.

Таблица №2

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование населённого пункта | Количество(человек) | Наименование населённого пункта | Количество(человек) |
| г. Омутнинск | 22 253 | д. Плетеневская | 276 |
| д. Осокино | 252 | п. Васильевский | 36 |
| п. Омутнинский | 117 |  |
| Итого: 22934 |

Примечание: данные предоставлены администрацией Омутнинского городского поселения

Основные демографические показатели Омутнинского городского поселения в период 2009-2015 гг.

Таблица №3

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п\п | Наименование показателя | Ед.изм |  | Отчет |
| 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| 1 | Население Омутнинского городского поселения | Чел. | 25 152 | 25098 | 23670 | 23574 | 23334 | 23012 | 22 934 |
| 2 | Прирост населения | Чел. | -44 | -60 | -3 | -29 | 22 | -24 | -78 |
| 3 | Рождаемость | Чел. | 315 | 295 | 310 | 311 | 332 | 285 | 523 |
| 4 | Смертность | Чел. | 359 | 355 | 313 | 340 | 310 | 309 | 630 |

 Согласно данным, представленным в таблице №3 демографическая ситуация в городе носит проблемный характер. Среднегодовая численность населения имеет тенденцию к снижению:

* происходит сокращение численности городского населения вследствие естественной депопуляции, население Омутнинского городского поселения за последние 5 лет сократилось на 1,9 тыс. человек или на 8,2 %.
* в структуре населения падает доля трудоспособного населения и, соответственно, растет доля неработающих (дети и подростки до 16 лет и пен­сионеры), в количественном отношении прерогатива населению старшего возраста, что влечет за собой повышенную нагрузку на трудоспособное население.

 На показатель численности населения в трудоспособном возрасте оказывают влияние такие факторы естественного и миграционного движения, как рождаемость, смертность, в том числе смертность лиц трудоспособного возраста; структурные факторы (доля лиц младших и старших возрастных групп, старение населения), миграция.

 В Омутнинском городском поселении среднегодовая миграция населения колеблется от 200 до 400 человек в год.

 Достаточно низкий уровень жизни населения приводит к сокращению численности населения, ухудшению качественных параметров, росту отрицательных потоков миграции с территории городского поселения.

 Для улучшения демографической ситуации в Омутнинском городском поселении требуется осуществить комплекс мер, включающих широкий круг социально-экономических мероприятий, которые определяют демографическое развитие и направлены на:

 - укрепление репродуктивного здоровья населения, здоровья детей и подростков, сокращение уровня материнской и младенческой смертности;

 - сокращение общего уровня смертности населения, в том числе от социально значимых заболеваний и внешних причин;

 - повышение уровня рождаемости;

 - укрепление института семьи, возрождение и сохранение традиций крепких семейных отношений, поддержку материнства и детства (обеспечение жильем, финансовая и медицинская помощь на период декретного отпуска, обеспечение детскими дошкольными учреждениями и т.д.);

 - улучшение миграционной ситуации.

 - создание условий и перспектив для молодёжи.

**2.3 Экономическое развитие**

**Промышленность**

В соответствии с подходами Министерства регионального развития Российской Федерации к монопрофильным отнесены населенные пункты, в которых имеется одно или несколько предприятий, работающих в рамках единого производственно-технологического процесса. К числу таких муниципальных образований относится г. Омутнинск.

Ведущая отрасль промышленности города — [черная металлургия](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A7%D1%91%D1%80%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%BC%D0%B5%D1%82%D0%B0%D0%BB%D0%BB%D1%83%D1%80%D0%B3%D0%B8%D1%8F). Градообразующим предприятием г. Омутнинска является ЗАО «Омутнинский металлургический завод» (далее – АО «ОМЗ») - одно из старейших в Кировской области предприятий черной металлургии с неполным металлургическим циклом, специализирующееся на выпуске горячекатаных фасонных профилей и стальных фасонных профилей высокой точности (СФПВТ) сложных сечений.

 На долю предприятия приходится 19,7 % от численности экономически активного населения города Омутнинска, 95,3% объема промышленного производства, 46,6 % от общего объема налогов и сборов, поступающих в бюджет Омутнинского городского поселения

 Промышленность Омутнинского городского поселения также представлена такими предприятиями как ООО «Омутнинский хлебокомбинат. Торговля», ООО «Омутнинский хлебокомбинат плюс», ОАО «Омутнинский хлебокомбинат» и производством, организованным на производственных площадках учреждений уголовно-исполнительной системы.

Вышеперечисленные предприятия формируют налоговый потенциал территории, активно реализуют инвестиционные проекты по развитию собственных производств. Промышленность, а именно металлургия, занимает ведущее место, как в экономике района, так и в городском поселении.

**Занятость**

По данным городской администрации, количество населения в Омутнинском городском поселении на 1 января 2016 года составляет 22 934 человека, 13 378 из них – в трудоспособном возрасте, и только 10683 человека заняты в экономике.

Для занятости и безработицы в Омутнинске характерна высокая зависимость от деятельности АО «ОМЗ». В градообразующем АО «ОМЗ» по состоянию на 01.01.2016 занято 2673 человек, количество работающих на предприятии сократилось на 827 человек по сравнению с 2009 годом.

Условия экономического кризиса сказались и на монотерритории города Омутнинска. Сокращение количества работающих на градообразующем предприятии ведет к увеличению безработных граждан. Высвободившиеся сотрудники градообразующего предприятия не могут найти работу без переобучения, так как они имеют определенную профессиональную специализацию, которая не востребована на внутреннем рынке труда Омутнинска.

На 1 января 2016 года официальное число безработных в Омутнинске составило 181 человек. Среди безработных – половина лиц без профессионального образования. Не имеют оконченного общего образования 8% безработных и 40% относятся к неквалифицированным рабочим.

По итогам 2015 года численность скрытой безработицы оценивалась в среднем в 1086 чел. В настоящее время уровень безработицы составляет 1,1%, и численность фактических безработных в этом году прогнозируется до 1710 человек.

Спросом пользуются рабочие профессии: слесарь, станочник, машинист бульдозера, разнорабочий, имеющие начальное и среднее специальное образование. Специалисты с высшим профессиональным образованием на городском рынке труда остаются не востребованы.

Динамика показателей безработицы в г. Омутнинске в течение 2009-2015 гг.

Таблица №4

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Отчет |
| Уровень регистрируемой безработицы, % | 2,9 | 2,7 | 1,4 | 1,7 | 1,2 | 1,2 | 1,3 |
| Уровень безработицы (по методологии МОТ),% | 14,4 | 14,4 | 14,3 | 14,5 | 14,7 | 14,8 | 14,9 |
| Признано в установленном порядке безработными, чел. | 445 | 431 | 225 | 242 | 163 | 297 | 181 |
| Численность фактически безработных, не состоящих на учете в ЦЗН (оценка),чел. | 1735 | 1719 | 1895 | 1858 | 1917 | 1703 | 1086 |
| Количество вакансий, зарегистрированных в центре занятости населения за период, ед. | 1 658 | 1 428 | 1502 | 823 | 1365 | 651 | 31 |

Таким образом, неблагоприятная ситуация на градообразующем предприятии, наличие высокого уровня скрытой безработицы, перекос профессиональной и образовательной структуры безработных граждан, обуславливают необходимость качественного улучшения ситуации в сфере трудозанятости населения на территории Омутнинского городского поселения.

**Малое предпринимательство**

 Развитие малого бизнеса - важнейший фактор развития экономики города, повышения занятости населения, роста его доходов, удовлетворения потребностей в тех или иных видах услуг, самореализации граждан, пополнения доходов местного бюджета.

Малое предпринимательство города Омутнинска (далее – МП) составляют предприятия, относящиеся к отраслям металлообработки, лесной и деревообрабатывающей промышленности, торговли и общественного питания, жилищно-коммунального и агропромышленного комплексов.

Количество субъектов малого предпринимательства во всех отраслях экономики на территории муниципального образования в течение ряда лет остается стабильным.

В 2015 году на территории города осуществляли деятельность 163 малых и микропредприятий и 523 индивидуальных предпринимателей. Относительно 2010г. количество субъектов малого предпринимательства уменьшилось на 112 единиц.

Численность занятых в сфере малого предпринимательства в г. Омутнинске (по оценке на 01.01.2016 г.) составляло 2 240 человека (19,4 % по отношению к экономически активному населению).

Параметры, характеризующие уровень развития малого предпринимательства на территории Омутнинского городского поселения, 2010-2015 гг.

Таблица №5

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Наименование показателя | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 отчет | 2015 (отчет) |
| 1. | Количество субъектов малого предпринимательства, единиц, в том числе: | 731 | 775 | 766 | 763 | 730 | 690 |
|  | малые предприятия (с микропредприятиями) | 92 | 131 | 152 | 156 | 163 | 163 |
| индивидуальные предприниматели | 635 | 639 | 607 | 600 | 562 | 523 |
| крестьянские (фермерские) хозяйства | 1 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| потребительские кооперативы | 3 | 3 | 4 | 4 | 2 | 1 |
| 2. | Численность занятых в сфере малого предпринимательства, человек, в том числе: | 2974 | 2771 | 2424 | 2347 | 2232 | 2152 |
|  | малые предприятия (с микропредприятиями) | 1 215 | 1124 | 1200 | 1148 | 1061 | 919 |
| индивидуальные предприниматели (с работающими) | 1 743 | 1630 | 1201 | 1190 | 1171 | 1229 |
| крестьянские (фермерские) хозяйства (личные подсобные хозяйства) | 10 | 11 | 15 | 5 | 3 | 3 |
| потребительские кооперативы | 6 | 6 | 8 | 4 | 2 | 1 |
| 3. | Доля занятых в сфере малого предпринимательства по отношению к численности занятых в экономике, % | 24,5 | 22,1 | 19,6 | 19,5 | 19,4 | 19,5 |
| 4. | Число субъектов малого предпринимательства в расчете на 10 000 человек населения | 307 | 326 | 330 | 330 | 317,2 | 301,6 |
| 5. | Оборот субъектов малого предпринимательства, млн. рублей | 1 383,40 | 2295,1 | 2503,7 | 2727,3 | 2979,4 | 3208,1 |
| 6. | Инвестиции в основной капитал субъектов малого предпринимательства, млн. рублей | 60 | 84,1 | 85,5 | 85,5 | 83 | 80,3 |
| 7. | Средняя заработная плата работников субъектов малого предпринимательства, тыс. рублей: | 7 500 | 8000 | 9470 | 10363 | 10318 | 10730 |

Поддержка местной промышленности и малого предпринимательства в городе и районе является одной из приоритетных задач власти.

Сегодня город Омутнинск испытывает серьезную потребность в оживлении деловой активности в сфере малого предпринимательства, в развитии системной поддержки предпринимателей и улучшении инфраструктуры города.

Поддержка местной промышленности и малого предпринимательства в городе и районе является одной из приоритетных задач власти.

 С целью ускорения темпов поддержки и развития малого предпринимательства на территории города Омутнинска была реализована муниципальная целевая программа «Поддержка и развитие малого предпринимательства в городе Омутнинске» на 2011-2012 гг.

 В настоящее время поддержка и развитие малого предпринимательства на территории города Омутнинска осуществляется в рамках районной муниципальной программы «Поддержка и развитие малого и среднего предпринимательства в муниципальном образовании Омутнинский муниципальный район Кировской области на 2014-2020 годы».

На территории города действуют несколько общественных объединений предпринимателей и структур поддержки и развития предпринимательства, а именно:

* Координационный совет по малому и среднему бизнесу при Главе Администрации муниципального образования Омутнинского района Кировской области.
* Омутнинский Фонд поддержки малого предпринимательства «Бизнес-центр».
* Кооперативы (КПКГ «Бизнес-гарант»)

Направлениями деятельности данных организаций являются оказание разнообразных услуг предпринимателям и населению, помощь в получении кредитов, проведение круглых столов, совещаний.

 Одним из факторов, сдерживающих развитие малого предпринимательства в городе, является ограниченная мощность инфраструктуры города. Невозможность расширения круга потребителей коммунальных и социальных услуг, увеличения пропускной способности дорог без финансовых вложений не позволяет моногороду успешно развивать малое предпринимательство.

 Градостроительная деятельность на территории Омутнинского городского поселения осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации, законами и нормативными правовыми актами Кировской области, Омутнинского района, Уставом муниципального образования «Омутнинское городское поселение», Генеральным планом Поселения, а также с учетом положений иных актов и документов, определяющих основные направления социально-экономического и градостроительного развития территории поселения, охраны его культурного наследия, окружающей среды и рационального использования природных ресурсов.

**2.4 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Омутнинского городского поселения.**

 Транспортная инфраструктура должна обеспечить комфортную доступность территорий города, безопасность и надежность внутригородских, пригородных и внешних транспортных связей в условиях прогнозируемого роста подвижности населения и объемов пассажирских и грузовых перевозок, жестких экологических требований. Эти задачи требуют развития единой транспортной системы городского поселения, обеспечивающей взаимодействие и взаимную дополняемость общественного и индивидуального транспорта, городских, пригородных и внешних транспортных систем, а также возможность альтернативного выбора потребителем видов транспортного обслуживания.

 Транспортная инфраструктура Омутнинского городского поселения является составляющей инфраструктуры Омутнинского района Кировской области, что обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным свободное перемещение товаров и услуг.

 Транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры городского поселения, удовлетворяющая потребности всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющая общедоступное транспортное обслуживание населения. Устойчивое и эффективное функционирование транспорта является необходимым условием для полного удовлетворения потребностей населения в перевозках и успешной работы всех предприятий поселения.

г.Омутнинск имеет выгодное транспортное положение. По территории поселения проходит железная дорога федерального значения «Яр-Верхнекамская» (от линии «Киров-Пермь»), которая обеспечивает пропуск грузовых и пассажирских поездов. Расстояние от г.Омутнинска до областного центра по железной дороге- 232 км.

Основной автомобильный транспортный поток сосредоточен на дороге общего пользования регионального значения Белая Холуница- Омутнинск-Афанасьево III категории . Автомобильная дорога является своеобразной транспортной осью, связывающей территорию Омутнинского городского поселения с соседними регионами, с областным центром г.Киров, районным центром Афанасьевского района-пгт Афанасьево и районным центром Верхнекамского района-г.Кирс. Протяженность участка дороги в пределах поселения составляет 26 км. Расстояние от районного центра г.Омутнинск до областного центра г.Киров по автомобильной дороге-182 км.

**Внешний транспорт** Внешний транспорт для территории муниципального образования «Омутнинское городское поселение» представлен следующими видами:

- автомобильным

-железнодорожный

**Автомобильный транспорт**

Основная пригородная и междугородняя транспортная связь -автомобильная По автомобильной дороге расстояние от г.Кирова до г.Омутнинска составляет182 км.

Внешнее транспортное обслуживание населения обеспечивается пригородными и междугородними автобусными маршрутами.

Внутригородские перевозки осуществляют 2 индивидуальных предпринимателя и одно предприятие МУП «Омутнинское АТП», которые обслуживают 7городских маршрутов. Услугами городского транспорта пользуется около 2 млн. пассажиров ежегодно, в том числе около 60 тыс. человек, имеющих право проезда по социально-проездным документам.

Перевозки пассажиров по городским маршрутам осуществляются 22 транспортными средствами марки ПАЗ, ГАЗель *.*

Подвоз продуктов питания, хозяйственных товаров, строительных материалов осуществляется грузовым транспортом.

**Железнодорожный транспорт** –- Железнoдopoжная cтанция Стальная вxoдит в cocтав Кировского отделения Горьковской железной дороги, кoд 274608.

 Железнoдopoжная cтанция Стальная расположена на 60,8 км однопутного участка Яр-Верхнекамская. По объему работы и техническому оснащению станция отнесена к 4 классу, по характеру работы является промежуточной.

 К станции примыкают однопутные перегоны: Стальная-Струговской и Стальная-Озерница-Кировская, оборудованные двусторонней полуавтоматической блокировкой для движения пассажирских и грузовых поездов обоих направлений на автономной тяге

 К станции Стальная в административном подчинении приписаны 2 станции 5 класса-Струговской и Озерница-Кировская.

 Название связано с градообразующим предприятием — Омутнинским металлургическим заводом.

 Станция была открыта в 1940 году, после постройки железнодорожной ветки Яр — Лесная, которая связала северные месторождения фосфоритов, а также лесозаготовки и металлургические заводы Верхней Вятки с Транссибирской магистралью. Первый поезд по этой ветке прибыл в Омутнинск намного раньше — 15 июня 1931 года.

Станция Стальная выполняет следующие виды работ

 -прием и отправление пригородных поездов, продажу пассажирских билетов, посадку и высадку пассажиров.

 -прием, отправление, пропуск грузовых поездов

 -обработку (прицепку, отцепку вагонов) сборных (вывозных) поездов Яр-Шлаковая, Шлаковая-Яр.

 -маневровую работу с местными вагонами: подборка вагонов по фронтам подачи, подача, расстановка и уборка их на станционные пути, подформирование по направлениям следования после производства грузовых операций

 -коммерческий осмотр местных вагонов

 -прием, погрузку, выгрузку, выдачу грузов повагонными отправками

 -погрузку, выгрузку, сортировку контейнеров

 -подачу и уборку вагонов на грузовые фронты станции Озерница-Кировская

 -контрольный безостановочный осмотр грузовых поездов

 -выдачу предупреждений нечетным и четным сборным (вывозным) поездам своего формирования.

 Через станцию осуществляется прямое железнодорожное пассажирское сообщение города Омутнинска с областным центром Кировом и посёлками Песковка и Рудничный, городом Кирс и другими населенными пунктами

На участке Яр-Светлополянск курсируют пригородные поезда:

 6065 Светлополянск –Яр Текущее расписание электричек Светлополянск - Яр сформировано из 2 электропоездов (пригородных поездов): среди которых прямые - 1, проходящие - 1. Со станции Светлополянск электропоезд отправляется утром - 06:51 и доезжают до конечного пункта по расписанию в 12:47. Электричка делает остановку согласно расписанию 18 раз, а время, затрачиваемое на преодоление расстояния между двумя ближайшими населенными пунктами - около 18 минут

 6066 Яр — Светлополянск Текущее расписание электричек Яр - Светлополянск включает 3 электрички (пригородных поездов, дизелей), которые соединяют эти станции, среди которых есть дневные, вечерние. Самая скоростная электричка (пригородный поезд) отправляется в 15 ч 00 м со станции Яр и прибывает на станцию Светлополянск в 19 ч 06 м.

 6067 Верхнекамская – Киров Актуальное расписание электричек Верхнекамская -Киров сформировано из 1 электропоездов(пригородных поездов): среди которых прямые - 1, проходящие - 0. По маршруту курсирует единственная электричка 6067/6667 Верхнекамская - Киров-Пасс. - время в пути которой составляет 9 ч 33 м, которая отправляется в 21:26(какого времени) и прибывает на станцию назначения в 06:59. От станции Верхнекамская до остановки Киров электрички делают остановку согласно расписанию в среднем 28 раз, а время, затрачиваемое на преодоление расстояния между двумя ближайшими населенными пунктами - около 20 минут.

 6068- Киров-Пасс.- Светлополянск Текущее расписание электричек Киров - Светлополянск включает 1 электричку (пригородных поездов, дизелей), которые соединяют эти станции. Дневной пригородный поезд (электричка) отправляется со станции Киров-Пасс. в 18.09 и прибывает на станцию Светлополянск в 02.28 по местному времени, время в пути - 8 ч 19 м. По пути следования пригородный поезд (электричка) останавливается на 22 остановках. Приблизительное время движения составляет 6 ч 46 м, а суммарное время стоянок по пути - 1 ч 33 м.

 Пригородные маршруты обслуживаются составами, сформированными в г.Кирове. Состав поезда: тепловоз 2ТЭ10В депо Шлаковая и несколько пассажирских вагонов (их количество зависит от сезона). На участке Яр — Киров поезд ведёт электровоз.

