Приложение

к решению Думы

города-курорта Кисловодска

от «\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2020г. № \_\_\_\_\_\_\_

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДСКОГО ОКРУГА ГОРОДА-КУРОРТА КИСЛОВОДСКА СТАВРОПОЛЬСКОГО КРАЯ НА 2020-2029 ГОДЫ**

**Введение**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа города-курорта Кисловодска - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения 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 городского округа разрабатывается и утверждается органами местного самоуправления поселения, городского округа на основании утвержденного генерального плана городского округа.

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

Обеспечение надежного и устойчивого обслуживания жителей города-курорта Кисловодска 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 и технических ресурсов.

Система основных мероприятий Программы определяет приоритетные направления в сфере дорожного хозяйства на территории города-курорта Кисловодска и предполагает реализацию следующих мероприятий:

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

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

3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог 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 ремонту и капитальному ремонту будут определяться на основе результатов обследования автомобильных дорог 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.

Программа является инструментом реализации приоритетных направлений развития города-курорта Кисловодска на долгосрочную перспективу, ориентирована на устойчивое развитие города-курорта и соответствует государственной политике реформирования транспортной системы Российской Федерации.

**Основные понятия и термины.**

В настоящей Программе используются следующие основные понятия и термины:

**- автомобильная дорога** — объект транспортной инфраструктуры города-курорта Кисловодска, 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 местного значения** —администрация города-курорта Кисловодска Ставропольского края;

**- 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 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 года № 257 - ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

**«Паспорт программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа города-курорта Кисловодска Ставропольского края»**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа города-курорта Кисловодска Ставропольского края (далее - Программа). |
| Основание для разработки Программы | - «Градостроительный кодекс Российской Федерации» от 29.12.2004 № 190-ФЗ.  - «Земельный кодекс Российской Федерации» от 25.10.2001 № 136-ФЗ.  - Федеральный закон от 05.05.2014 № 131-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации».  - Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».  - Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».  - Федеральная целевая программа «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014-2017 годы и на период до 2020 года»  - Схема территориального планирования Ставропольского края  - Генеральный план городского округа города-курорта Кисловодска Ставропольского края  - ПЗЗ городского округа города-курорта Кисловодска Ставропольского края  - СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*»  - Нормативы градостроительного проектирования городского округа города-курорта Кисловодска (2018 г.)  - Об утверждении перечня мероприятий по комплексному развитию города-курорта Кисловодска до 2030 года (с изменениями на 11 октября 2018 г.) |
| Заказчик  Программы | Администрация города-курорта Кисловодска, Ставропольский край, г. Кисловодск, пр. Победы, 25. |
| Разработчик Программы | Управление городского хозяйства администрации города-курорта Кисловодска, Ставропольский край, город-курорт Кисловодск, ул. Куйбышева, 55 |
| Цели и задачи Программы | Целью программы является:  - развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры города-курорта Кисловодска;  - обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;  - повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения;  - создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  - создание условий для управления транспортным спросом.  Для достижения указанных целей необходимо решение основных задач:  - организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования города-курорта;  - организация мероприятий по развитию и  совершенствованию автомобильных дорог местного значения в границах города-курорта Кисловодска;  - организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории города-курорта Кисловодска, а также по формированию безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортного травматизма- создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  - создание условий для управления транспортным спросом.  Для достижения указанных целей необходимо решение основных задач:  - организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования городского округа;  - организация мероприятий по развитию и  совершенствованию автомобильных дорог местного значения в границах городского округа города-курорта Кисловодска;  - организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории города-курорта Кисловодска, а также по формированию безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортного травматизма |
| Целевые показатели (индикаторы) Программы | - доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;  - доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;  - протяженность пешеходных дорожек;  - протяженность велосипедных дорожек;  - обеспеченность постоянным (круглогодичным) нормативным состоянием автомобильных дорог общего пользования;  - количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на улично-дорожной сети;  - обеспеченность населения необходимым (достаточным) транспортным обслуживанием;  - доступность транспортной инфраструктуры для маломобильных групп населения. |
| Срок и этапы реализации программы | 2020-2029 годы  Этапы реализации 2020 г., 2021 г., 2022 г., 2023 г., 2024 г., 2025 г., 2026 г., 2027 г., 2028 г., 2029 г. |
| Объемы и источники финансирования программы, руб. | |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | Этапы | БК | БМО | Всего | | 2020 | 10 331,94 | 777,61 | 11 109,55 | | 2021 | 10 821,39 | 814,38 | 11 635,77 | | 2022 | 11 269,36 | 848,18 | 12 117,54 | | 2023 | 11 698,65 | 880,49 | 12 579,14 | | 2024 | 12 032,19 | 905,60 | 12 937,79 | | 2025 | 12 557,25 | 945,12 | 13 502,37 | | 2026 | 13 157,55 | 990,29 | 14 147,84 | | 2027 | 13 581,92 | 1 022,24 | 14 604,16 | | 2028 | 14 125,21 | 1 063,13 | 15 188,33 | | 2029 | 14 705,57 | 1 106,81 | 15 812,38 | | Всего | 124 281,03 | 9 353,85 | 133 634,87 |   КБ – краевой бюджет  БМО – бюджет муниципального образования  Общий объем финансирования Программы составляет в 2020-2029 годах – 133 634,87 млн. руб. за счет бюджетных средств разных уровней. Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2020-2029 гг., могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета. Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета городского округа города-курорта Кисловодска на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода. |