 Вплоть до начала 1990-х годов железнодорожная линия являлась практически единственным средством сообщения в местности, по которой она пролегала. Качественных автодорог здесь не было. Города Омутнинск и Кирс не имели автобусного сообщения с областным центром.

 С появлением асфальтированных дорог и запуском автобусных маршрутов ситуация изменилась, пассажиропоток уменьшился. Однако пассажирское движение в 1990-х и 2000-х годах сохранялось в таком же объёме, как и раньше: две пары поездов, один из которых — по маршруту Киров — Верхнекамская, второй — по маршруту Яр — Верхнекамская.

 С 2004 года оба поезда поменяли свой статус с местных на пригородные. До перевода поездов в категорию пригородных поездка в них на любое расстояние оплачивалась по тарифам дальнего следования, и стоила дорого, что фактически лишало возможности пользоваться поездом для проезда, например, из Пещёры в Кирс.

 Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении по территории Кировской области имеет большое социальное значение. Пригородные поезда зачастую являются единственным видом транспорта. Основную массу пассажиров пригородных поездов составляют представители социально незащищённых групп населения – пожилые люди, учащиеся, люди с небольшим материальным достатком.

 Услуги по перевозке пассажиров оказывает ОАО «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания». За январь-сентябрь 2016 года пригородными поездами ОАО «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания» по территории Кировской области было перевезено свыше двух миллионов пассажиров.

 В настоящее время сохранение существующего объема движения пригородных поездов становится для перевозчика проблематичным, так как согласно проекту областного бюджета на 2017 год в региональной казне не заложены субсидии организациям железнодорожного транспорта на следующий год. Правительство Кировской области через эти субсидии компенсирует перевозчику потери в доходах от предоставления льгот на проезд отдельным категориям граждан.

 Для обслуживания пассажиров на станции Стальная имеется здание вокзала, где находится зал ожидания и билетная касса.

На железнодорожных вокзалах пассажирские платформы сооружаются для обеспечения удобной, быстрой и безопасной посадки и высадки пассажиров по каждому пути приема и отправления поездов.

На станции Стальная имеются 2 низкие пассажирские платформы на обочине 3 пути и в междупутии 1-3 путей.

 В здании вокзала также располагаются рабочие места начальника станции, начальника вокзала, начальника ЛАФТО, технический кабинет, товарная контора, комнаты отдыха, линейный пункт полиции, кабинет ПД-2

 Железнодорожный вокзал находится в удовлетворительном состоянии, на ноябрь-декабрь 2016 года запланирован капитальный ремонт кровли.

Железнодорожный транспорт используется в интересах местной промышленности

 Основные грузы на железнодорожной линии: лес, металлургическая продукция (на станции Стальная находится Омутнинский металлургический завод, на станции Кирс — завод «Кирскабель»), торф (погрузка на станции Светлополянск, добычу торфа ведёт Дымное торфопредприятие). До начала 2000-х годов в значительном объёме вывозилась продукция Верхнекамского фосфоритного рудника (посёлок Рудничный, станция Верхнекамская). Однако гигантское предприятие было закрыто.

**Воздушный транспорт**

 На территории Омутнинского городского поселения воздушный транспорт не используется, никаких мероприятий по обеспечению воздушным транспортом не планируется.

**Велосипедный транспорт**

 Велосипедный транспорт как самостоятельный, не развивается. Отсутствуют специальные велодорожки вдоль магистральных дорог.

**2.5 Характеристика сети дорог Омутнинского городского поселения,**

**оценка качества содержания дорог.**

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

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

 Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Омутнинского городского поселения, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования местного значения важно для поселения. Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

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

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков недоремонта.

Для поддержания автодорожной сети муниципального образования в над­лежащем состоянии необходимо ежегодное финансирование в размере не менее 13–15 млн. руб. Однако, ежегодно из бюджета Омутнинского городского поселения выделяется недостаточно средств.

 В связи с недостаточным финансированием дорожной отрасли в Омутнинском городском поселении эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц .

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

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования местного значения Омутнинского городского поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Каркас автодорожной сети Омутнинского городского поселения формируют региональные и местные дороги.

Автомобильная дорога Киров – Слободской – Белая Холуница – Омутнинск – Афанасьево – граница Пермского края является автодорогой регионального значения III категории с асфальтобетонным покрытием.

 В настоящее время идет процедура передачи автодороги Киров – Слободской – Белая Холуница – Омутнинск – Афанасьево – граница Пермского края, как части маршрута Кострома – Шарья – Киров – Пермь в федеральную собственность с 01.01.2017 года.

Транспортная инфраструктура города Омутнинска представлена железнодорожными путями Горьковской железной дороги и автомобильными дорогами общего пользования местного значения, протяжённость которых составляет 168,675 км, из них с асфальтобетонным покрытием – 33,7 км или 20 % от общей протяженности дорог.

На территории города расположены два автомобильных моста и один пешеходный мост.

Все пересечения автомобильных дорог осуществляются в одном уровне.

 Действующая сеть автомобильных дорог муниципального образования Омутнинского городского поселения сформирована в 40-60-е годы XX века. Значительная часть автомобильных дорог общего пользования местного значения имеет высокую степень износа и практически исчерпала свою пропускную способность.

 В Омутнинском городском поселении официального проведения оценки технического состояния автомобильных дорог специализированными организациями в соответствии с приказом Минтранса РФ от 27 августа 2009г. №150 «О порядке проведения оценки технического состояния автомобильных дорог» не проводилось.

 В настоящее время в Омутнинском городском поселении необходимо проведение технической инвентаризации автомобильных дорог общего пользования местного значения с целью уточнения их технических характеристик.

 Техническая инвентаризация автомобильных дорог- систематизированные действия по сбору, составлению технического паспорта, присвоению идентификационного номера и хранению информации о наличии, местоположении, составе, техническом состоянии объектов и их правообладателях.

 Технический учет и паспортизацию автомобильных дорог проводят с целью получения данных о наличии дорог и дорожных сооружений, их протяженности и техническом состоянии для рационального планирования работ по дальнейшему развитию дальнейшей сети, реконструкции, ремонту и содержанию эксплуатируемых дорог.

 Техническому учету и паспортизации подлежат все автомобильные дороги общего пользования. Учет и паспортизацию проводят по каждой автомобильной дороге в отдельности, руководствуясь действующими требованиями.

 Элементы дороги, подлежащие техническому учету: полоса отвода, земляное полотно, проезжая часть, искусственные сооружения, здания дорожной службы, дорожные инженерные устройства, обстановка и озеленение дорог, здания автотранспортной службы.

 Техническая инвентаризация автомобильных дорог включает в себя следующие работы:

 - уточнение перечня автомобильных дорог общего пользования, их наименование и протяженность;

 - установка или уточнение геометрических параметров дорог;

 - определение типа и состояния покрытий, оценивание прочности дорожных одежд;

 - проведение инвентаризации мостов, путепроводов, эстакад, труб, тоннелей и других искусственных сооружений;

 - сбор данных об интенсивности движения и составе транспортных средств;

 - установка балансовой стоимости дорог и сооружений, относящихся к ним.

 По результатам технического учета независимо от вида паспортизации создается или обновляется технический паспорт дороги, в котором указывается категория дороги и ее идентификационный номер.

 Идентификационный номер присваивается в соответствии с Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 7 февраля 2007 года №16 ««Об утверждении Правил присвоения автомобильным дорогам идентификационных номеров»

 Классификация автомобильных дорог общего пользования местного значения поселения и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) осуществляются в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

 Категории дорог устанавливаются по совокупности следующих показателей: фактическая и приведенная интенсивность движения, количество полос, скорость движения, ширина полосы, ширина разделительной полосы, ширина укрепительной краевой полосы, ширина земляного полотна, максимальный продольный уклон, радиус кривой в повороте.

 В соответствии с ГОСТ Р 52398 «Классификация автомобильных дорог, основные параметры и требования» дорожно-транспортная сеть Омутнинского городского поселения состоит из дорог III-V категорий, предназначенных не для скоростного движения.

 Для дорог III категории, где меньшая интенсивность движения, обустраивается облегченное улучшенное покрытие. На них допускается ширина полос до 3,5 м и радиусов поворотов - 600 м, их максимальный уклон может достигать 5%. Но при этом по участкам III категории могут двигаться автомобили с осевой нагрузкой до 10 т. Расчетный скоростной режим на них - не более 100 км/ч, количество полос движения в каждую сторону - не больше двух.

 К IV категории относят дороги с твердым покрытием, но оно может не иметь улучшений (покрытие из гравия, булыжника). Ширина полос движения на них не более 3 м, максимум продольных уклонов может достигать 6%, минимальный радиус поворота 250м. Максимальная осевая нагрузка - 6 т, зимой их должны очищать, но на покрытии можно оставлять слой льда и снега. Если дороги не имеют улучшенного покрытия, в весенний период на них может вводиться ограничение на движение машин определенной грузоподъемности. Причина этого лежит в том, что весной из-за большого увлажнения дорожного полотна уменьшается его опорная способность, и под действием определенной осевой нагрузки может произойти деформация дорожной одежды. Если же ограничение не вводится, то весной по таким дорогам следует передвигаться осторожно, с учетом того, что из-за возникающих нервностей и трещин может постоянно меняться трение качения, что усложняет управление машиной.

 К V категории относят дороги, не обладающие твердым покрытием (проложенные по обычному грунту). Для повышения устойчивости верхнего слоя их поверхность иногда обрабатывается специальными связывающими добавками. В период распутицы или во время обильных снегопадов по ним допускается прекращение движения. Они имеют, как правило, всего одну полосу движения, ширина полосы 4,5 метра, разделительная полоса не требуется, допускается пересечение в одном уровне с автомобильными дорогами, велосипедными и пешеходными дорожками, с железными дорогами и допускается доступ на дорогу с примыканием в одном уровне, расчетная скорость на них не превышает 60 км/час.

После создания технического паспорта выполняется его сопровождение, т.е. внесение новых (измененных) данных о дороге и дорожных сооружениях.

 Перечень муниципальных автомобильных дорог и искусственных сооружений указан в Приложении № **1**

 В Омутнинском городском поселении создана комиссия, которая осуществляет контроль за исполнением муниципальных контрактов в части приемки выполненных работ и строительный контроль за проведением ремонта дорог, ремонта тротуаров, капитального ремонта дорог и содержания дорог общего пользования. В комиссию входят заместитель главы администрации Омутнинского городского поселения Уткин Сергей Григорьевич, заведующий отделом жизнеобеспечения администрации Омутнинского городского поселения Никулин Павел Владимирович, специалист отдела жизнеобеспечения Игнатьев Антон Викторович.

 Комиссия обязана проводить проверку асфальтированных дорог общего пользования и тротуаров в течение гарантийного срока с целью определения их эксплуатационного состояния, выявления дефектов. По результатам проверки составляется акт, в котором указывается номер контракта, дата контракта, наименование контракта и заключение комиссии о состоянии асфальтированных дорог и тротуаров.

 В настоящее время необходимо обеспечить соответствие параметров автомобильных дорог общего пользования потребностям участников дорожного движения и транспортного обслуживания населения, предприятий, учреждений и организаций поселения, в связи с чем возникает необходимость разработки системы поэтапного совершенствования автомобильных дорог общего пользования местного значения с доведением характеристик дорог до нормативных, с учётом ресурсных возможностей.

 За 2015 год на содержание и ремонт дорог в Омутнинском городском поселении было потрачено 11 140,434 тыс.руб.

 Из них из Омутнинского городского бюджета-10 190,834 тыс.руб.

Перечень проведенных работ по содержанию и ремонту дорог за 2015 год

Таблица №6

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Выполненные работы | протяженность (площадь) | сумма | бюджет |
| 1 | Содержание дорог | 168,675 км | 6278469 | местный |
| 2 | ямочный ремонт | 1462 кв.м. | 1101568.94 | местный |
| 3 | Ремонт дорог картами |
| 3.1 | Спортивная | 1170 кв.м. | 949600 руб. | областной |
| 103869,20 руб. | местный |
| 3.2 | ямочный ремонт | 640 кв.м. | 1998806,72 руб. | местный |
| 3.3 | Комсомольская 30 | 0,029 км |
| 3.4 | Ленина 2-4 | 0,030 км |
| 3.5 | Ленина (магазин Магнит) | 0,025 км |
| 3.6 | Октябрьская 11-13 | 0,015 км |
| 3.7 | Тукмачева 35-37 | 0,030 км |
| 3.8 | перекресток ул. Коковихина Кривцова, Трудовых резервов | 0,035 км |
| 3.9 | Комсомольская 72 | 0,055 км |
| 3.10 | Урицкого( от ул. Свободы до ул. 30-летия победы) | 0,100 км | 99845,70 руб. | местный |
| 4 | Ремонт тротуаров |
| 4.1 | Комсомольская (ул. Свободы - ул. 30-летия Победы) |   | 308586,52 руб. | местный |
| 4.2 | Комсомольская (ул. Юных Пионеров - ул. 30-летия Победы) |   | 299688,40 руб. | местный |

 С 2010 года в регионе введена практика подписания соглашений между правительством Кировской области, крупными градообразующими предприятиями и органами местного самоуправления.

 Согласно трехстороннему соглашению между Правительством Кировской области, Омутнинским районом и ЗАО «Омутнинский металлургический завод» из областного, районного и городского бюджетов в 2016 году были выделены средства в сумме 20 миллионов рублей на капитальный ремонт главной транспортной артерии г.Омутнинска-улицы Юных пионеров. До этого магистраль не ремонтировалась более 10 лет, что привело к ее крайней изношенности.

 Администрация Омутнинского городского поселения провело и подготовило аукционы по определению подрядчика по ремонту асфальтового покрытия ул. Юных Пионеров г. Омутнинска. В результате отремонтировано около двух километров дороги, начиная от въезда на территорию АО «ОМЗ».

Улично-дорожная сеть

Улично-дорожная сеть **-** совокупность улиц, площадей, автомобильных дорог, в том числе внутриквартальных проездов, и других территорий общего пользования, специально предназначенных для движения транспорта и пешеходов. Параметры улиц и дорог определяют согласно их классификации, т.е. отнесением каждой улицы или дороги к определенной категории сообразно с местом и функциональ­ным назначением в общей планировочной структуре населенного пункта.

 Классификация улиц и дорог устанавливается при разработке проектов генеральных планов развития населенных пунктов в соответствии с общим архитектурно-планировочным решением.

Разделение всех городских улиц и дорог на виды подчинено необходимости оптимального распределения транспортных потоков, при котором движение на дальние расстояния осуществляется по одной группе улиц, а остальная улично-дорожная сеть обеспечивает обслуживание прилегающих территорий.

Городские улицы и дороги по своему назначению подразделяются на магистральные и местные.

Магистральные улицы и дороги

Магистральные улицы и дороги составляют основу улично-дорожной сети города и его пространственного каркаса. Эти пути сообщения обеспечивают:

-пассажирские и грузовые связи всех функциональных зон города между собой: жилых и промышленных районов, общегород­ского центра, общественных центров городского и районного зна­чения, мест отдыха и занятий спортом горожан, объектов внешнего транспорта и т.п.;

-транспортное обслуживание города в целом, крупных пла­нировочных зон и районов;

- связь города с системой внешних автомобильных дорог.

Маршруты массового наземного пассажирского транспорта проходят только по магистральным улицам и дорогам.

Основные магистральные улицы в г.Омутнинске: ул.Юных Пионеров, ул.Свободы, ул.30-летия Победы, ул.Коковихина, ул.Трудовые резервы, ул.Дорожная, ул.Ленина и ул. Октябрьская.

Улицы и дороги местного значении

составляют основу пла­нировочной структуры жилых, промышленных и коммунально-складских районов, общественных центров, территорий зон отдыха. Эти пути сообщения обеспечивают пассажирские, грузовые и пе­шеходные связи между объектами, расположенными в этих районах и зонах, а также связь объектов с системой магистральных улиц и дорог.

Покрытие улично-дорожной сети населенных пунктов в Омутнинском городском поселении разнообразно - асфальтированное, гравийное, грунтовое. Протяженность улично-дорожной сети с твердым покрытием по г. Омутнинск составляет 74,5 км.

Нынешнее физическое и эстетическое состояние улично-дорожной сети в Омутнинском городском поселении в большинстве своем не отвечает требованиям содержания и современным представлениям людей о благоустройстве. Не соответствуют требованиям такие характеристики улицы, как состав и размеры элементов поперечного профиля, дорожная одежда, освещенность, оснащенность средствами регулирования движения, качество озеленения, обеспечение шумозащиты прилегающих территорий, поверхностный водоотвод и пр.

Дорожная одежда проезжей части улиц не соответствует существующим нагрузкам и интенсивности движения. Вдоль некоторых автомобильных дорог отсутствуют тротуары. Боковые разделительные полосы нередко представляют собой газон, поросший сорной травянистой растительностью.

Таким образом, анализ транспортной инфраструктуры Омутнинского городского поселения показал, что для улучшения технического состояния улично-дорожной сети необходимо решить следующие проблемы :

- ремонт асфальтового покрытия большинства дорог

-укладка асфальтового покрытия на улицах с грунтовым покрытием

-устройство ограничения дорожного полотна

-устройство пешеходных тротуаров

В Омутнинском городском поселении на сегодняшний день остается актуальной проблема ливневой канализации и освещения автодорог.

Сети ливневой канализации

Проблема отведения ливневых сточных вод является актуальной, поскольку ее решение связано с необходимостью обеспечения комфортного проживания населения, экологическим состоянием поселения и водных объектов, увеличением срока службы дорожного покрытия, снижением эксплуатационных расходов на содержание улично-дорожной сети.

Сети ливневой канализации - коммуникации, предназначенные для транспортировки поверхностного стока, дренажных и аварийных сбросов из водонесущих коммуникаций с территории городского поселения. Нормально функционирующая ливневая канализация в городском поселении обеспечивает сохранность проезжей части улиц с асфальтовым покрытием, удлиняя срок службы без ремонта до 10 - 15 лет.

В городе Омутнинске одной из основных проблем можно считать отсутствие ливневой канализации, перспективного плана ее развития. Централизованная ливневая канализация проходит только на участке по ул. Юных Пионеров от ул. Коковихина до ул.Урицкого, общей протяженностью 900 м. Остальную часть составляют придорожные кюветы. Ливневая канализация имеет малую пропускную способность. Действующая система водоотвода является малоэффективной.

Уличное освещение

Особого внимания требует улучшение уличного освещения в Омутнинском городском поселении, так как недостаточная видимость на дорогах в темное время суток – одна из главных причин дорожно-транспортных происшествий. Наиболее опасные ситуации в темное время суток при недостаточном освещении на дорогах наблюдаются при столкновении автомобиля и пешехода, автомобиля и велосипеда. Ночью на плохо освещенных участках дороги значительно повышается опасность для пешеходов и велосипедистов, передвигающихся по проезжей части.

Протяженность воздушных линий наружного освещения в Омутнинском городском поселении составляет 90,6 км.

Для освещения улиц и площадей в Омутнинском городском поселении в настоящее время используется 778 светильников, в том числе в г.Омутнинске-747 шт., д.Осокино-10 шт., п.Омутнинский-8 шт., д.Плетеневская-13 шт.

По предписанию ГИБДД количество светильников уличного освещения на трассах автобусных маршрутов необходимо увеличить на 36 шт.

Мосты

 В Омутнинском городском поселении расположены 2 автомобильных моста и 1 пешеходный мост.

Межремонтные сроки эксплуатации мостов составляют 30-35 лет. После указанного срока в сооружении начинают развиваться необратимые дефекты, которые ведут к снижению грузоподъемности сооружения. В связи с этим необходимо своевременно проводить обследование состояния искусственного сооружения и планировать его ремонт.