1. **Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры городского округа города-курорта Кисловодска**

Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

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

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

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

Учитывая 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 внутри городских автомобильных дорог общего пользования городского округа города-курорта Кисловодска позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

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

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

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

В целях сбалансированного развития транспортной инфраструктуры городского округа города-курорта Кисловодска Ставропольского края, в Программе сформирован перечень мероприятий по развитию сети объектов транспортной инфраструктуры местного значения муниципального образования. Перечень мероприятий сформирован с учетом документов стратегического социально-экономического развития и документов территориального планирования разных уровней, а значения объектов, запланированных к размещению, определены на основании полномочий органов исполнительной власти субъектов РФ и органом местного самоуправления, закрепленных законодательно.

Перечень мероприятий по строительству объектов транспортной инфраструктуры на территории городского округа города-курорта Кисловодска представлен в приложениях к Программе 1, 2.

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок, составляет 144 268,81 млн. руб., в том числе по годам (таблица 1).

Таблица 1 – Финансовое обеспечение на 2020 – 2029 гг., млн. руб.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Годы** | **Финансирование на развитие внутригородской транспортной инфраструктуры** | **Финансирование на поддержание текущего состояния дорожной сети** | **Общее финансирование программы** |
| 2020 | 2408,68 | 8 700,88 | 11 109,56 |
| 2021 | 2505,03 | 9 130,74 | 11 635,77 |
| 2022 | 2605,23 | 9 512,31 | 12 117,54 |
| 2023 | 2709,44 | 9 869,70 | 12 579,14 |
| 2024 | 2817,82 | 10 119,97 | 12 937,79 |
| 2025 | 2930,53 | 10 571,84 | 13 502,37 |
| 2026 | 3047,75 | 11 100,09 | 14 147,84 |
| 2027 | 3169,66 | 11 434,50 | 14 604,16 |
| 2028 | 3296,45 | 11 891,89 | 15 188,34 |
| 2029 | 3428,3 | 12 384,08 | 15 812,38 |
| Итого | 28918,89 | 104716 | 133634,89 |

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры городского округа включает укрупненную оценку необходимых инвестиций с разбивкой по видам объектов, источникам финансирования, включая средства бюджетов всех уровней и внебюджетные средства.

Методика определения стоимости реализации мероприятий по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагает несколько вариантов:

- расчет по сборнику Государственные сметные нормативы. НЦС 81-02-2014. Укрупненные нормативы цены строительства. НЦС-2017;

- расчет по сборнику укрупненных показателей затрат по застройке, инженерному оборудованию, благоустройству и озеленению городов различной величины и народнохозяйственного профиля для всех климатических зон страны», разработанного ЦНИИП градостроительства в 1986 г.;

- определение в соответствии с данными программ социально-экономического развития регионального и/или местного уровней;

- определение на основе объектов-аналогов из сети Интернет.