В Омутнинском городском поселении обследование и ремонт мостов за последние 10 лет не проводились.

 В настоящее время требуется провести обследование специализированными организациями искусственных сооружений с целью оценки их фактического состояния и принятия решения о проведении работ по их ремонту и реконструкции

Бесхозяйные автомобильные дороги общего пользования местного значения на территории Омутнинского городского поселения отсутствуют.

 Таким образом, в Омутнинском городском поселении основными проблемами в сфере дорожного хозяйства являются:

- значительный износ дорожной сети и дорожной инфраструктуры, отсутствие твердого покрытия на значительной части дорог, несоответствие дорог современным нагрузкам по прочности дорожной одежды и по ровности покрытия;

- отсутствие полной информации о количественных и качественных показателях улично-дорожной сети города;

- недостаток финансовых средств в бюджете муниципального образования на выполнение полномочий по осуществлению дорожной деятельности;

 В последние годы мероприятия по улучшению дорожно-транспортной ситуации велись по следующим направлениям:

- ограничение пропуска большегрузного транспорта на городских дорогах в период весенней распутицы;

- повышение прочности дорожных покрытий за счет проведения плановых ремонтов, финансируемых из средств бюджета муниципального образования Омутнинского городского поселения;

- выполнение работ по обеспечению безопасности передвижения по городу: установка дорожных знаков и оборудование подходов к пешеходным переходам.

 Реализация таких мероприятий не приводит к кардинальному изменению ситуации, но позволяет не допустить дальнейшего ухудшения состояния улично-дорожной сети и автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

 В создавшейся ситуации необходимо принять неотложные меры по качественному изменению состояния улично-дорожной сети, автомобильных дорог местного значения, чтобы обеспечить их ускоренное развитие в соответствии с потребностями экономики, населения и государства.

 Для улучшения состояния автомобильных дорог общего пользования местного значения и проведения необходимого объема ремонтных работ Омутнинскому городскому поселению необходима финансовая поддержка вышестоящих бюджетов и привлечение дополнительных инвестиций в сферу дорожного хозяйства города.

**2.6 Анализ состава парка транспортных средств и уровня**

**автомобилизации в Омутнинском городском**

**поселении,обеспеченность парковками**.

 По данным отдела МВД России «Омутнинский» на 01.01.2016 года количество зарегистрированных легковых автомобилей на территории Омутнинского городского поселения составляет – 6549 единицы, грузовых-2160 единиц. По сравнению с 2014г. число легковых автомобилей увеличилось на 14 единиц, а число грузовых автомобилей увеличилось на 6 единиц.

Количество зарегистрированных легковых и грузовых автомобилей в Омутнинском городском поселении по годам.

Таблица №7

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| год | Количество зарегистрированных легковых автомобилей | Количество зарегистрированных грузовых автомобилей |
| 2013 | 6515 | 2160 |
| 2014 | 6535 | 2162 |
| 2015 | 6549 | 2165 |

Оценка уровня автомобилизации населения на территории

Омутнинского городского поселения

Таблица №8

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Показатели | 2013год | 2014год | 2015год |
| 1 | Общая численность населения, тыс. чел. | 23 334 | 23012 | 22934 |
| 2 | Общее количество зарегистрированныхлегковых автомобилей | 6515 | 6535 | 6549 |
| 3 | Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел. | 279 | 284 | 286 |

 СП 42.13330.2011 «СНиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» устанавливает уровень автомобилизации: 350 легковых автомобилей на 1000 жителей. В Омутнинском городском поселении в 2015 году количество зарегистрированных легковых автомобилей на 1000 жителей составило 286 машин, что ниже нормы.

 Основными сооружениями для постоянного и временного хранения легковых автомобилей являются автостоянки, представляющие собой открытые площадки различных типов и гаражи - закрытые сооружения различных типов.

 Хранение автотранспорта на территории Омутнинского городского поселения осуществляется в пределах участков предприятий , на придомовых участках жителей поселения ,в гаражных кооперативах и на автостоянках.

Для хранения транспортных средств на территории г.Омутнинска имеется 8 гаражных кооперативов на 1338 машиномест.

Таблица №9

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Наименование, адрес места расположения гаражного кооператива | Количество машиномест |
| 1 | «Металлург-1», ул.Спартака | 160 |
| 2 | «Металлург-2», ул.Спартака | 114 |
| 3 | «Лесник-2», ул.Вокзальная-Спартака | 86 |
| 4 | «Лесник-3», ул.Вокзальная | 47 |
| 5 | «Бисера-1», ул.Юных Пионеров | 500 |
| 6 | «Бисера-2», ул.Юных Пионеров | 196 |
| 7 | «Автолюбитель», ул.Коковихина | 150 |
| 8 | «Контакт»,ул.Герцена | 83 |
| Итого | 1338 |

 На территории Омутнинского городского поселения находится 1 автостоянка по адресу: г.Омутнинск, ул.Свободы на 50 машиномест.

 Организованные парковочные места у объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций отсутствуют.

 По требованиям, обозначенным в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89», общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% от расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

 В Омутнинском городском поселении обеспечены гаражным местом около 20% от общего количества владельцев легковых автомобилей.

 В структуре жилищного фонда Омутнинского городского поселения преобладают одноквартирные индивидуальные деревянные жилые дома, их количество - 5057, это 91% от общего количества домов. Основная часть легковых автомобилей хранится на придомовых территориях этих частных домовладений. В связи с этим организация дополнительных автостоянок и гаражных кооперативов не требуется.

 Из-за нехватки парковочного пространства владельцы автотранспортных средств оставляют их на газонах, тротуарах, детских и спортивных площадках и прочих территориях, не предназначенных для данных целей. Парковка автотранспорта в неположенных местах затрудняет, а иногда и препятствует обеспечению безопасности жизнедеятельности и в целом ухудшает качество жизни людей.

 В настоящее время в Омутнинском городском поселении существует острая необходимость в организации парковочных мест для легковых машин.

**2.7** **Характеристика работы транспортных средств общего пользования,**

**включая анализ пассажиропотока.**

 Пассажирские перевозки занимают особое место в работе транспорта. Это обусловлено их высоким социально-экономическим значением в жизни общества и выполнением одной из важнейших гарантий государства – свободы передвижения.

 Пассажирский транспорт является важнейшим элементом сферы обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества. Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванные производственными, бытовыми, культурными связями.

 Структурная схема транспортного комплекса Омутнинского городского поселения состоит из двух основных составляющих:

 внутренний пассажирский транспорт и внешний пассажирский транспорт.

 Во внутреннем пассажирском транспорте выделяется частный автомобильный и частный таксомоторный.

 Внешний пассажирский транспорт представлен железнодорожным транспортом и автомобильным транспортом, обслуживающим пригородные и междугородние перевозки.

Железнодорожный пассажирский транспорт

Услуги по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом оказывает ОАО «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания».

Количество пассажиров , отправленных со ст. Стальная с 2011 по 2015годы

Таблица№10

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Перевозчик | Станция отправления | 2011г. | 2012г. | 2013г. | 2014г. | 2015г. |
| ОАО «Волго-Вятская ППК» | ст.Стальная | 40 395 | 39179 | 36192 | 25956 | 16995 |

 В настоящее время наблюдается снижение количества пассажиров на пригородном железнодорожном транспорте.

 Большое влияние на окончательный выбор населением определенного вида транспорта оказывает такой неценовой фактор конкуренции, как надежность и удобство расписания. Для населения, совершающего ежедневные поездки в пригородном сообщении на работу и учебу, основным видом транспорта является железнодорожный из-за его высокой провозной способности, надежности и регулярности движения. Велика его социальная роль в перевозках городского населения на дачные участки, к местам массового отдыха.

 Совершенствование организации перевозок пассажиров и их обслуживания рассматривается на железнодорожном транспорте в качестве одной из приоритетных задач. Ее направленность – это, в первую очередь, сокращения расходов и повышения доходности пассажирских перевозок за счет наибольшего привлечения пассажиров на железнодорожный транспорт. В условиях усиливающейся конкуренции между видами транспорта необходима реализация мероприятий, связанных с повышением качества и привлекательности железнодорожных пассажирских перевозок. Они направлены на повышение культуры обслуживание пассажиров на вокзалах и в пути следования, увеличение объема сервисных услуг, совершенствование тарифной политики.

Внешний автомобильный транспорт

 Основным пассажирским транспортом, который связывает Омутнинское городское поселение с другими населенными пунктами Кировской области, является автобус. Омутнинское городское поселение имеет развитые автобусные пути сообщения, обеспечивающие связи с другими регионами

 В целях обеспечения пассажирских перевозок на территории района организовано 7 пригородных автобусных маршрутов, связывающих транспортным сообщением все административные центры поселений района с г. Омутнинском.

 В рамках реализации муниципальной подпрограммы «Развитие

пассажирского автомобильного транспорта общего пользования на территории муниципального образования Омутнинский район Кировской области на 2014-2020 годы» действуют 5 социальных пригородных маршрутов:

-Омутнинск – Черная Холуница;

-Омутнинск – Залазна – Загарье;

-Омутнинск – Шахровка – Струговая;

-Омутнинск – Ежово;

- Песковка – Лесные Поляны.

 Пригородными и междугородними автобусными пассажироперевозками занимается предприятие МУП «Омутнинское АТП». Число остановок строго регламентируется, проводятся мероприятия по контролю оплаты проезда пассажирами. Ежедневно перед выходом автобуса в рейс осуществляется контроль его технического состояния, состояния салона, наличие посторонних предметов, медицинское освидетельствование водителя.

 Автовокзал в г.Омутнинске отсутствует

 Пригородные автобусы останавливаются на остановочном пункте «Площадь ОМЗ», который расположен на центральной площади города. На остановочном пункте отсутствует павильон, в котором люди могли бы укрыться от непогоды. Для установления такого павильона на данной остановке возможности нет, поэтому в настоящее время в администрации Омутнинского района рассматриваются другие схемы движения пассажирского транспорта, варианты переноса места, откуда будут отправляться междугородние и пригородные автобусы

Перечень пригородных маршрутов

Таблица №11

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| Номер маршрута | Наименование маршрута | Номер маршрута | Наименование маршрута | Номер маршрута | Наименование маршрута |
| 102 | Омутнинск-Восточный | 102 | Омутнинск-Восточный | 102 | Омутнинск-Восточный |
| 102 | Омутнинск-Белореченск | 102 | Омутнинск-Белореченск | 102 | Омутнинск-Белореченск |
| 103 | Омутнинск-Ч.Холуница | 103 | Омутнинск-Ч.Холуница | 103 | Омутнинск-Ч.Холуница |
| 101 | Омутнинск-Залазна | 101 | Омутнинск-Залазна | 101 | Омутнинск-Залазна |
| 101 | Омутнинск-Залазна-Загарье | 101 | Омутнинск-Залазна-Загарье | 101 | Омутнинск-Залазна-Загарье |
| 105 | Омутнинск-Шахровка-Струговский | 105 | Омутнинск-Шахровка-Струговский | 105 | Омутнинск-Шахровка-Струговский |
| 101 | Омутнинск-Ежово | 101 | Омутнинск-Ежово | 101 | Омутнинск-Ежово |
|  | Песковка-Лесные Поляны |  |  |  |  |
|  | Песковка-Котчиха |  |  |  |  |
|  | ИТОГО-9 |  | ИТОГО-7 |  | ИТОГО-7 |
| Перечень междугородних маршрутов |
| 280 | Омутнинск-Киров | 280 | Омутнинск-Киров | 280 | Омутнинск-Киров |
|  |  |  | Омутнинск-Афанасьево |  |  |
|  | ИТОГО-1 |  | ИТОГО-2 |  | ИТОГО-1 |

Количество рейсов и пассажиропотока на междугородних и пригородных маршрутах

Таблица№12

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Маршрут | Кол-во рейсов за год | Пассажиропоток за год (чел.) |
| 2013 | 2014 | 2015 | 2013 | 2014 | 2015 |
| 1 | Восточный | 3161 | 3164 | 3100 | 123 250 | 115 226 | 91 025 |
| 2 | Белореченск | 1824 | 1827 | 1825 | 80 558 | 76 557 | 62 251 |
| 3 | Ч.Холуница | 732 | 732 | 626 | 11 783 | 9 288 | 6 492 |
| 4 | Залазна | 889 | 886 | 940 | 37554 | 32 531 | 29 398 |
| 5 | Загарье | 311 | 313 | 208 |  9584 | 8 355 | 4 785 |
| 6 | Шахровка | 310 | 303 | 212 |  4859 | 3 821 | 2 710 |
| 7 | Струговский | 307 | 312 | 308 |  6241 | 5305 | 5 043 |
| 8 | Лесные Поляны | 346 | 0 | 0 |  3069 | 0 | 0 |
| 9 | Ежово | 247 | 247 | 247 |  6265 | 6694 | 5457 |
| 10 | Котчиха | 131 | 0 | 0 |  1272 | 0 | 0 |
| Итого по пригородным маршрутам | 8258 | 7784 | 7466 | 284 435 | 258 277 | 207161 |
| 1 | Киров | 680 | 499 | 290 | 15 542 | 9 323 | 4 642 |
| 2 | Афанасьево | 0 | 152 | 0 | 0 | 1247 | 0 |
| Итого по междугородним маршрутам | 680 | 651 | 290 | 15 542 | 10 570 | 4642 |
| ВСЕГО | 8938 | 8 435 | 7756 | 299 977 | 268 847 | 211 803 |

Таблицы составлены на основании данных МУП «Омутнинское АТП».

За последние годы зафиксировано снижение пассажиропотока на пригородных и междугородних автобусных маршрутах. В первую очередь это связано с ростом обеспеченности населения собственными автомобилями.

Количество рейсов и пассажиропотока на междугородних и пригородных маршрутах по месяцам за 2013г.,2014г.,2015г.

Таблица№13

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2013г. | 2014г. | 2015г |
| Пассажиропоток(чел.) | Количество рейсов | Пассажиропоток(чел.) | Количество рейсов | Пассажиропоток(чел.) | Количество рейсов |
| П.м. | М.м. | П.м. | М.м. | П.м. | М.м. | П.м | М.м. | П.м. | М.м. | П.м | М.м. |
| январь | 27065 | 1516 | 692 | 60 | 19473 | 847 | 658 | 58 | 18844 | 322 | 626 | 23 |
| февраль | 21402 | 1123 | 655 | 52 | 18699 | 847 | 601 | 52 | 17800 | 310 | 578 | 21 |
| март | 24772 | 1301 | 696 | 56 | 21409 | 1123 | 658 | 57 | 16901 | 394 | 639 | 22 |
| апрель | 25603 | 1214 | 698 | 56 | 21932 | 1064 | 642 | 64 | 16213 | 325 | 623 | 24 |
| май | 25672 | 1262 | 660 | 58 | 24599 | 903 | 654 | 58 | 18976 | 358 | 629 | 20 |
| июнь | 25475 | 1652 | 700 | 56 | 22604 | 840 | 637 | 62 | 17898 | 349 | 622 | 20 |
| июль | 25899 | 1699 | 684 | 58 | 23787 | 1221 | 662 | 71 | 17485 | 481 | 646 | 23 |
| август | 24746 | 1639 | 693 | 58 | 23690 | 1330 | 660 | 71 | 18230 | 422 | 637 | 22 |
| сентябрь | 23809 | 1176 | 726 | 55 | 22369 | 1022 | 659 | 67 | 16447 | 375 | 624 | 21 |
| октябрь | 23406 | 952 | 691 | 58 | 20990 | 535 | 666 | 39 | 16158 | 396 | 622 | 24 |
| ноябрь | 20795 | 1043 | 665 | 56 | 18932 | 363 | 634 | 24 | 15078 | 451 | 597 | 35 |
| декабрь | 21289 | 965 | 698 | 57 | 20333 | 477 | 653 | 28 | 17191 | 459 | 623 | 35 |
| ИТОГО | 299 977 | 8938 | 268 847 | 8 435 | 211 803 | 7756 |

В Омутнинском городском поселении по пригородным и междугородним маршрутам наблюдается изменение интенсивности пассажиропотока в зависимости от времени года. Сезонная неравномерность выражается в увеличении пассажиропотока в летний период года и относится на счет поездок с рекреационными целями. Недельная неравномерность выражается в увеличении исходящих потоков в предвыходные дни недели и увеличении входящих потоков в конце выходных дней и утренние часы первого рабочего дня недели.

Городской транспорт

 Организация перевозок пассажиров внутренним городским транспортом имеет огромное значение в развитии и функционировании любого крупного города. Основными задачами организации перевозок является:

 - минимальные затраты времени на проезд,

 -высокий уровень комфорта,

 - максимальный уровень безопасности пассажиров.

 Организация и планирование пассажирских перевозок выступает как система мер воздействия на перевозочный процесс, содействующих его упорядочению и повышению качества.

 Перевозка пассажиров по маршрутам осуществляется перевозчиками на основании договоров с организатором пассажирских перевозок, заключенных по результатам открытого конкурса на право осуществления регулярных пассажирских перевозок на территории Омутнинского городского поселения

 Маршрутная сеть состоит из автобусных маршрутов. Перевозки пассажиров автомобильным транспортном общего пользования в границах Омутнинского городского поселения осуществляются МУП «Омутнинское АТП» и 2 индивидуальными предпринимателями, которые обслуживают 6 городских маршрутов.

 За 2015 год услугами городского транспорта воспользовалось 1 572 983 пассажира, в том числе 61738 человек, имеющих право льготного проезда.

 Перевозки пассажиров по городским маршрутам осуществляются 22 транспортными средствами марки ПАЗ, ГАЗель. Автобусы, осуществляющие пассажирские перевозки, используются перевозчиками более 10 лет, так как обновлять подвижной состав у перевозчиков нет финансовой возможности.

Пассажироперевозчики Омутнинского городского поселения.

Таблица№14

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | ФИО перевозчика,организационная форма | Номера обслуживаемых маршрутов | Марка автотранспортных средств | Количество автотранспортных средств |
| 1 | МУП АТП | 1,5 | ПАЗ-32054RПАЗ-32054 07 | 4 |
| ПАЗ-32054 05 | 4 |
| ГАЗ 2217 | 2 |
|  |  |  |
| 2 | ИП Назаров Павел Анатольевич | 2 | ПАЗ-32054 05 | 4 |
| 3 | ИП Рыжаков Андрей Иванович | 3,4,6 | ПАЗ 4234 | 8 |

 Реестр муниципальных автобусных маршрутов в границах Омутнинского городского поселения с расписанием каждого маршрута и наименованием улиц, автомобильных дорог, по которым осуществляется движение транспортных средств размещен на официальном сайте администрации города.

 Реестр муниципальных автобусных маршрутов в границах Омутнинского городского поселения утвержден постановлением администрации Омутнинского городского поселения от 17.02.2016г. № 101 «Об утверждении реестра маршрутов регулярных перевозок на территории Омутнинского городского поселения».

 Перечень наименований остановочных пунктов утвержден постановлением администрации Омутнинского городского поселения от 27.01.2016г. № 42 « Об утверждении Перечня наименований остановочных пунктов на регулярных муниципальных маршрутах движения общественного транспорта в границах городского поселения»

Реестр муниципальных автобусных маршрутов в границах

Омутнинского городского поселения.

Таблица№15

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № маршрута | Маршрут (начальная остановка-конечная остановка | Дни недели, время движения | Количество рейсов в день | План выпуска автобусов (количество) | Протяженность маршрута,км  |
| 1 | Ост.Лесозаводская-ост.ПУ-20 | Ежедневно, с 06-00 до20-46 | 26 | 4 | 20,2 |
| 2 | Ост.Лесозаводская-ост Мирный | Ежедневно, с 06-08 до 21-12 | 52 | 8 | 19,4 |
| 3 | Ост.Площадь ОМЗ-д.Осокино-д.Плетеневская | Ежедневно, с 06-00 до 18-58 | 8 | 2 | 16,4 |

Таблица№16 (продолжение)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № маршрута | Маршрут (начальная остановка-конечная остановка | Дни недели, время движения | Количество рейсов в день | План выпуска автобусов (количество) | Протяженность маршрута,км  |
| 4 | Ост.Лесозаводская- ост.ПУ-20 | Ежедневно, с 06-16 до 21-04 | 26 | 3 | 20,2 |
| 5 | Ост.Лесозаводская-ост Мирный-ост.ПУ-20 | Ежедневно, с 20-45 до 00-34 | 3 | 2 | 23,8 |
| 6 | Ост.Благоустройство-ост.ул.Парковая | Ежедневно, с 06-05 до 20-23 | 18 | 2 | н/д |
| 7 | Ост.ул.Дорожная- ост.ФОК | Ежедневно, с 07-30 до 20-23 | 6-кроме вт,чт 7-вт,чт | 1 | н/д |

 В настоящее время требуется разработка новых и наиболее удобных систем маршрутов и времени движения автобусов городскими перевозчиками, чтобы не повторять друг друга и иметь интервалы в расписании, удобные для всех пассажиров.

 За 2015 год услугами городского транспорта воспользовалось 1 572 983 пассажира, в том числе 61738 человек, имеющих право льготного проезда.

Количество пассажиров, воспользовавшихся правом льготного проезда,

на городских маршрутах

Таблица№17

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Период | Количество полученных талонов на право льготного проезда и количество реализованных билетов с пометкой «**льготный**», из них | Количество полученных талонов на право бесплатного проезда и количество реализованных билетов с пометкой «**бесплатно**»,из них | Итого |
| Региональные и федеральные льготники | Обучающиеся 5-11 классов | Обучающиеся среднего профессионального и высшего образования | Обучающиеся 1-4 классов | Инвалиды по зрению (I группа),Герои Соц.труда, полные кавалеры ордена Трудовой славы |
| 2015 год | 46414 | 2899 | 356 | 11840 | 229 | **61738** |
| Янв-окт 2016 год | 29110 | 2759 | 502 | 8023 | 275 | **40669** |

Количество рейсов и пассажиропотока на городских маршрутах за 2014г.,2015г.

Таблица№18

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № | № маршрута | Количество рейсов в год | Пассажиропоток в год |
| 2014г. | 2015г. | 2014г. |  | 2015г. |
|  |
| 1 | №1 | 9360 | 9360 | 420 624 | 338 304 |
| 2 | №2 | 18 720 | 18 720 | 891 351 | 635 397 |
| 3 | №3 | 2880 | 2880 | 128 888 | 95 794 |
| 4 | №4 | 9360 | 9360 | 482 131 | 362819 |
| 5 | №5 | 1080 | 1080 | 8 698 | 10206 |
| 6 | №6 | 6 480 | 7200 | 100 656 | 118357 |
| 7 | №7 | 2160 | 1800 | 15564 | 12106 |
| ИТОГО | 50 040 | 50 400 | 2 047 912 | 1 572 983 |

Примечание: Данные предоставлены администрацией Омутнинского городского поселения

 Снижение числа перевезённых пассажиров происходит по вине «нелегальных» перевозчиков, работающих в г.Омутнинске**,** которые в настоящее время составляют серьезную конкуренцию автобусным перевозкам, как на муниципальных, так и на междугородних сообщениях.

 Убыточность транспортной отрасли объясняется тем, что за последние годы наблюдается значительный рост стоимости топлива и ГСМ, постоянно увеличиваются затраты по содержанию, обслуживанию и ремонту автобусов, а цены на билеты сдерживаются региональной службой по тарифам. Новые автотранспортные средства автотранспортное предприятие может приобретать только в кредит, кроме того, бывают проблемы по выплатам государства за перевозку льготников.

 Для поддержания работы общественного транспорта надлежащего качества, соблюдения графиков маршрутов необходима разработка мероприятий по улучшению качества обслуживания пассажирских перевозок.

 **2.8 Характеристика условий немоторизированного передвижения**.

На территории Омутнинского городского поселения велосипедное движение в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

Пешеходное движение осуществляется по тротуарам, в границах существующей линии застройки. Но тротуары проложены не на всех улицах, где ходят пешеходы. На некоторых улицах людям приходится двигаться вдоль проезжей части

Большинство тротуаров имеют неудовлетворительное дорожное покрытие. Нарушены такие характеристики асфальтобетонного покрытия тротуаров, как целостность, ровность, а для плиточного покрытия и шероховатость. Из-за нехватки финансирования на сегодняшний день нет возможности в полном объеме провести капитальный ремонт пешеходных дорог.

За 2015 год были выполнены работы по устройству пешеходного тротуара на ул.Комсомольская (ул. Свободы - ул. 30-летия Победы), на ул.Комсомольская (ул. Юных Пионеров - ул. 30-летия Победы).

В 2009 году в Омутнинском городском поселении была разработана и утверждена «Дислокация технических средств регулирования дорожного движения», в соответствии с которой была уточнена схема размещения дорожных знаков, что позволило создать комфортные условия для пешеходного движения. На сегодняшний день установлено 348 дорожных знаков, необходимо установить еще 460.

В местах пересечения тротуаров с проезжей частью в г.Омутнинске оборудованы пешеходные переходы.

Пешеходные переходы - это участки проезжей части, обозначенные соответствующими дорожными знаками и разметкой, выделенные для движения пешеходов через дорогу. Всего в г.Омутнинске -19 пешеходных переходов. Существует необходимость в организации дополнительных пешеходных переходах на дорогах города.

Таким образом, основными недостатками организации пешеходного движения в Омутнинском городском поселении являются:

-неудовлетворительное состояние дорожного покрытия тротуаров

- недостаточное отделение пешеходного движения от проезжей части на дорогах местного значения

- нехватка светофорных объектов

- недостаточное количество пешеходных переходов

-отсутствие уличного освещения на некоторых участках пешеходных дорог

-недостаточное количество дорожных знаков для пешеходов

**2.9 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка**

**работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб,**

**состояние инфраструктуры для данных транспортных средств.**

В Омутнинском городском поселении грузы перевозятся железнодорожным и автомобильным транспортами.

Железнодорожный транспорт.

 Этот вид транспорта хорошо приспособлен для перевозки различных партий грузов при любых погодных условиях. Железнодорожный транспорт обеспечивает возможность сравнительно быстрой доставки груза на большие расстояния. Отправка осуществляется в контейнерах, открытых и крытых вагонах, вагонах-термосах и рефрижераторах. Перевозки регулярны. Здесь можно эффективно организовать выполнение погрузочно-разгрузочных работ.

 Существенным преимуществом железнодорожного транспорта является сравнительно невысокая себестоимость перевозки грузов, а также наличие скидок.

 К недостаткам железнодорожного транспорта следует отнести ограниченное количество перевозчиков, а также низкую возможность доставки к пунктам потребления, т. е. при отсутствии подъездных путей железнодорожный транспорт должен дополняться автомобильным.

 В Омутнинском городском поселении железнодорожные грузовые перевозки проводятся на ст Стальная.

 Станция Стальная выполняет следующие виды работ:

 -прием, отправление, пропуск грузовых поездов

 -маневровую работу с местными вагонами: подборка вагонов по фронтам подачи, подача, расстановка и уборка из на станционные пути, подформирование по направлениям следования после производства грузовых операций

 -прием, погрузку, выгрузку, выдачу грузов повагонными отправками

 - погрузку, выгрузку, сортировку контейнеров

 -подачу и уборку вагонов на грузовые фронты станции Озерница-Кировская

 -контрольный безостановочный осмотр грузовых поездов

 В отчетности станции отслеживается количество погруженных и выгруженных вагонов. Указанное количество должно подтверждаться соответствующими первичными учетными документами.

Объективный, достоверный и своевременный учет погрузки и выгрузки является необходимым условием для выполнения железными дорогами своих основных задач по удовлетворению потребностей экономики и населения в перевозках грузов.

  В погрузке и выгрузке учитываются:

 - грузовые вагоны рабочего парка железных дорог;

в том числе:

 - арендованные вагоны инвентарного парка железных дорог;

 - грузовые вагоны, принадлежащие предприятиям, организациям и физическим лицам

Отчет по ст.Стальная по погрузке и выгрузке вагонов за 2013г.-2015г.

Таблица№19

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| год | Погрузка (в вагонах) | Выгрузка (в вагонах) |
| 2013 | 4235 | 1379 |
| 2014 | 4942 | 1327 |
| 2015 | 4708 | 1761 |

Специализация путей станции Стальная

Таблица№20

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № путей | Назначение путей | Вместимость в условных вагонах |
| 1 | Главный. Прием, отправление и пропуск пассажирских и грузовых поездов обоих направлений | 61 |
| 2 | Приемо-отправочный грузовых поездов обоих направлений | 60 |
| 3 | Приемо-отправочный пассажирских и грузовых поездов обоих направлений | 61 |
| 4 | Приемо-отправочный грузовых поездов обоих направлений | 52 |
| 5 | Погрузочно-выгрузочный | 16 |
| 6 | Приемо-отправочный грузовых поездов обоих направлений | 45 |

 Для производства грузовых операций на ст.Стальная используется путь №5 с открытой высокой грузовой платформой, контейнерной площадкой, открытой грузовой площадкой, крытым складом.

 К показателям объема грузовой работы станции относятся среднесуточная погрузка, выгрузка и сортировка грузов в вагонах*.*

Среднесуточный объем грузовой работы (в вагонах)

Таблица№21

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Грузоотправитель/грузополучатель | Погрузка(в вагонах) | Выгрузка (в вагонах) | Всего |
| 1 | ООО «Старт» | 3,5 | - | 3.5 |
| 2 | ООО «Вега» | 2,5 | - | 2,5 |
| 3 | ООО «Лесной альянс» | - | 0,03 | 0,03 |
| 4 | ООО ПКП «Алмис» | 2,1 | - | 2,1 |
| 5 | ООО «КамВятЛес плюс» | 3,3 | - | 3,3 |
| 6 | ООО «Союз» | 5,0 | - | 5,0 |
| 7 | ЗАО«Омутнинский металлургический завод» | 4,4 | 5,0 | 9,4 |
| 8 | ЗАО «Нефтехимпрпом» | - | 0,03 | 0,03 |
| 9 | КОГУП Омутнинское «ДЭП-28» | - | 0,01 | 0,01 |
| 10 | ООО «Терминал-Л» | 0,3 | - | 0,3 |
| 11 | ООО «Капитан» | 0,3 | - | 0,3 |
| ИТОГО | 21,4 | 5,2 | 26,6 |

 Основные грузы, перевозимые железнодорожным транспортом в Омутнинском городском поселении: лес, металлургическая продукция, торф.

Автомобильный транспорт

 На данный момент в Омутнинском городском поселении наибольшую привлекательность для заказчиков и поставщиков грузов представляет автомобильный транспорт.

 Автомобильный транспорт традиционно используется для перевозок на короткие расстояния. Одно из основных преимуществ — высокая маневренность. С помощью автомобильного транспорта груз может доставляться "от дверей до дверей" с необходимой степенью срочности. Этот вид транспорта обеспечивает регулярность поставки, а также возможность поставки малыми партиями. Здесь, по сравнению с другими видами транспорта, предъявляются менее жесткие требования к упаковке товара.

 Основным недостатком автомобильного транспорта является сравнительно высокая себестоимость перевозок, плата за которые обычно взимается по максимальной грузоподъемности автомобиля, а также недостаточная протяженность и плохое техническое состояние имеющихся автомобильных дорог. К другим недостаткам этого вида транспорта относят также срочность разгрузки, сравнительно малую грузоподъемность, возможность хищения груза и угона автотранспорта.

 Основными улицами, по которым происходит движение грузовых транспортных средств в г.Омутнинске, являются: ул.Юных Пионеров, ул.Коковихина, ул.Трудовые Резервы, ул.Кривцова, ул.Дорожная, ул.Ленина, ул.Октябрьская, ул.Тукмачева и ул.Буденного.

 Грузовые транспортные средства, принадлежащие собственникам всех видов собственности на территории Омутнинского городского поселения, по данным МВД России по Омутнинскому району на 01.01.2016г. составляют 2165 единиц, что составляет 25% от общего количество автомобилей. По сравнению с 2014 годом количество грузовых автомобилей увеличилось на 3 единицы.

 Увеличение количества большегрузного автотранспорта в Омутнинском городском поселении может привести к возрастанию нагрузки на дорожную одежду и более быстрому ее разрушению, следствием чего будет рост потребности в ремонтно-восстановительных дорожных работах, увеличение их объемов. Чтобы не допустить ухудшения технического состояния дорог в поселении, необходимо разработать рекомендации о пропуске по эксплуатируемым дорогам автотранспортных средств, перевозящих тяжеловесные грузы.

 Для разработки рекомендаций необходима оценка прочности дорожных конструкций. В настоящее время оценка прочности дорожных конструкций специализированными организациями в Омутнинском городском поселении не проводилась.

В процессе эксплуатации дорожной конструкции под воздействием автомобильного движения, погодно-климатических и грунтово-гидрологических факторов происходит постепенное снижение ее прочности, связанное с внутренними, необратимыми изменениями в каждом из конструктивных элементов. Эти необратимые изменения накапливаются главным образом в расчетный период года. В Кировской области расчетный период совпадает со временем весеннего оттаивания грунта земляного полотна.

 Поэтому в соответствии с постановлением администрации Омутнинского городского поселения №179 от 23.03.2016г. «О введении временного ограничения движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования местного значения города Омутнинска в весенний период 2016 года» в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий с 25 апреля по 25 мая проезд тяжеловесного грузового транспорта по дорогам г.Омутнинска запрещен.

 По согласованию с ГИБДД МО МВД России «Омутнинский» на въездах в город и на автомобильных дорогах г.Омутнинска устанавливаются дорожные знаки и аншлаги, предупреждающие об ограничении движения грузового автотранспорта и состава транспортных средств с разрешенной максимальной массой 5 тонн и более , а также тракторов и самоходных машин.

 В г.Омутнинске создана и утверждена комиссия в составе 7 человек по выдаче в отдельных случаях разрешений юридическим и физическим лицам на проезд грузового транспорта по дорогам города. Разрешение выдается на основании поданного письменного заявления в администрацию Омутнинского городского поселения. Срок рассмотрения заявления-3 рабочих дня.

Временное ограничение движения не распространяется на общественный транспорт, автобусы, перевозящие школьников. Не требуется специального разрешения для службы для скорой помощи, пожарных, полиции, автомашин ритуальных и аварийных служб, мусоровозов, почтовой связи.

 Контроль за ограничением движения осуществляет ГИБДД.

 Коммерческими грузовыми перевозками в Омутнинском городском поселении занимается группа компаний и индивидуальные предприниматели.

 Помимо коммерческих перевозок осуществляются перевозки предприятиями города. Градообразующее предприятие муниципалитета АО «Омутнинский металлургический завод» с Кировским городским округом соединяют железная дорога и автомобильное шоссе. Таким образом, приемка и отправка грузов производиться железнодорожным и автомобильным транспортом. На территорию завода заходит железнодорожная ветка, рядом проходит автомобильная трасса регионального значения Киров-Пермь.

 Грузовые перевозки в Омутнинском городском поселении осуществляются в соответствии с «Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом», утвержденными постановлением правительства РФ от 15.04.2011 г. №272.

Оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб.

 Содержание автомобильной дороги – это выполняемый в течение всего года с учетом сезона на всем протяжении дороги комплекс работ по уходу за дорогой, дорожными сооружениями и полосой отвода, по профилактике и устранению постоянно возникающих мелких повреждений, по организации и обеспечению безопасности движения, а также по зимнему содержанию и озеленению дороги.

 Задача содержания автомобильных дорог состоит в обеспечении сохранности дороги и дорожных сооружений и поддержании их состояния в соответствии с требованиями, допустимыми по условиям обеспечения непрерывного и безопасного движения в любое время года.

 Зимнее содержание дороги - работы и мероприятия по защите дороги в зимний период от снежных отложений, заносов и лавин, очистке от снега, предупреждению образования и ликвидации зимней скользкости и борьбе с наледями.

Озеленение дороги - работы по созданию лесных насаждений и посеву трав в полосе отвода, необходимых для защиты от снежных и песчаных заносов, ветровой и водной эрозии, для эстетического и архитектурно - художественного оформления дороги, а также работы по уходу за элементами озеленения.

Содержанием дорог на территории Омутнинского городского поселения занимается МУП ЖКХ «Благоустройство». Контракты заключаются на основании проводимых аукционов по 44-ФЗ. Предприятие полностью обеспечено квалифицированными кадрами.

В 2015 г. для содержания дорог в Омутнинском городском поселении было задействовано 13 единиц техники.

Перечень техники, находящейся на балансе у МУП ЖКХ «Благоустройство».

Таблица№21

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | наименование | м/час, км.) | № | наименование | м/час, км.) |
| 1 | Мусоровоз КАМАЗ № 774 | 14119 | 8 | Трактор Т-150 | 908 |
| 2 | Мусоровоз КАМАЗ № 5 С625 | 34058 | 9 | Грейдер ДЗ-143 | 336 |
| 3 | Зил (пескоразбрас) | 5526 | 10 | Бульдозер ДЗ-171 | 342 |
| 4 | Зил (с поливом) | 2441 | 11 | Трактор К-701Р | 197 |
| 5 | Экскаватор ЭО 2621 | 1152 | 12 | Мусоровоз ЗИЛ | 315 |
| 6 | УАЗ 3962 | 7517 | 13 | Волга | 26087 |
| 7 | Трактор Т МЗ-82,1 | 787 |  |

 Вся техника в гараже предприятия довольно старая, ей больше 20 лет, и она нуждается в ремонте. Слабая материальная база не позволяет своевременно и в полном объеме осуществлять содержание и ремонт автомобильных дорог, внедрять новые прогрессивные методы производства работ. Недостаточное количество техники влияет на качество уборки улиц, особенно в зимний период, так как не хватает техники для вывоза снега с городских дорог в полном объеме, что приводит к усиленному воздействию агрессивных талых вод на элементы дороги.

В 2016г МУП ЖКХ «Благоустройство» получило кредит в сумме 2, 2 млн рублей для приобретения дорожной техники. В ближайшее время муниципальным предприятием запланировано приобрести грейдер, фронтальный автопогрузчик и самосвал. Появление новой техники даст дополнительные возможности для расчистки дорог от снега и вывозки его в места складирования. Место размещения снега определено. Это площадка бывшего дома №6 по улице Герцена. Сюда будут вывозить снег с пешеходных переходов и перекрестков. В 2016-2017г. году снега планируется вывезти с улиц города 200 тонн. В 2015 году вывезли вдвое меньше – 100 тонн.

 Техника, которую приобретает МУП «Благоустройство» будет работать не только на уборке снега, но и на ремонте дорог, содержании кладбища, строительных работах, оказании коммерческих услуг.

 В Омутнинском городском поселении к транспортной отрасли относится одно крупное предприятие МУП «Омутнинское АТП».

Предприятие зарегистрировано по адресу: Кировская обл, г.Омутнинск, ул.Кривцова, д.59. Основным видом деятельности компании является деятельность автомобильного (автобусного) пассажирского транспорта, подчиняющегося расписанию.

 Объектами обслуживания транспортной сети являются станции технического обслуживания (СТО), автозаправочные станции (АЗС) и моечные пункты, которые обеспечивают мойку и ремонт индивидуальных автомобилей и других мототранспортных средств населения с заменой механизмов, агрегатов, узлов и деталей, заправку горюче-смазочными материалами.

Автозаправочные станции на территории

Омутнинского городского поселения:

Таблица№22

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № | Адрес | Название | Количество колонок |
| 1 | г.Омутнинск, ул.Складская | АЗС №39 | 3 |
| 2 | г.Омутнинск, ул.Трудовых Резервов | АЗС «71 | 3 |
| 3 | г.Омутнинск, ул.Дорожная | АЗС №24 | 3 |
| ИТОГО | 9 |

 По требованиям, обозначенным в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89», автозаправочных станций (АЗС) должно быть из расчета одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей.

 Общее количество колонок на всех АЗС Омутнинского городского поселения – 9 единиц.

Общее количество легковых автомобилей - 6 549единиц.

Дополнительных АЗС в Поселении не требуется.

Станции технического обслуживания (СТО) на территории

Омутнинского городского поселения:

Таблица№23

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Название | Адрес |
| 1 | Автосервис BacAuto | Омутнинск г., ул. Комсомольская, 68 |
| 2 | 24 часа ОАЗИС | Омутнинск г., ул. Трудовых Резервов, 96а |
| 3 | Автосервис Легион | Омутнинск г., ул. Трудовых Резервов, 98в |
| 4 | Грузовой комплекс Пегас | Омутнинск г., ул. Дорожная, 10б |
| 5 | ДОК А | Омутнинск г., ул. Кривцова, 23 |
| 6 | Техсервис | Омутнинск г., ул. Кривцова, 59 |
| ИТОГО 6 СТО |

 По требованиям, обозначенным в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89»,станций технического обслуживания автомобилей должно быть из расчета один пост на 200 легковых автомобилей.

Общее количество СТО – 6.

Общее количество легковых автомобилей в Поселении- 6 549единиц.

 По нормам в Омутнинском городском поселении должно быть не менее 33 СТО.

 Таким образом, в Омутнинском городском поселении отмечается острая нехватка станций технического обслуживания.

Автомойки на территории Омутнинского городского поселения:

Таблица№24

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Название | Адрес |
| 1 | Грузовой комплекс Пегас | г.Омутнинск , ул. Дорожная, 10б |
| 2 | Автомойка | г.Омутнинск, ул Трудовых резервов, 92 |

**2.10Анализ уровня безопасности дорожного движения**

 Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом, приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Увеличение парка транспортных средств при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог приводят к ухудшению условий движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах населенных пунктов и автомобильных дорогах поселения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

Ежегодно по вине автомобильного транспорта в России гибнет около 27-30 тыс. человек. В среднем на каждые 200 тыс. км движения водитель попадает в ДТП с тяжелыми последствиями. Наибольшей частотой совершения ДТП характеризуются водители со стажем до 2 лет, на их долю приходится 18,3 % ДТП от всех ДТП из-за нарушения правил дорожного движения.

 Данные Отдела МВД России «Омутнинский» за последние 3 года о зарегистрированных дорожно-транспортных происшествиях и числу погибших в ДТП на территории Омутнинского городского поселения приведены в таблице №25.

Количество совершенных ДТП и количество погибших и тяжело пострадавших в них.

Таблица№25

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | год | Количество ДТП, всего | Количество погибших | Количество пострадавших |
| 1 | 2013 | 464 | 1 | 19 |
| 2 | 2014 | 381 | 1 | 16 |
| 3 | 2015 | 291 | 0 | 12 |

Благодаря активизации на территории Поселения упреждающей работы в области безопасности дорожного движения количество зарегистрированных ДТП и количество погибших и тяжело пострадавших в авариях людей за последние три года снизилось.

Местами наибольшего количества ДТП в г.Омутнинске являются перекресток ул.Юных Пионеров и ул.Комсомольской и перекресток ул.Комсомольская и ул.Коковихина.

 Основными причинами совершении ДТП с тяжкими последствиями по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения Кировской области являются несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами.

Технически неисправные автомобили являются причиной около 10% ДТП, в том числе по неисправностям:

• тормозных систем - 41,5%;

• рулевого управления - 16,4%;

• шин - 12,6%;

• приборов освещения - 7,9%;

• ходовой части - 6,6% ;

• зеркал и очистителей - 7,8%,

• прочего - 8,2%.

Безопасность движения автомобилей по мостам, путепроводам, тоннелям считается обеспеченной, если их габариты и состояние покрытия соответствуют требованиям категории дороги, а ограждения находятся в исправном состоянии.

Перечень объектов, входящих в транспортную инфраструктуру Омутнинского городского поселения, обеспечивающих безопасное движение на дорогах.

Таблица№26

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Название объекта | Количество(ед., п.м), |
| 1 | Светофоры | 2 ед. |
| 2 | Дорожные знаки | 348 ед. |
| 3 | Пешеходные переходы | 19 ед. |
| 4 | Светильники уличного освещения | 778 ед. |
| 5 | Дорожные ограждения | 480 п.м |

 Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов. Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения.

В Омутнинском городском поселении «Дислокация технических средств регулирования дорожного движения» утверждена 10 декабря 2009 года. Схема установки новых дорожных знаков, форма, цвета раскраски приняты в соответствии ГОСТ Р 52289-2004 «Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» .

На участках дорог с правильно нанесенной и хорошо различимой дорожной разметкой транспортные средства движутся упорядоченно, причем скорость их выше, а число ДТП снижается. В г.Омутнинске нанесением дорожной разметки на автомобильных улицах занимается МУП ЖКХ «Благоустройство».

Установка знаков и нанесение разметки проходит в рамках контракта на содержание дорог.

Установлена прямая взаимосвязь наружного уличного освещения и аварийности на дорогах. Удвоение средней яркости дорожного покрытия значительно снижает число ДТП в темное время суток.

Отсутствие освещения, его низкое качество, нарушение норм, ГОСТов приводит к резкому повышению потенциально опасных ситуаций на дорогах и улицах населенных пунктов, которые нередко заканчиваются трагическими последствиями.

 Уличное освещение должно удовлетворять требованиям ГОСТ Р-50597-93, согласно которому доля действующих светильников, работающих в вечернем и ночном режимах, должна составлять не менее 95%. При этом не допускается расположение неработающих светильников подряд, один за другим. Отказы в работе, связанные с обрывом проводов или повреждением опор следует устранять немедленно после обнаружения.

 Включение наружных светильных установок следует проводить в вечерние сумерки при снижении естественной освещенности до 30лк, отключение – в утренние сумерки, при естественной освещенности 10лк.

В Омутнинском городском поселении не все участки дорог освещены в соответствии с действующими нормами.

 Исходя из общепринятой практики работы автотранспортных и дорожных организаций и ГИБДД для своевременного и безопасного решения задач, связанных с перевозками пассажиров и грузов рекомендуется проводить обследование действующих маршрутов не реже двух раз в год (весной и осенью). При выявлении на маршруте недостатков в состоянии, оборудовании и содержании улиц, дорог, искусственных сооружений и т.д., угрожающих безопасности движения, необходимо принимать решения:

 - о невозможности открытия движения;

 - о прекращении движения (принимается решение по временному прекращению движения автобусов на междугородных и пригородных маршрутах в неотложных случаях, вызванных стихийными явлениями или изменениями дорожно-климатических условий);

 - о продолжении эксплуатации маршрута с указанием сроков устранения отмеченных недостатков и дополнительных мерах по обеспечению безопасности перевозок до их устранения.

 Обследования маршрутов проводит комиссия, сформированная администрацией города, автотранспортными предприятиями (организациями), осуществляющими перевозки. Для работы в составе комиссии следует привлекать работников служб эксплуатации этих предприятий, представителей дорожных, коммунальных и других организаций, в чьем ведении находятся соответствующие автомобильные дороги, улицы, искусственные сооружения, железнодорожные переезды, представителей органов ГИБДД.

 В Омутнинском городском поселении такая комиссия создана и утверждена на основании распоряжения администрации Омутнинского городского поселения №274 от 22.11.2016 ««Об утверждении состава конкурсной комиссии по отбору перевозчиков на обслуживание регулярных пассажирских перевозок транспортом общего пользования в границах Омутнинского городского поселения».

 Задачами комиссии являются:

 — проведение обследования городских и пригородных маршрутов общественного пассажирского транспорта при их открытии, закрытии, а так же в процессе эксплуатации при изменении трассы маршрута;

 — составление акта обследования с указанием выявленных недостатков; соответствия (или несоответствия) трассы маршрута требованиям безопасности дорожного движения;

 — выработка заключения по предмету обследования и рекомендаций главе администрации Омутнинского городского поселения о возможности утверждения маршрута (внесение в реестр городских и пригородных маршрутов) или изменения маршрута (внесение изменений в реестр) или закрытия маршрута (исключения из реестра);

 — контроль по обслуживанию пассажиров общественным транспортом в соответствии с заключенным договором с перевозчиками;

 — рассмотрение других вопросов, относящихся к транспортному обслуживанию населения и выработка по ним предложений главе администрации Омутнинского городского поселения.

 Больщая работа проводится сотрудниками Отдела ГИБДД Отдела МВД России «Омутнинкий» для профилактики ДТП на дорогах Поселения, особое внимание уделяется работе с несовершеннолетними участниками дорожного движения.

 В Омутнинске за 10 месяцев 2016 года произошло три ДТП с участием детей до 16 лет. Двое дошкольников были пешеходами, а один ребенок находился в машине, которая двигалась по трассе Киров – Пермь

 Главная причина всех ДТП с участием детей – незнание правил дорожного движения, недисциплинированность на дороге, а также недостаточный надзор взрослых.

 С целью снижения количества аварий на дорогах и профилактики ДТП с участием несовершеннолетних сотрудники Госавтоинспекции провели:

 - в январе 2015 году мероприятия «Некуда спешить!», направленные на пропаганду законопослушного поведения водителей транспортных средств, в первую очередь, соблюдение скоростного режима,

 -в феврале 2015 года мероприятия по предупреждению ДТП с участием пешеходов «Засветись!» пропагандирующие в том числе использование световозвращающих элементов.

 -в марте-апреле на территории всей Кировской области были организованы и проведены мероприятия «Прогноз безопасности», разъясняющие особенности поведения участников дорожного движения, в том числе несовершеннолетних, в неблагоприятных и изменяющихся погодных условиях. В рамках данных мероприятий прошли беседы и тематические уроки с детьми и подростками, практические занятия и специализированные экскурсии.

 -в апреле сотрудниками Госавтоинспекции региона был проведен комплекс мероприятий «Притормози!», направленный на профилактику ДТП на пешеходных переходах.

 -в период с 4 по 10 мая т. г. на территории региона были организованы и проведены мероприятия в рамках Глобальной недели безопасности, посвященной предупреждению ДТП с участием детей.

 -в преддверии Дня защиты детей в регионе были организованы дни правовых знаний несовершеннолетних в области дорожного движения.

 -с 1 мая по 1 июля 2015 года в Кировской области проводились мероприятия «Шлем – всему голова», направленные на профилактику ДТП с участием мотоциклистов, скутеристов и водителей мопедов, а так же пропагандирующие использование средств защиты при движении, в первую очередь, мотошлемов.

 -в период летних каникул школьников сотрудниками ГИБДД проводится комплекс мероприятий в пришкольных и загородных детских лагерях.

 За 10 месяцев 2016 года было проведено 608 бесед в дошкольных образовательных учреждениях и в учреждениях дополнительного образования. Было выпущено 195 материалов в СМИ, в том числе по тематике детского дорожно-транспортного травматизма. Было проведено 9 комиссий по вопросам нарушений ПДД несовершеннолетними.

 В целях формирования стереотипа законопослушного поведения участников дорожного движения и негативного отношения к нарушителям ПДД также используются возможности социальной рекламы и средств наглядной агитации. На телекомпаниях Кировской области организован прокат видеороликов социальной рекламы, в том числе по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

 Большое внимание сотрудники ГИБДД уделяют к соблюдению требований к перевозке детей, установленных Правилами дорожного движения.

 Регулярно проводятся специальные профилактические мероприятия по массовой проверке водителей транспортных средств на предмет перевозки детей без использования специальных детских удерживающих устройств. По выявленным нарушениям составляются административные материалы по ч. 3 ст.12.23 КоАП РФ «Нарушение требований к перевозке детей, установленных Правилами дорожного движения».

 В связи с рисками ухудшения обстановки с аварийностью и наличием проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуются выработка и реализация долгосрочной стратегии, координация усилий всех заинтересованных служб и населения, органов местного самоуправления.

С целью снижения остроты создавшейся проблемы применение программно- целевого метода позволит добиться:

 - координации деятельности органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;

 - реализации комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, по снижению числа дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, обусловленных дорожными условиями, а также снижению числа погибших в результате ДТП.

 Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами. С учетом изложенного, можно сделать вывод об актуальности и обоснованной необходимости продолжения работы в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках Программы.

Реализация Программы позволит:

- установить необходимые виды и объемы дорожных работ,

 -обеспечить безопасность дорожного движения;

 - сформировать расходные обязательства по задачам, сконцентрировав финансовые ресурсы на реализации приоритетных задач

**2.11Оценка уровня негативного воздействия транспортной**

**инфраструктуры на окружающую среду,**

**безопасность и здоровье населения**.

 Во всем мире транспорт стоит на первом месте как источник загрязнения атмосферы и в первой пятерке загрязнителей как источник загрязнения воды и почвы.

Ежегодные выбросы в атмосферу от транспорта составляют по России около 35 млн. тонн вредных веществ, причем 58 % от этого количества приходится на автомобильный транспорт. Это воздействие представляет собой серьезную экологическую проблему, особенно в крупных городах.

 Прямое негативное воздействие АТ на окружающую среду связано с выбросами вредных веществ в атмосферу и далее в воду и почву, тепловым загрязнением среды, шумом и вибрацией.

 Косвенное влияние АТ на окружающую среду связано с тем, что автомобильные дороги, стоянки, предприятия обслуживания занимают все большую и ежегодно увеличивающуюся площадь, необходимую для жизнедеятельности человека.

 Значительный ущерб полям, лугам и лесам наносят автотранспортные средства, движущиеся вне дороги. Вода, загрязненная в результате мойки автомобилей, оказывает вредное воздействие на живой мир гидросферы. Осадок очистных сооружений мойки автомобилей также вреден для природы.

 **Состав и нормативы содержания компонентов отработавших газов**

 Токсичными выбросами двигателей внутреннего сгорания (ДВС) автомобилей являются отработавшие и картерные газы, пары топлива из карбюратора и топливного бака. Основная доля токсичных примесей поступает в атмосферу с отработавшими газами ДВС. Как показывает анализ, отработавшие газы как карбюраторных, так и дизельных двигателей имеют в своем составе более 200 наименований вредных веществ и соединений. Наибольшей токсичностью обладает выхлоп карбюраторных ДВС за счет большего выброса оксида углерода, оксидов азота, углеводородов, альдегидов, бенз(а)пирена и др. Дизельные ДВС выбрасывают в больших количествах сажу, которая в чистом виде не токсична. Однако частицы сажи, обладая высокой адсорбционной способностью, несут на своей поверхности частицы токсичных веществ, в том числе и таких канцерогенов, каким является 1,2-бенз(а)пирен. Сажа может длительное время находиться во взвешенном состоянии в воздухе, увеличивая тем самым время воздействия токсичных веществ на человека и другие объекты биосферы.

 В таблице не указаны количественные показатели содержания диоксида серы и тетраэтилсвинца, которых может и не быть в составе отработавших газов. Диоксид серы образуется в отработавших газах в том случае, когда сера содержится в исходном топливе, чаще в дизельном. Тетраэтилсвинец содержится только в отработавших газах этилированного бензина. Около 70 % свинца, содержащегося в этилированном бензине, попадает в виде соединений в атмосферу с отработавшими газами, из них 30 % оседает в земле сразу за срезом выхлопной трубы автомобиля, 40 % остается в атмосфере.

 Концентрация свинца в воздухе зависит от содержания свинца в бензине:

 Таблица№27

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Содержание свинца в бензине | г/л-0,50 | 0,15 | 0,20 | 0,25 |
| Концентрация свинца в воздухе | мкг/м3 -1,00 | 0,40  | 0,40  | 0,55  |

 Один грузовой автомобиль средней грузоподъемности с карбюраторным двигателем ежегодно выбрасывает:

- оксида углерода 3150 кг,

-углеводородов - 410 кг,

-оксидов азота - 335 кг.

 Выбросы вредных веществ легкового автомобиля ежегодно составляют соответственно 510, 42 и 36 кг.

В реальных условиях эксплуатации эти характеристики ухудшаются на 40-60 %: нарушение регулировки карбюратора, большое количество неустановившихся режимов (разгон, торможение) и т.п.

 Один грузовой автомобиль средней грузоподъемности, работающий на этилированном бензине выделяет 2,5-3 кг свинца в год.

Нормирование вредных веществ автотранспорта в окружающей среде

 Нормативы содержания вредных веществ отработавших газов автотранспорта регламентированы следующими документами:

- в воздухе рабочей зоны производственного помещения содержание вредных веществ нормируется ГОСТ 12.1.005-88 «Общие санитарно-гигиенические требования к воздуху рабочей зоны»,

- в атмосферном воздухе населенных пунктов нормативным документом является «Перечень и коды веществ, загрязняющих атмосферный воздух» 1991 г.;

-в отработавших газах автомобилей с бензиновыми двигателями - ГОСТ 17.2.2.03-87/99 «Охрана природы. Атмосфера. Нормы и методы измерений содержания окиси углерода и углеводородов в отработавших газах автомобилей с бензиновыми двигателями»,

- в отработавших газах автомобилей с дизелями, находящимися в эксплуатации, установлены ГОСТ 2.1393-75/76/99 «Автомобили с дизелями. Дымность отработавших газов. Нормы и методы измерений. Требования безопасности».

- при стендовых испытаниях дизелей дымность нормируется ГОСТ 17.2.2.01-84 «Охрана природы. Атмосфера. Дизели автомобильные. Дымность отработавших газов. Нормы и методы измерений».

В ряде стран Европы и США кроме оксида углерода и углеводородов, содержание которых нормируется как для автомобилей с бензиновыми двигателями, так и для дизелей, нормируется содержание в отработавших газах автомобилей оксидов азота. В случае введения в России международных экологических стандартов (соответствующих Правил ЕЭК ООН) изменятся и нормируемые показатели и методы измерений.

 В Омутнинском районе по степени загрязнения атмосферного воздуха город Омутнинск остается одним из проблемных населенных пунктов Кировской области, что отмечается в ежегодном официальном информационно-аналитическом документе «О состоянии окружающей среды в Кировской области». По-прежнему значительный вклад в загрязнение атмосферного воздуха вносят передвижные источники выбросов (63,2% от общего объема), стационарные источники (36,8% от общего объема выбросов).

 Передвижные источники - автомобильный, железнодорожный транспорт, лесохозяйственная и сельскохозяйственная техника.

 Стационарные источники - котельные установки, металлургическое производство, асфальтобетонные установки, лесоперерабатывающие станки, токарные, кузнечные и т.д.

 Исследования атмосферного воздуха проводятся как в рамках государственного контроля, так и в рамках производственного контроля -

специализированные лаборатории г. Кирова и лаборатории предприятий

(лаборатория АО «ОМЗ»).

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

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

- увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

-благоустройство дорог

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

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

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

 Правовым актом территориального планирования муниципального уровня является генеральный план.

Генеральный план Омутнинского городского поселения утвержден Решением Омутнинской городской Думы от 03.12.2013 № 73 "Об утверждении генерального плана муниципального образования Омутнинское городское поселение Омутнинского района Кировской области"

В генеральном плане Омутнинского городского поселения определены основные планируемые зоны развития, возможные направления развития улично-дорожной сети и объектов транспортной инфраструктуры поселения.

Размещение основных объектов транспортной инфраструктуры осуществляется в соответствии с «Картой функциональных зон и планируемого размещения объектов федерального, регионального и местного значения» Генерального плана Омутнинского городского поселения

В настоящее время в Омутнинском городском поселении необходимо проведение технической инвентаризации автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений (мостов) с целью уточнения их технических характеристик.

В целях повышения безопасности по требованию ГИБДД на дорогах Омутнинского городского поселения необходимо установить 1 светофор, 460 дорожных знаков, организовать 3 пешеходных перехода, для улучшения уличного освещения дорог установить 36 светильников.

На территории города имеется 2 автомобильных и 1 пешеходный мост. Существует необходимость в проведении оценки технического состояния искусственных сооружений специализированными организациями.

Для того, чтобы регулировать количество рейсов на пригородных и городских маршрутах в Омутнинском городского поселения, необходимо регулярно проводить анализ пассажиропотока.

Дополнительно в соответствии с СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89 необходимо рассчитать планируемые места расположения, парковок и станций технического обслуживания.

**2.13 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой**

**для функционирования и развития транспортной**

**инфраструктуры Омутнинского городского поселения.**

«Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Омутнинского городского поселения на 2016 – 2032 годы» подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса РФ от 29 декабря 2004 №190 – ФЗ

- Федерального закона от 29 декабря 2014года №456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»

- Федерального закона от 06 октября 2003 года [№ 131-ФЗ](http://zakon.scli.ru/ru/legal_texts/act_municipal_education/index.php?do4=document&id4=96e20c02-1b12-465a-b64c-24aa92270007) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

-Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

-Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

- поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;

-постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-N1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»

-Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;

- Генерального плана Омутнинского городского поселения Омутнинского муниципального района Кировской области.

- Программы социально-экономического развития муниципального образования Омутнинское городское поселение Омутнинского района Кировской области на 2015- 2021 годы

-Решения Омутнинской городской Думы от 28.12.2011 № 90 "Об утверждении Положения «Об организации транспортного обслуживания населения в границах Омутнинского городского поселения и создание условий для предоставления транспортных услуг населению»

- Постановления администрации Омутнинского городского поселения от 25.01.2011 №16 «Об утверждении Порядка ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования Омутнинского городского поселения, их участков и сооружений на них

-Постановления администрации Омутнинского городского поселения от 04.09.2012 № 319 "Об утверждении административного регламента предоставления муниципальной услуги "Создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах Омутнинского городского поселения"

- Постановление администрации Омутнинского городского поселения от 27.03.2013 № 131 "Об организации транспортного обслуживания населения в границах Омутнинского городского поселения и создании условий для предоставления транспортных услуг населению"

- Решения Омутнинской городской Думы третьего созыва от 27.09.2013 № 54 "Об утверждении Перечня улично-дорожной сети муниципального образования Омутнинское городское поселение Омутнинского района Кировской области"

- Постановления администрации Омутнинского городского поселения от 31.10.2013г. №428 «О разработке, реализации и оценке эффективности реализации муниципальных программ Омутнинского городского поселения»

- Постановления администрации Омутнинского городского поселения от 17.12.2013 № 508/1 "Об утверждении Положения о конкурсе на обслуживание регулярных пассажирских перевозок транспортом общего пользования в границах Омутнинского городского поселения"

- Решения Омутнинской городской Думы №75 от 25.12.2013г. «О Порядке формирования и использования бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда Омутнинского городского поселения»

- Решения Омутнинской городской Думы №39 от 26.08.2014г. «О внесение изменений в решение Омутнинской городской Думы от 25.12.2013 № 75»

-Распоряжения Администрации от 18.03.2014 №38/1 «Об утверждении Положения о комиссии по организации перевозок пассажиров автомобильным транспортом в границах городского поселения»

- Решения Омутнинской городской думы от 28.12.2015г. №69 «О бюджете муниципального образования Омутнинское городское поселение Омутнинского района Кировской области на 2016 год»

-Распоряжения Администрации от 18.01.2016г. №3 « О внесении изменений в распоряжение администрации Омутнинского городского поселения от 01.09.2014 № 185 «Об утверждении состава комиссии по организации перевозок пассажиров автомобильным транспортом в границах Омутнинского городского поселения»

- Постановления администрации Омутнинского городского поселения от 27.01.2016г. № 42 «Об утверждении Перечня наименований остановочных пунктов на регулярных муниципальных маршрутах движения общественного транспорта в границах городского поселения»

- Постановления администрации Омутнинского городского поселения от 03.02.2016г. №60 «Об утверждении перечня мероприятий по планированию и развитию регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам по регулируемым тарифам на территории Омутнинского городского поселения»

- Постановления администрации Омутнинского городского поселения от 17.02.2016г.№ 101 «Об утверждении реестра маршрутов регулярных перевозок на территории Омутнинского городского поселения».

- Постановления администрации Омутнинского городского поселения от14.04.2016г. № 234 «О проведении контроля за выполнением пассажирских перевозок на территории Омутнинского городского поселения»

-Распоряжения Администрации Омутнинского городского поселения от 22.11.2016 №274 "О внесении изменений в распоряжение администрации Омутнинского городского поселения от 11.02.2014 № 16 «Об утверждении состава конкурсной комиссии по отбору перевозчиков на обслуживание регулярных пассажирских перевозок транспортом общего пользования в границах Омутнинского городского поселения»

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

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

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

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

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

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

 **2.14 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.**

Финансовой основой реализации Программы являются средства бюджета Омутнинского городского поселения. Привлечение средств Федерального бюджета, бюджета Кировской области и внебюджетных средств учитывается как прогноз софинансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством.

Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом Омутнинского городского поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

 Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы, составит **302 212,435** тыс. руб., в том числе из бюджета Омутнинского городского поселения **291 462,435** тыс. руб., из них в первый этап по годам:

Финансовые средства из бюджета Омутнинского городского поселения

Таблица 28

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | год | Сумма (тыс.руб.) |
| 1 | 2016 | 25382,435 |
| 2 | 2017 | 13080,0 |
| 3 | 2018 |  14000,0 |
| 4 | 2019 |  14500,0 |
| 5 | 2020 |  14500,0 |
| 6 | 2021-2025 | 70 000,0 |
| 7 | 2026-2032 | 140 000 |
| **ИТОГО** | **291 462,435** |

Финансирование мероприятий Программы осуществляется в следующих формах бюджетных ассигнований: оплата муниципальных контрактов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для муниципальных нужд в целях реализации полномочий городского поселения по ремонту дорог местного значения.

 Указанные в настоящей Программе средства, необходимые на реализацию мероприятий Программы, рассчитаны для содержания и ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети, а также для изготовления проектной документации.

 Реальная ситуация с возможностями федерального и краевого бюджетов в настоящее время не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода в долгосрочной перспективе.

 Таким образом, возможности органов местного самоуправления поселения должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт автомобильных дорог и тротуаров).

 Информация о расходах на реализацию программы за счет всех источников представлена в приложении № 4 к программе.

 Информация о расходах на реализацию программы за счет средств бюджета Омутниого городского поселения представлена в приложении № 5 к программе.

 Объемы финансирования Программы носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

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

 **3.1 Прогноз социально – экономического и градостроительного развития Омутнинского городского поселения.**

 Социально-экономическое развитие Омутнинского городского поселения происходит в рамках Стратегии социально-экономического развития Кировской области на период до 2020 года, Программы социально-экономического развития Омутнинского городского поселения на 2015-2021 годы, Комплексного инвестиционного плана модернизации моногорода Омутнинск Кировской области на 2010-2020 годы.

 Основными направлениями стратегического развития выступают:

 -развитие малого и среднего предпринимательства,

 -привлечение инвестиций в экономику муниципального образования,

 -развитие инженерной инфраструктуры.

 При анализе показателей текущего уровня социально-экономического и градостроительного развития Омутнинскогогородского поселения отмечается следующее:

 - транспортная доступность поселения высокая;

 - наличие трудовых ресурсов позволяет предположить возможности для

 расширения производства и развития на территории Поселения малого и среднего бизнеса.

 - показатель жилищной обеспеченности, как одной из характеристик

социальной сферы, удовлетворительный.

 Жилищная обеспеченность в комплексе с удовлетворением потребностей в услугах коммунального хозяйства и степенью благоустройства жилища, являются важным фактором уровня жизни населения.

В структуре жилищного фонда Омутнинского городского поселения преобладают одноквартирные индивидуальные деревянные жилые дома – это 91% от общего количества домов, 6,5% от общего количества домов составляют двухквартирные жилые дома, построенные, в основном из дерева.

 Многоэтажный многоквартирный жилой фонд имеются только в г. Омутнинске, представлен 2-3 и 5-этажными жилыми домами в кирпичном исполнении. На территории Омутнинского городского поселениянаходятся 507 многоквартирных домов, в том числе блокированной постройки (138 жилых домов выше 3-х этажей). Жилых помещений в многоквартирных домах -4686. Домов индивидуальной постройки – 5057.

 Средняя обеспеченность жилой площадью на одного человека на 01.01.2012г. в Омутнинском городском поселении составляла 20,0 м2/чел, что было ниже фактических статистических данных по городской местности Омутнинского района (20,5 м2/чел) и в целом по городской местности Кировской области - 21,8 м2/чел.

 Обеспеченность жителей жильем на 01.01.2016г. составила 21,9 кв. м./чел,

 Согласно нормативам градостроительного проектирования Кировской области минимальная нормативная обеспеченность жильем в 2031 г должна достигнуть 23,0 м2/чел.

В 2014 году было введено в эксплуатацию 49 жилых домов общей площадью 5553,2 кв.м., в 2015 году – 62 жилых дома общей площадью 5999,0 кв.м.

Таким образом, общая площадь жилищного фонда на начало 2016 года составляет 5035 кв. метров, в том числе в собственности:

-частной – 4755,6 кв. метров;

-муниципальной – 279,4 кв. метров

Таблица 21

Показатели жилищной обеспеченности жителей в Омутнинском городском поселении

Таблица 29

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **Прогноз 2019** |
| **Пес. пр** | **Опт.****пр** |
| Число семей, состоящих на учете на получение жилья и улучшение жилищных условий, ед. | 1 026 | 990 | 980 | 980 | 822 | 813 | 804 | 802 |
| Число горожан состоящих на учете на получение жилья и улучшение жилищных условий, чел. | 5 883 | 2993 | 2861 | 2861 | 2576 | 2550 | 2523 | 2521 |
| Ввод в действие жилых домов, тыс. кв. м всего, в т.ч.:населением за счет собственных и заемных средств | 5,7 | 6,0 | 4,8 | 4,9 | 5,5 | 5,999 | 6412 | 6453 |
| 5,7 | 6,0 | 4,8 | 4,9 | 5,5 | 4,9 |  |  |

 В текущий период времени в сфере строительства наблюдается положительная динамика объема вводимых в эксплуатацию площадей.

 По прогнозу ввод в эксплуатацию жилых домов в 2019г.составит при пессимистическом прогнозе- 6412 кв. метров при оптимистическом прогнозе- 6453 кв. метров.

 В городском поселении важной проблемой является наличие ветхого и аварийного жилищного фонда.

 В настоящее время для решения этой проблемы на территории Омутнинского городского поселения реализовывается областная адресная программа «Переселение граждан, проживающих на территории Кировской области, из аварийного жилищного фонда» на 2013 – 2017 годы», утвержденная постановлением Правительства Кировской области от 18.06.2013 №213/365 (изм. от 29.01.2014 №245/59, от 16.06.2014 №267/411, от 24.06.2014 №268/429). а также осуществляется финансирование из государственной корпорации Фонд содействия реформирования жилищно-коммунального хозяйства. В рамках реализации данных программ в 2014 году началось строительство двух многоквартирных жилых домов: 9-квартирный дом по адресу Ленина,9 и 12-квартирный дом по адресу пер Весенний,10. В 2015 году объекты сданы, жильцы заселены.

 На данные мероприятия за 2013-2015 годы были использованы средства федерального бюджеты 32,2 млн.рублей, бюджета субъекта РФ 11,4 млн.рублей, средств местного бюджета 11,0 млн.рублей.

 В 2016 году планируется начать строительство еще двух домов для переселения из аварийного жилья. Строительством одного из домов на улице Северной будет заниматься кировская компания «ЭнергоСтройСервис».

 В рамках областной целевой программы «Развитие жилищного строительства в Кировской области» разработаны правила землепользования и застройки, в которых особое внимание уделяется малоэтажному жилищному строительству, что актуально для Омутнинского городского поселения.

 Комплексное освоение территорий и развитие застроенных территорий на территории Омутнинского городского поселения осуществляется в порядке и в соответствии с требованиями федеральных законов, а также в соответствии с решение Омутнинской городской думы № 56 от 09.06.2009 г «Об утверждении Правил землепользования и застройки в городе Омутнинске Омутнинского района Кировской области». Строительство на территории города осуществляется строительными организациями, а также филиалами организаций, которые зарегистрированы в краевом центре.

Обеспечение населения достойными условиями проживания, повышение доступности коммунальной и социальной инфраструктуры являются одними из главных целей Омутнинского городского поселения.

Прогнозирование численности населения

 Анализ демографической ситуации является одной из важнейших составляющих оценки тенденций экономического роста территории. Половозрастной состав населения во многом определяют перспективы и проблемы рынка труда, а значит и производственный потенциал того или иного региона. Зная численность населения на определенный период, можно прогнозировать численность и структуру занятых трудовой деятельностью людей, объемы жилой застройки и социально-бытовой сферы.

 Перспективные расчеты численности населения производятся на основе численности населения, полученной как по данным переписей населения, так и по текущим оценкам таблиц рождаемости и смертности, текущей статистической отчетности.

Вариант прогноза численности населения (*метод экстраполяции*)

По состоянию на 01.01.2016 года численность населения Омутнинского городского поселения составляла 22934человек.

Для расчёта проектной численности населения был использован статистический метод учета естественного и механического прироста. Расчёт производится по формуле:

**Sт = Sф (1±Р/100)т , где**

**Sт**– расчетнаячисленностьнаселения через Т лет, чел.;

**Sф –**фактическая численность населения, чел.;

**Р –**среднегодовой прирост (убыль) населения, %

**Т –**расчетный срок в годах.

Расчёт проектной численности населения Омутнинского городского поселения проводился с использованием среднего коэффициент ежегодного прироста (убыли), равного -0,617 % в год.

Прогнозные показатели численности населения

Таблица 30

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 2015год | 2020год | 2025год | 2032 |
| Общая численность населения  | 22934 | 22 915 | 22878 | 22875 |

Численность населения Омутнинского городского поселения на 01.01.2021 г. составит 22 915 человек.

Численность население на расчетный срок на 01.01.2032 г. составит 22875человек.

 Результаты расчетов показывают, что прогнозируемая численность населения городского поселения через 17 лет уменьшится незначительно, на 59 человек, при сохраняющихся темпах убыли населения.

 Приоритетным направлением работы Омутнинского городского поселения остается развитие человеческого потенциала.

 Социальная политика города должна обеспечить для каждого человека достойное качество жизни - занятость, приемлемый доход, современный уровень образования и медицинской помощи.

 Главная задача демографической политики состоит в увеличении численности населения территории и снижения отрицательной миграции.

 Снижение миграционного оттока возможно за счет:

- создания благоприятных условий для реализации инвестиционных проектов предприятий, расширения действующих производств, создания новых производств;

- создания новых рабочих мест;

- развития рынка жилья;

- создание условия для возвращения молодежи после обучения на работу на предприятия и в организации города.

### Прогноз развития промышленности

 Омутнинское городское поселение относится к монопрофильному населенному пункту.

 Экономика Омутнинского городского поселения обладает недостаточным уровнем диверсификации, вследствие чего она сильно зависит от рыночной конъюнктуры ведущей системообразующей отрасли.

 Сложившаяся структура промышленного производства ставит доходы местного бюджета в большую зависимость от внешних факторов работы АО «Омутнинского металлургического завода». Предприятие металлургии в значительной степени зависит от поставок сырья, так как ни район, ни Кировская область не обеспечена сырьем для металлургической отрасли.

 Кроме того, большой остается зависимость предприятия металлургии от узкого круга промышленных потребителей продукции отрасли.

 Имеются все основания считать уровень диверсификации экономики в Омутнинского городского поселения недостаточным для обеспечения ееэкономической безопасности в долгосрочном периоде. То есть низкая насыщенность территории промышленными производствами и, соответственно, недостаточный объем промышленной продукции, не позволяет создавать достаточное количество конкурентоспособных, привлекательных рабочих мест и формировать 44 налогооблагаемую базу, отвечающую потребностям и высоким стандартам социального развития.

 Проведенный анализ обосновывает целесообразность принятия комплексных долгосрочных мер по реструктуризации экономики в следующих направлениях:

-диверсификация экономики;

-расширение масштаба промышленной деятельности за счет модернизации экономики.

Малое предпринимательство

Малое и среднее предпринимательство рассматривается как существующий и будущий потенциал развития Омутнинского городскогопоселения. Малый бизнес должен играть большую роль в формировании внутреннего продукта и создании новых рабочих мест. Развитие малого предпринимательства формирует основу для решения задачи по снижению уровня монопрофильности города Омутнинска.

Проблемы, сдерживающие развитие малого предпринимательства:

-нестабильность налогового законодательства;

-высокие издержки по ведению бизнеса;

-низкая платежеспособность населения;

-недостаток квалифицированных кадров.

 В настоящее время поддержка и развитие малого предпринимательства на территории города Омутнинска осуществляется в рамках районной муниципальной программы «Поддержка и развитие малого и среднего предпринимательства в муниципальном образовании Омутнинский муниципальный район Кировской области на 2014-2020 годы».

 В целях обеспечения социально –экономического развития г.Омутнинска в настоящее время подготовлен «Комплексно- инвестиционный план развития города Омутнинска до 2020 года».

 Данная работа предполагает концентрацию ресурсов на основных направлениях развития экономики, инфраструктуры и социальной сферы города для достижения целей КИП. Стабилизация социально-экономической ситуации, создание условий для устойчивого роста экономики и повышения качества жизни населения – необходимые условия для планомерного развития города.

Таким образом, исключительно важным фактором для развития экономики Омутнинского городского поселения является опережающая модернизация инженерной и транспортной инфраструктур города. Это позволит обеспечить эффективное начало реализации инвестиционных проектов с привлечением частного капитала.

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

 Для выявления особенностей организации перевозок пассажиров в городском и пригородном сообщении и для разработки мероприятий по совершенствованию процесса транспортного обслуживания населения в пассажирских перевозках необходима информация о транспортной подвижности населения, величине и направлениях пассажиропотоков, их изменении в пространстве и во времени.

Подвижность населения и пассажиропоток являются параметрами, учёт которых позволяет планировать и прогнозировать размер перевозок в городском и пригородном сообщении (по направлениям, числу транспортных средств, сезонам и дням недели).

Предприятия и организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению, обязаны систематически, не реже 1 раза в 5 лет, организовывать обследования пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов.

 Обследование пассажиропотоков должно проводиться в соответствии с действующими нормативными документами. В случае выявления существенного увеличения пассажиропотока появится необходимость введения дополнительных оборотных рейсов, в случае резкого снижения пассажиропотока понадобится уменьшение количества рейсов в сутки.

Для составления прогноза транспортного спроса необходимо знать закономерности формирования пассажиропотоков.

На увеличение или уменьшение пассажиропотока влияют 4 группы факторов:

1) социально-экономические (возможность пользования транспортом и материальное благосостояние различных групп населения);

2) территориальные ( производственно-хозяйственное и культурно-бытовое значение города (района, поселения), численность, плотность населения, расселение жителей); 3) организационные (плотность маршрутной сети, частота движения транспорта, виды транспорта, качество обслуживания);

4) природно-климатические.

Различают постоянные и временные факторы, влияющие на количество пассажиров.

К постоянным факторам относят время начала работы предприятий, режим работы различных видов транспорта.

К временным факторам относят крупные спортивные, развлекательные мероприятия, ярмарки.

Для перевозок пассажиров характерны колебания мощности по часам суток. Данные о размерах и характере часов колебания служат основанием для выбора автобусов рациональной вместимости и расчета их количества.

 Омутнинское городское поселение обслуживают 7 пригородных автобусных маршрута и 6 городских.

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не перетерпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный.

Транспортная связь с областным центром и населенными пунктами будет осуществляться общественным транспортом (автобусное сообщение), внутри города –городским общественным и личным транспортом, и пешеходным сообщением.

 Относительно стабильная демографическая ситуация в Поселении позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории Омутнинского городского поселения не планируется.

 По прогнозу на расчетный срок все население Поселения будет обеспечено доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта. Количество пассажирского транспорта увеличивать не планируется.

Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

 Грузовые перевозки будут осуществляться железнодорожным и автомобильным транспортом.

**3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Омутнинского городского поселения.**

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

В расчетный период 2016 - 2032 гг. развитие рельсового и безрельсового электрического общественного транспорта в Омутнинском городском поселении не планируется.

Основным видом транспорта остается автомобильный.

Основным видом общественного транспорта остается автобус.

Количество пассажирского транспорта увеличивать не планируется.

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

 Реализация Программы позволит:

- сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет качественного содержания, осуществления контроля за перевозкой грузов, инструментальной диагностики технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них,

 - повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по ремонту, капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, разработки и обновления проектов организации дорожного движения.

В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей:

 - Увеличение доли муниципальных автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям, до 50%;

 - Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме-100%

 - Проведение технической инвентаризация автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений в полном объеме-100%

 - Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения в среднем общей площадью 3500 кв.м в год

 - Капитальный ремонт дороги ул. Юных Пионеров в г.Омутнинске-2,0км

 - Ремонт тротуаров в Омутнинском городском поселении 250 п.м ежегодно

Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком.

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов;

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

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

 - риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

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

 Согласно данным отдела ГИБДД ОМВД России «Омутнинский» в Омутнинском городском поселении на 1 января 2016года наличие автотранспортных средств составляло:

- легковых автомобилей – 6 549 ед..;

- грузовых автомобилей -2165 ед.;

- автобусов – 22 ед.;

 Итого – 8736 ед

 Легковыми автомобилями в Омутнинском городском поселении владеет более 20% населения, что уже сейчас составляет уровень автомобилизации на 1000 человек более 200 автомобилей.

 Изменений в демографической ситуации в сторону существенного роста не предвидится, это позволяет предусмотреть перспективный уровень автомобилизации населения на 1000 человек – 285 автомобилей, что ниже существующей нормы.

Прогноз изменения уровня автомобилизации

и количества автомобилей у населения

Таблица №31

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатель | 2015год | 2020год | 2025год | 2032год |
| 1 | Общая численность населения | 22934 | 22 915 | 22878 | 22875 |
| 2 | Количество легковых автомобилей у населения,ед. | 6 549 | 6543 | 6534 | 6533 |
| 3 | Уровень автомобилизации населения, ед/1000 чел. | 286 | 286 | 285 | 285 |

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

К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зеленый сигнал, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зеленого сигнала в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости.

 В Поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

Изменения плотности улично-дорожной сети зависит от изменения плотности рабочих мест и средних пассажиропотоков в автобусах.

 По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2016г. до 2032 г. существенно не меняется. Это означает, что, несмотря на рост автомобильных потоков, нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

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 в количестве 6 549 единиц, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса, видно, что в настоящее время поселение полностью обеспечено:

 - АЗС в количестве 3 штук, общее количество колонок на всех АЗС-9 единиц ,что выше нормы.

 В Омутнинском городском поселении не соответствует нормативным требованиям количество гаражных кооперативов ,автостоянок, парковок и станций технического обслуживания.

Хранение автотранспорта на территории поселения осуществляется в пределах участков предприятий, в гаражных кооперативах. В связи с тем, что в структуре жилищного фонда Омутнинского городского поселения преобладают одноквартирные индивидуальные деревянные жилые дома, основная часть автотранспортных средств хранится на придомовых участках жителей. Строительство новых гаражных кооперативов на расчетный срок не требуется.

В дальнейшем необходимо предусмотреть организацию парковок автомобилей на территории г.Омутнинска.

Проектирование парковок выполняется в соответствии с требованиями СНиП 21-02-99 «Стоянки автомобилей», «СП 113.13330.2012 Стоянки автомобилей», а также с учётом специфики и стилевых решений, присущих каждому объекту.

Требования по организации всех видов парковок включают в себя:

- разработку схемы размещения технических средств, необходимых для организации движения (дорожные знаки, горизонтальные и вертикальные разметки, указатели);

- организацию автомобильного и пешеходного движения, их оптимизацию с целью обеспечения комфорта и безопасности;

- планирование территории под парковку, содержащее расположение парковочных мест;

- разработку мероприятий по водоотведению с территории парковки;

- разработка схем освещения и видео наблюдения;

- анализ глобальной транспортной ситуации (близлежащие дороги, перекрестки, остановки);

- анализ транспортной ситуации в непосредственной близости от паркинга и внутри него;

- детальное рассмотрение и оценка организационно-технического решения по функционированию парковочных зон;

- информирование водителей и пешеходов

Предложения по созданию зоны для организации парковки в г.Омутнинске

Планируется организация парковочного пространства на 50 машиномест по адресу:г.Омутнинск,ул.Октябрьская,1

В Омутнинском городском поселении существует острая необходимость в организации станций технического обслуживания. В соответствии с нормами в Поселении должно быть не менее 33 СТО, в настоящее время работает 6.Для открытия новых СТО планируется привлекать индивидуальных предпринимателей.

 **3.6 Прогноз показателей 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. Гибнут и становятся инвалидами дети.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью национальных задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни, содействия региональному развитию.

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.

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

Таким образом, задачи сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения за счет разработки мероприятий по предотвращению дорожно-транспортных происшествий согласуются с приоритетными задачами социально-экономического развития Российской Федерации в долгосрочной и среднесрочной перспективе и направлены на обеспечение снижения темпов убыли населения Российской Федерации, создание условий для роста его численности.

В Омутнинском городском поселении в 2015 году зарегистрировано 291 дорожно-транспортное происшествие, это на 90 случаев меньше по сравнению с 2014 годом, при этом число пострадавших в ДТП людей снизилось на 4 человека и по результату 2015 года составило 12 человек, погибших в ДТП людей не было. Необходимо стремиться к дальнейшему снижению количества аварий и числу пострадавших в них участников дорожного движения .

Исследованиями установлено, что 20-40 % всех ДТП концентрируется на опасных участках дорог, очагах аварийности, общая протяженность которых составляет 2-5 % от всей улично-дорожной сети.

Местом концентрации ДТП, очагом аварийности, топографическим очагом является однородный и ограниченный по длине участок улично-дорожной сети, представляющий повышенную опасность, обладающий статистически устойчивым и неслучайным уровнем совершения ДТП. Очагом ДТП в городе является участок дороги, протяженность которого не превышает 400 м и на котором в течение года произошло три и более ДТП (суммарно с пострадавшими и материальным ущербом). Средняя длина участков составляет 100-150 м.

Своевременное выявление и поэтапное устранение на основе выбора и реализации эффективных комплексов мероприятий очагов аварийности позволит сократить количество ДТП на дорогах Омутнинского городского поселения на 4-8% ежегодно, что соответствует принятым международным стандартам при реализации аналогичных целевых программ. Снижение ДТП приведет в свою очередь к снижению количества погибших и пострадавших участников дорожного движения. При сохранении сложившейся тенденции на снижение количества аварий, в том числе с участием пешеходов, предполагается, что погибших в ДТП людей не будет, а количество тяжело пострадавших сократится к 2032 году до 3человек в год.

Прогноз количества ДТП и количества погибших и пострадавших в них людей Таблица №26

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | год | Количество ДТП,всего | Количество погибших | Количество пострадавших |
| 1 | 2015 | 291 | 0 | 12 |
| 2 | 2016 | 282 | 0 | 11 |
| 3 | 2020 | 182 | 0 | 6 |
| 4 | 2025 | 142 | 0 | 4 |
| 5 | 2032 | 98 | 0 | 3 |

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

Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут выполнение предписаний, выданных отделом ГИБДД МО МВД России "Омутнинский", а также выполнение работ по содержанию, текущему и капитальному ремонту дорог в Поселении.

 Для обеспечения организации и безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах устанавливаются дорожные знаки в соответствии с ГОСТ 10807-78 «Знаки дорожные. Общие технические условия», ГОСТ 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения». Места расположения дорожных знаков зависят от конкретных дорожных условий на каждом участке автомобильной дороги.

Для каждой автомобильной дороги разрабатывается дислокация дорожных знаков, которая утверждается органами ГИБДД и является обязательным документом для соблюдения организацией, занимающейся содержанием автомобильной дороги. Внесение изменений в утвержденную дислокацию производится с разрешения органов, ее утверждавших, при наличии письменного обоснования.

 Дислокация пересматривается не реже, чем раз в три года. Старые дислокации и последующие изменения к ним хранятся один год после их переутверждения. Гарантийный срок службы знаков с внутренним и внешним освещениями - 2 года, а знаков со световозвращающей поверхностью:

 - изготовленных из пленки типа А - 5 лет со дня ввода в эксплуатацию;

 - изготовленных из пленки типов Б и В - 7 лет со дня ввода в эксплуатацию.

 Гарантийный срок службы временных знаков со световозвращающей поверхностью - 1 год со дня ввода в эксплуатацию независимо от типа пленки.

В Омутнинском городском поселении требуется установить 460 дорожных знаков.

 В Омутнинском городском поселении дислокация дорожных знаков была проведена в 2015 году*.* Следующие плановые актуализации дислокации дорожных знаков будут проведены в 2018, 2021 ,2024,2027, 2030 годах.

Безопасность на дорогах в городах во многом зависит от того, насколько изолированы от транспортных потоков пешеходы и велосипедисты

(наличие тротуаров, пешеходных и велосипедных дорожек, оборудования пешеходных переходов, ограждений -ГОСТ 25804, 23457, СНиП 2.05.02, СНиП 2.05.03), а также от организации движения на улицах, особенно на перекрестках (освещение, светофоры - ГОСТ 25695, размещение - ГОСТ 23457) .

В соответствии с требованиями ГИБДД в Омутнинском городском поселении необходимо установить 36 светильников наружного освещения.

Светофорное регулирование является одним из эффективных методов повышения безопасности дорожного движения и регулирования транспортных и пешеходных потоков.

Светофорные объекты, использующие индивидуальные автоматические переключатели светофорных сигналов и работающие в одном или нескольких жестких режимах, проектируют на пересечения автомобильных дорог. При значительном взаимном удалении светофорных объектов друг от друга такой способ регулирования дает хорошие результаты. Необходимыми условиями для этого являются обоснованная установка светофора и оптимальное назначение режима его работы в зависимости от объемов транспортного и пешеходного движения и планировочной характеристики пересечения автомобильных дорог.

В целях повышения безопасности по требованию ГИБДД на дорогах города необходимо установить 1 светофор на перекрестке ул.Коковихина и ул.Юных Пионеров .

 Пешеходные ограждения широко используются для разграничения пешеходных зон от проезжей части**.** В Омутнинском городском поселении необходимо установить 6 металлических ограждений у пешеходных переходов.

Активная разъяснительная и пропагандистская работа среди населения позволит снизить количества ДТП и сохранить уровень участия пешеходов в ДТП не более 1 случая в год.

Большую роль для снижения ДТП среди детей может сыграть строительство автогородка – комплекса специальных сооружений и технических средств организации дорожного движения, предназначенных для проведения практических занятий по обучению детей безопасному поведению на дорогах. Детский автогородок должен быть закрытой территорией, имитирующей уменьшенную городскую среду. Он должен быть оснащен работающими светофорами, шлагбаумом и разнообразными дорожными знаками и разметкой.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая мобильность населения

- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;

- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;

- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;

- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

 Чтобы не допустить негативного развития ситуации ,необходимо:

- Создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети на территории Омутнинского городского поселения.

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

 Если в расчетный срок данные мероприятия осуществятся, то прогноз показателей безопасности дорожного движения благоприятный.

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

 Снижение негативного влияния автомобильного транспорта возможно по нескольким направлениям.

 **Первое направление** не требует значительных капитальных вложений. Оно заключается в организации и осуществлении контроля за составом и нормативным значением компонентов отработавших газов автотранспортных средств. Уменьшение количества вредных веществ, попадающих в окружающую среду с отработавшими газами, может быть достигнуто за счет улучшения технического состояния подвижного состава, регулировки карбюратора и системы зажигания, исключения подтекания топлива и масла. Повышение профессионального мастерства водителей, применение рациональных приемов управления автомобилем позволяет добиться снижения расхода топлива на 5-10 % и сокращения выброса вредных веществ. Существенное снижение вредных выбросов за счет уменьшения времени прогрева автомобиля перед выездом на линию дает оснащение организаций автомобильного транспорта системами подогрева двигателей автомобилей и наличие теплых стоянок. Расчеты показывают, что за счет рационального управления скоростью движения на дорогах, повышения равномерности режимов движения отдельных автомобилей, снижения разброса скоростей в транспортном потоке и задержек у светофоров, можно добиться уменьшения выбросов вредных веществ от автомобилей на 15-20 %. Уменьшают вредное влияние на окружающую среду рационально спланированные маршруты перевозок грузов и пассажиров, правильный подбор по грузоподъемности (пассажировместимости) подвижного состава, рациональное размещение автотранспортных организаций и их подразделений, сокращение непроизводительных пробегов.

 **Второе направление** требует более существенных затрат. К сокращению выброса токсичных веществ приводит дизелизация автомобильного парка, особенно если при этом повышать качество дизельного топлива. К уменьшению вредного влияния автотранспорта приводит и улучшение качества традиционных моторных топлив, например, применение малосернистых топлив - не более 0,05 % серы по весу, отказ от этилированного бензина, например, замена ТЭС на метилтретичнобутиловый эфир (МТБЭ). Существенное снижение загрязнения окружающей среды может дать совершенствование топливной аппаратуры и режимов работы ДВС (изменение конструкций камер сгорания, повышение турбулентности подаваемой смеси - в карбюраторных двигателях; повышение давления впрыскивания топлива, выбор оптимального числа и направления струй топлива - в дизельных двигателях; внедрение микропроцессорных электронных схем управления впрыском топлива и зажиганием).

 В значительной степени снизить содержание вредных веществ в отработавших газах можно за счет применения нейтрализаторов. В настоящее время наибольшее распространение получили каталитические нейтрализаторы, в которых в качестве катализатора используются редкоземельные элементы - платина, палладий, радий. Эти вещества позволяют существенно снизить порог энергии, при котором начинаются окислительно-восстановительные реакции. В мировой практике сейчас широкое применение находят нейтрализаторы тройного действия (CO/CH/NOx). Максимальная эффективность таких нейтрализаторов достигается при их работе в контуре автоматической системы управления подачей топлива, включающей, помимо непосредственно нейтрализатора, кислородный датчик и электронный блок управления. Эффективность очистки нейтрализатором отработавших газов по всем компонентам составляет при температуре 750 °С около 90 %. Необходимо отметить, что практическое использование нейтрализаторов сталкивается с рядом серьезных технических проблем:

 - Во-первых, в результате реакций между присадками к топливам и маслам (в частности, тетраэтилсвинцом) и катализатором происходит его химическое «отравление». Этим, в частности, в значительной степени сдерживается пока применение нейтрализаторов в России.

 -Во-вторых, рабочий диапазон температур нейтрализаторов составляет 250-950 °С. В связи с этим остро стоит проблема нейтрализации выхлопа при непрогретом двигателе (режим запуска двигателя, работа автомобиля с частыми остановками и т.д.). Кроме того, эффективность работы нейтрализатора резко снижается при работе с неотрегулированным двигателем (на богатой смеси) из-за повышения температуры в выхлопной системе до 870 °С и более.

 - В-третьих, через каждые 80-100 тыс. километров пробега возникает необходимость регенерации нейтрализатора.

 - В-четвертых, температурный режим работы нейтрализаторов предъявляет высокие требования к термостойкости их корпуса и набивки, к выбору места установки на автомобиле.

 - В-пятых, применение нейтрализаторов, как правило, приводит к определенной (5-7 %) потере мощности двигателя за счет увеличения противодавления на выпуске. Кроме того, нейтрализаторы относительно дороги и это тоже в значительной степени тормозит их внедрение в России.

 Большое внимание во всем мире уделяется в настоящее время также вопросам разработки и применения сажевых фильтров и каталитических дожигателей сажи для двигателей. Применение этих устройств особенно актуально в городах с интенсивным автобусным движением. Сажевые фильтры различных конструкций позволяют снизить выбросы сажи на 60-90 %. В последние годы широко проводятся исследования в области использования присадок к топливам в целях уменьшения токсичности и дымности выбросов. В качестве присадок к дизельным топливам, снижающим содержание сажи в отработавших газах, применяются металлоорганические химические соединения, ферроцены. Механизм действия этих присадок заключается в их рассеивающем воздействии на сажу и каталитическом воздействии на процесс ее сгорания. Наиболее распространены антидымные присадки на бариевой основе. Применение присадок позволяет снизить дымность в 4-7 раз (в зависимости от процента содержания присадки в топливе и от режима работы двигателя).

 Для защиты от прямого негативного воздействия на окружающую среду и человека шума работающего ДВС применяют: звукоизолирующие кожухи-капоты, кабины (от шума механического происхождения), глушители (от аэродинамического шума при впуске воздуха и при выпуске отработавших газов).

 **Третье направление** предполагает более существенные изменения на автомобильном транспорте.

 В первую очередь, это замена традиционных нефтяных топлив, так называемыми альтернативными видами моторных топлив, в первую очередь, газовым топливом. В этом плане практическое применение нашли сжиженные пропан-бутановые газы и сжатый природный газ. По экспериментальным оценкам, использование газового топлива снижает выбросы окиси углерода в 2-4 раза, окислов азота - в 1,1-1,5 и суммарных углеводородов - в 1,4-2 раза. Однако переход на использование сжатого газового топлива по ряду оценок сочетается с недостатками, в частности снижением мощности двигателя на 20 % и грузоподъемности на 14 % (из-за значительной массы газовых баллонов), уменьшением запаса хода автомобилей на одной заправке до 180-220 км (вдвое по сравнению с автомобилями, работающими на бензине), необходимостью значительных затрат на переоборудование автомобилей, автотранспортных организаций, строительство газонаполнительных станций. Кроме указанных видов топлива делались и делаются попытки применить в качестве топлива ДВС этанол, метанол, водород, спирт и др.

 Перспективы снижения выбросов вредных веществ связаны также с внедрением автомобилей с газотурбинными двигателями и электромобилями. Газотурбинные двигательные установки имеют более высокие экологические показатели за счет совершенствования процесса сгорания топлива (увеличение времени сжигания топлива, усовершенствование способов подачи топлива и воздуха, сгорание топлива в двухзонных камерах сгорания), применения альтернативного топлива (сжиженный газ, водород и др.) и рациональной организации движения.

 Электромобиль является экологически чистым видом транспорта и будет иметь будущее при создании малогабаритного и емкого аккумулятора электрической энергии.

 Все перечисленные направления по снижению воздействия выбросов вредных веществ автотранспортных средств требуют своего дальнейшего развития, путем совершенствования системы государственного контроля, применения методов экономического регулирования, проведения научных исследований в области создания новых поколений автомобилей.

Сведения о планируемых значениях показателей Программы представлены в Приложении № 2

**IV. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Омутнинского городского поселения.**

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

После проведенного анализа всех данных можно выделить три принципиальных варианта развития Омутнинского городского поселении, от которых будет зависеть развитие транспортной инфраструктуры.

Пессимистический вариант.

В рамках пессимистического сценария усилия менеджмента АО «ОМЗ» не позволяют поддерживать достигнутые объемы производства, объемы выручки на предприятии падают, происходят существенные кадровые сокращения. Завод, не имея возможности сохранить квалифицированные кадры и произвести необходимые инвестиции в развитие производственной базы, стремительно теряет позиции на рынке. В итоге ОМЗ перестает быть заметным игроком в сфере производства металлопроката, в производственной программе основную массу начинают составлять случайные заказы – завод стремительно движется к банкротству и развалу. Вопрос о монопрофильности экономики города снимается, поскольку город утрачивает градообразующее предприятие.

С учетом того, что ОМЗ занимает ключевые позиции в обеспечении работы коммунальной инфраструктуры города, развал завода влечет за собой системный кризис в городском хозяйстве. При этом возникает устойчивая взаимосвязь негативных процессов – кризис городского хозяйства создает непреодолимые инфраструктурные проблемы для завода, который может быть остановлен.

Кризис градообразующего предприятия лишает перспектив развития связанных с ним предприятий малого предпринимательства. В городе снижается количество субъектов предпринимательства. Сокращается внутренний платежеспособный спрос и объем собственных доходов местного бюджета. В целом, снижение количества предприятий малого предпринимательства в городе, рост безработицы создадут предпосылки для миграционного оттока экономически активного населения.

Уменьшение количества экономически активного населения неизбежно сократит платежеспособный спрос на территории города. Это негативным образом повлияет на развитие субъектов малого предпринимательства, что, в свою очередь, приведет к уменьшению доходной части бюджета.

Отказ от фундаментальной реконструкции системы жизнеобеспечения города в скором времени приведет к 100%-ному износу коммуникаций, что будет означать невозможность оказания услуг населению и бизнесу. В итоге функционирование бизнеса на территории города станет проблематичным.

В конечном итоге, город окончательно теряет перспективы развития, превращаясь в глубоко депрессивное, дотационное муниципальное образование, нагрузка по содержанию которого полностью ложится на областной и федеральный бюджеты.

Развитие транспортной инфраструктуры ограничится обеспечением безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно- восстановительных работ.

Модернизированный вариант.

В рамках модернизационного сценария город оптимизирует структуру отраслевого производства, уходит от монопрофильности экономики.

При этом усилия менеджмента ОМЗ позволяют поддерживать инвестиции в модернизацию производства и развитие кадрового потенциала. Завод имеет сбалансированную производственную программу.

Намеченные цели «Комплексно- инвестиционного плана развития города Омутнинска до 2020 года» достигаются в полном объеме. Результатом данного сценария будет формирование новой, диверсифицированной структуры экономики, коренного улучшение качества жизни.

Модернизационный сценарий предусматривает:

* модернизацию базовой инфраструктуры и создание условий для ускоренного развития экономики;
* модернизацию социальной инфраструктуры, включая образование, здравоохранение , жилищный сектор, обеспечивающую формирование комфортных условий для жизни населения;
* технологическое обновление и модернизацию существующих производств;
* развитие новых секторов экономики, обеспечивающих глубокую степень переработки сырья и максимальное использование преимуществ, связанных с географическим положением и природными ресурсами;
* повышение конкурентоспособности продукции предприятий города, снижение инвестиционных и предпринимательских рисков, устранение административных барьеров и повышение качества государственных услуг, развитие государственно-частного партнерства.
* модернизацию транспортной инфраструктуры

Развитие транспортной инфраструктуры будет происходить в полном соответствии с положениями генерального плана с реализаций всех предложений по реконструкции и строительству. Улучшится среда проживания и качество жизни населения. Однако, привлечение значительных инвестиций в условиях медленного восстановления экономики является маловероятным.

Инерционный вариант.

При инерционном сценарии целевое управленческое воздействие не обеспечивает перелома ситуации к лучшему. Город не имеет возможности привлечь дополнительные внешние инвестиции в развитие критических сфер: опорную инфраструктуру и социальные направления. Местная власть действует «по ситуации» и принимает решения по принципу «латания дыр» - при наличии финансовой поддержки на региональном и федеральном уровне.

В рамках инерционного сценария город сохраняет сложившуюся структуру отраслевого производства. При этом усилия менеджмента АО «ОМЗ» позволяют поддерживать достигнутые объемы производства. Намеченные цели развития не достигаются. Градообразующее предприятие продолжает сохранять низкую конкурентоспособность выпускаемой продукции, «довольствуясь» лишь разовыми преференциями регионального и федерального значения. При этом сохраняется низкое качество профессиональной подготовки трудовых ресурсов, не способных к принципиальному обновлению программы ОМЗ по выпуску продукции.

Вопросы повышения эффективности производства ключевых отраслей экономики города – лесопереработки и строительства – зависят, главным образом, от самих субъектов малого предпринимательства. Бюджетное финансирование и административная поддержка властей носят эпизодический характер и не обеспечивают должной положительной динамики и эффективности.

В результате, в обозримой перспективе Омутнинск эволюционирует как типичный моногород, находящийся в состоянии текущего, периодически обостряющегося социально-экономического кризиса. При этом продолжается процесс снижения уровня и качества жизни, увеличивается отток экономически активного населения.

 Следует отметить, что в рамках инерционного сценария положительная динамика базовых социально-экономических показателей сохраняется, но она недостаточна для осуществления коренной модернизации экономики и социальной сферы, улучшения качества жизни жителей моногорода.

 Развитие транспортной инфраструктуры будет осуществляться на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и круглогодичной доступности, сложившихся на территории Омутнинского городского поселения центров тяготения. Вариант предполагает содержание в полном объеме и ремонт существующей улично – дорожной сети, а также строительство отдельных участков дорог застройщиком в местах застройки территории;

Наиболее вероятным является инерционный вариант развития Омутнинского городского поселения, разработка Программы будет опираться на него.

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

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения

Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности.

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

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Предполагается, что основными источниками финансирования мероприятий Программы будут средства бюджета Омутнинского городского поселения.

Также для реализации всех мероприятий, указанных в Программе, необходимо привлекать средства других источников.

 Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводящихся по обследованию, содержанию, ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и тротуаров в городском поселении, по организации СТО , парковок , транспортного обслуживания населения.

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

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

**5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры**

**по видам транспорта**

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

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

 В 2017 году администрацией Омутнинского городского поселения с целью создания условий для предоставления услуг населению Омутнинского городского поселения, удовлетворения потребности в пассажирских перевозках, повышения безопасности и качества оказания транспортных услуг населению, а также для обеспечения добросовестной конкуренции среди перевозчиков в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации будет проведён открытый конкурс по отбору перевозчиков для осуществления регулярных пассажирских перевозок транспортом общего пользования в границах Омутнинского городского посе6ления.

 Транспортное обслуживание будет осуществляться на конкурсной основе с привлечением к перевозкам пассажиров организаций различных форм собственности и индивидуальных предпринимателей, имеющих разрешительные документы на осуществление данного вида деятельности.

 Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом.

Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

 Мероприятия, направленные на сохранение и оптимизацию маршрутной сети поселения, в том числе:

-обследование пассажиропотока на автобусных маршрутах городского сообщения;

-определение маршрута, параметров и количества автобусов, необходимых для обеспечения пассажирских перевозок;

-анализ стоимости маршрута;

-сохранение маршрутов, утверждение расписаний и паспортов маршрутов.

 Реализация мероприятий по развитию транспорта общего пользования, предусмотренных Программой, позволит:

- сохранить автобусные маршруты

-обеспечить потребность населения поселения в доступных и безопасных качественных пассажирских перевозках

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

 По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2016г. до 2032 г. не меняется. Это означает: нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети;

 В Омутнинском городском поселении планируется организовать 1 парковку на 50 машиномест.

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

Пешеходное и велосипедное движение как средство передвижения по городу обладает многими преимуществами с точки зрения здоровья человека и охраны окружающей среды. Благодаря переходу от вождения транспортных средств к пешеходному или велосипедному движению можно снизить уровень аварийности, сократить затраты на дорожные и парковочные сооружения, а также снизить степень воздействия на окружающую среду и укрепить здоровье населения.

В Омутнинском городском поселении осуществляется велосипедное движение в местах общего пользования в неорганизованном порядке. Из-за недостатка финансовых средств в настоящее время мероприятия по развитию велосипедного передвижения на расчетный срок не планируются.

 Для повышения безопасности пешеходов необходимы адресные мероприятия по строительству и обустройству пешеходных переходов, тротуаров, созданию зон ограничений для движения транспортных средств

 Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения включают в себя:

- капитальный и текущий ремонт тротуаров.

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

 Запланированное проведение технической инвентаризации автомобильных дорог общего пользования местного значения в Омутнинском городском поселении в 2017 году позволит утвердить весовые параметры транспортных средств, возможные для пропуска по дорогам в разные периоды года.

 В соответствии с полученным заключением необходимо осуществлять строгий контроль за движением грузового автотранспорта по дорогам г.Омутнинска.

**5.6.Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Омутнинского городского поселения**

В целях развития сети дорог поселения планируются:

- Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.

- Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

 Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

- Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

 Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.

- Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

 Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному. Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком.

- Мероприятия по технической инвентаризации автомобильных дорог общего пользования местного значения, находящихся на территории ого городского поселения

 Реализация мероприятий позволит определить техническое состояние и категории дорог, присвоить идентификационные номера на автомобильные дороги общего пользования местного значения

Перечень основных мероприятий программы по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значенияпредставлен в приложении № 3 к программе.

**5.7** **Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков.**

 Комплекс мероприятийпо организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач Программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значенияи выработка мер, направленных на их устранение.

- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- обеспечение образовательных учреждений Поселения учебно- методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

-установка 460 дорожных знаков

- каждые 3 года актуализация дислокации дорожных знаков (2018г.,2021г., 2024г.,2027г.,2030г.), в перспективе по мере необходимости замена и установка технических средств организации дорожного движения, в т.ч. проектные работы;

- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи;

- установка 1светофора.

- установка 36 светильников уличного освещения на трассах автобусных маршрутов

- установка металлических ограждений у 6 пешеходных переходов.

-организация 3 пешеходных переходов.

 В результате проводимых мероприятий, предложенных в рамках данной программы, планируется сокращение количества ДТП на дорогах Омутнинского городского поселения на 4-8 % ежегодно и сокращения числа погибших в ДТП людей до 0 человек в год

 Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры Омутнинского городского поселения должны стать:

 **на первом этапе (2016-2020гг**.):

-проведение технической инвентаризации автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений

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

- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- капитальный ремонт ул.Юных Пионеров протяженностью 2,0 км

- ремонт дороги ул.Спортивная с установкой дорожного ограждения и устройством тротуара- 40 п.м

- ремонт дороги ул.Трудовых резервов,93, с установкой дорожного ограждения и устройством тротуара-80 п.м

- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения

- установка 1 светофора

- установка 36 светильников уличного освещения на трассах автобусных маршрутов

- установка 6 металлических ограждений у пешеходных переходов

-установка дорожных знаков- 200 шт.

- организация мероприятий по актуализации дислокации дорожных знаков

-организация 1 парковки на 50 машиномест

 **на втором этапе (2021-2025гг.):**

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

- текущий и капитальный ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения

- организация 3 пешеходных переходов

-установка дорожных знаков- 260 шт.

**на третьем этапе (2026-2032гг.):**

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

- текущий и капитальный ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения

- создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

Развитие транспортной инфраструктуры на территории Поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

 Перечень основных мероприятий программы приведен в приложении № 3 к программе.

 **VI.Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет 302 212,435 тыс. рублей.

Финансирование программы в размере 291 462,435тыс. руб. осуществляется за счет средств бюджета Омутнинского городского поселения.

Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом Омутнинского городского поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Информация о расходах на реализацию программы за счет всех источников представлена в приложении №4 к программе.

Информация о расходах на реализацию программы за счет средств бюджета Омутнинского городского поселения представлена в приложении №5 к программе.

# VII. 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 реализации и по окончании ее реализации 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, установленных Методикой.

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

 7.2. Оценка эффективности Программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию Программы; степень достижения планируемых значений показателей Программы.

 7.3. Расчет итоговой оценки эффективности Программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, раздельно по каждому из критериев оценки эффективности Программы:

 1-й этап - расчет P1 - оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»;

 2-й этап - расчет P2 - оценки эффективности Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»;

 3-й этап - расчет Pитог - итоговой оценки эффективности Программы.

 7.4. Итоговая оценка эффективности Программы (Pитог) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности Программы. Каждый критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации Программы.

 7.5. Расчет P1 - оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле:

P1 = (V факт + u) / Vпл \* 100%, (1)

где:

 V факт - фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию Программы за отчетный год;

 V пл - плановый объем бюджетных средств на реализацию Программы в отчетном году;

u - сумма «положительной экономии».

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

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

 муниципальная программа выполнена в полном объеме, если P1 = 100%;

 муниципальная программа в целом выполнена, если 80% < P1 < 100%;

 муниципальная программа не выполнена, если P1 < 80%.

 7.7. Расчет P2 - оценки эффективности Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле: P2 = SUM Ki / N, i = 1 (2), где:

Ki - исполнение i планируемого значения показателя муниципальной программы за отчетный год в процентах;

 N - число планируемых значений показателей муниципальной программы.

Исполнение по каждому показателю Программы за отчетный год осуществляется по формуле:

Ki = Пi факт / Пi пл \* 100%, (3)

где:

 Пi факт - фактическое значение i показателя за отчетный год;

Пi пл - плановое значение i показателя на отчетный год.

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

Ki = 100%. (4)

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

Ki = 0%. (5)

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

 муниципальная программа перевыполнена, если P2 > 100%;

муниципальная программа выполнена в полном объеме, если 90% < P2 < 100%;

муниципальная программа в целом выполнена, если 75% < P2 < 95%

муниципальная программа не выполнена, если P2 < 75%.

7.9. Итоговая оценка эффективности Программы осуществляется по формуле:

P итог = (P1 + P2) / 2, (6)

 где:

 P итог - итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

7.10. Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям:

P итог > 100% высокоэффективная;

90% < P итог < 100% эффективная;

75% < P итог < 90% умеренно эффективная;

P итог < 75% неэффективная.

7.11. Результаты итоговой оценки эффективности Программы (значение P итог) и вывод о ее эффективности (интерпретация оценки) представляются вместе с годовыми отчетами в администрацию Омутнинского городского поселения в сроки, установленные Постановлением администрации Омутнинского городского поселения от 31.10.2013г. №428 «О разработке, реализации и оценке эффективности реализации муниципальных программ Омутнинского городского поселения»

Сведения о методике расчета показателя (индикатора) программы представлены в приложении № 6.

**VIII.Оценка эффективности социально-экономических последствий от реализации программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Омутнинского городского поселения на 2016-2032 годы»**

Приоритет в оценке эффективности Программы отдается показателям общественной (социально-экономической) эффективности, поскольку она позволяет наиболее полно оценить последствия от реализации программных мероприятий.

Результаты реализации Программы окажут значительное позитивное влияние не только на решение проблем в сфере транспорта, но и на развитие смежных отраслей экономики (сельское хозяйство, строительство, перерабатывающая промышленность, сфера услуг).

Выполнение намеченных Программой мероприятий позволит:

-повысить комфорт и удобство поездок, уменьшить риск ДТП за счет улучшения качественных показателей сети дорог, экономить время за счет увеличения средней скорости движения;

-снизить затраты на транспортные перевозки как для граждан, так и для предприятий и организаций города;

-обеспечить доступность и повышение качества оказания транспортных услуг при перевозке пассажиров автомобильным транспортом по регулярным пригородным и городским маршрутам.

-уменьшить зону негативного влияния автомобильного транспорта на здоровье населения и придорожные экосистемы.

Создание в Поселении необходимой улично-дорожной инфраструктуры обеспечит благоприятные условия для привлечения инвестиций и станет основой для дальнейшего развития экономики Поселения, увеличения доходов бюджета и получения средств для решения социальных проблем.

Реализация Программы позволит решить важнейшие социально-экономические задачи: повышение уровня жизни населения, улучшение условий проживания, повышение экономической самостоятельности Поселения, его инвестиционную привлекательность.

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

Государственная политика в области транспорта в форме различных программ и проектов должна разрабатываться и реализоваться под контролем единого федерального органа управления транспортно-дорожным комплексом.

Система регулирования транспортно-дорожным комплексом на федеральном уровне представлена Министерством транспорта РФ, а также несколькими координирующими органами и общественными организациями.

Регулирование деятельности предприятий транспортно-дорожным комплексом в регионах осуществляется местными органами транспортной администрации, координационными органами и неадминистративными хозяйственно-финансовыми структурами.

Центральным звеном государственной системы управления транспортом на федеральном уровне является Министерство транспорта РФ. Как правительственный орган Министерство транспорта разрабатывает и реализует государственную транспортную политику путем подготовки законодательных и нормативных актов, которые реализуются в сфере транспортной деятельности.

 **Создание нормативной правовой базы** транспортной деятельности, которая соответствует складывающимся в России социально-экономическим условиям, является одной из важнейших задач государства в транспортной сфере.

 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 являются законодательной базой для разработки государственной транспортной политики, включая стратегию развития транспорта в целом и его отдельных отраслей

 За последние годы Министерством транспорта Российской Федерации разработан, принят палатами Федерального Собрания РФ и подписан Президентом РФ ряд федеральных законов, которые регулируют деятельность транспортной отрасли России.

В области автомобильного транспорта и дорожного хозяйства:

- «О безопасности дорожного движения»;

-«О государственном контроле над осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения»;

- «О транспортно-экспедиционной деятельности».

- «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

- «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

В области гражданской авиации:

- «Воздушный кодекс Российской Федерации».

В области морского и речного транспорта:

- «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации»;

- «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации»

Кроме того, ратифицирован целый ряд международных конвенций и соглашений. В том числе, Соглашение о международном транспортном коридоре «Север - Юг».

Вместе с тем значительная часть действующих на отдельных видах транспорта нормативных актов не в полной мере соответствуют проводимым в государстве экономическим преобразованиям, связанным с развитием рыночных отношений, изменением форм собственности, и вызывает необходимость изменения правовой базы, регламентирующей работу транспортной отрасли.

Одним из главных условий дальнейшего развития транспортной системы РФ является создание нормативной правовой базы транспортной сферы, отвечающей складывающейся социально-экономической ситуации, и ее постепенная гармонизация с правовыми нормами, действующими в странах ЕС, для обеспечения дальнейшей интеграции России в европейскую и мировую транспортную систему.

Поэтому представляется необходимым, прежде всего, принятие базовых законов по вопросам портовой деятельности, дорожного хозяйства автомобильного транспорта, совершенствование нормативной правовой базы железнодорожного транспорта, учитывая проводимые реформы федерального железнодорожного транспорта, развития и создания рынка железнодорожных перевозок.

Кроме того, необходимо проводить формирование законодательной базы транспортного комплекса с применением единых согласованных стандартов и требований, которые направлены на обеспечение безопасности, конкурентоспособности при выполнении перевозок различными видами транспорта

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».

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.

Положения Градостроительного кодекса РФ и существование отдельных Требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

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

 Администрация Омутнинского городского поселения осуществляет общий контроль за ходом реализации мероприятий Программы, а также 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.

 Основой эффективной реализации мероприятий программы являются точность и своевременность информационного обеспечения всех ее участников. Мероприятия предусматривается осуществлять в рамках программы с привлечением средств массовой информации, а также с использованием современных действенных каналов коммуникации - сети Интернет, подготовки и распространения наглядных материалов, предоставления возможности организации обратной связи с населением и пользователями автомобильных дорог.

Транспортная система Омутнинского городского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования.

Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

Программа разрабатывается сроком на 17 лет и подлежит корректировке ежегодно.

Утверждение тарифов и принятие решений по выделению бюджетных средств из бюджета Омутнинскоог городского поселения, подготовка и проведение конкурсов на привлечение инвесторов принимаются в соответствии с действующим законодательством.

Ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры Омутнинского городского поселения, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.