Для мероприятий, предусмотренных программами социально-экономического развития регионального и/или местного уровней, стоимость их реализации определена в соответствии с данными программ. Для иных мероприятий, стоимость их реализации определена либо на основании расчетов, либо установлена с использованием данных по объектам-аналогам.

Определение стоимости реализации мероприятий на основе объектов-аналогов из сети Интернет основано на выполнении анализа рынка строящихся объектов транспортной сферы на территории Ставропольского края и других регионов Российской федерации, имеющих сходные характеристики с планируемыми к строительству объектами.

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

**2.** **Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов**

**2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития городского округа города-курорта Кисловодска**

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

Вопрос пространственного развития в логике территориального планирования находится в тесной взаимосвязи с прогнозной численностью населения, так как именно этот показатель определяет потребность в дополнительном строительстве объектов различного назначения. Ввиду того, что население муниципального образования согласно оптимистическому демографическому прогнозу увеличится, необходимо осуществить строительство нового жилья, а соответственно и объектов социально-бытового обслуживания, производственных предприятий, как сферы приложения труда, новых рекреационных центров в поселении на первую очередь и расчетный срок.

Пространственное развитие планируемой территории будет осуществляться преимущественно за счет свободных земельных массивов земель городского округа, в т.ч. присоединенных пос. Левоберезовский, пос. Правоберезовский и пос. Высокогорный. Здесь планируется строительство индивидуальных жилых домов, тем самым увеличится зона жилой застройки. Размер приусадебных участков, выделяемых под индивидуальное жилищное строительство составляет 400-1500 м2.

**2.2 Прогноз транспортного спроса городского округа, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории городского округа**

На перспективу вместе с планируемым развитием санаторно-курортного комплекса и экономики городского округа в целом ожидается значительное увеличение количественных параметров услуг грузового и пассажирского транспорта всех направлений: воздушного, железнодорожного и автомобильного.

Для этого потребуется иной качественный уровень организации системы управления грузовыми и пассажирскими перевозками, а также транспортным комплексом в целом.

С повышением жизненного уровня ускоренно растут мобильность и подвижность населения, объемы и дальность перевозок, в значительной мере определяющие социально-экономическое развитие общества. Потребность человека в передвижении во многом определяется:

- уровнем развития общества;

- социальной структурой;

- укладом жизни;

- характером расселения по территории городского округа;

- свободным временем и реальными доходами населения;

- культурно-бытовыми потребностями;

- концентрацией мест жительства и мест работы;

- ростом поселения и др.

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

Трудовые − поездки на работу, с работы.

Учебные − поездки учащихся, студентов в учебные заведения и обратно.

Культурно-бытовые − поездки по различным личным и бытовым нуждам, являющиеся эпизодическими и зависящие от доходов, социального статуса, рода занятий, возраста и др.

Служебные − поездки в рабочее время при производственной необходимости или выполнении служебных обязанностей.

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

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

Воздушные перевозки из городского округа не осуществляются. Ближайший аэропорт находится в городе Минеральные Воды, на расстоянии около 60 км от городского округа. Функционирующей вертолетной площадки недостаточно для обеспечения потребностей жителей города-курорта, требуется организация еще четырех вертолетных площадок.

Подвесная канатная дорога связывает олимпийский комплекс и видовые площадки с центральной частью города-курорта, тем самым обеспечивая развитие рекреации города-курорта.

Железнодорожный транспорт представлен железнодорожным вокзалом – конечная станция участка железной дороги «Минеральные Воды – Кисловодск», двухпутной железнодорожной веткой, пригородным сообщением по маршруту Кисловодск – Ессентуки, Пятигорск и Минеральные Воды.

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

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры городского округа, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения.

Таким образом, в период реализации программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не претерпит существенных изменений.

Основным видом транспорта является автомобильный.

Транспортная связь с городом-курортом Кисловодском и населенными пунктами городского округа будет осуществляться общественным транспортом (автобусное и железнодорожное сообщение), внутри населенных пунктов автомобильным и пешеходным сообщением.

Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

**2.4 Прогноз развития дорожной сети поселения**

Основными направлениями развития дорожной сети городского округа в период реализации Программы будут являться сохранение и увеличение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог, поддержание автомобильных дорог на уровне, соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети, а также строительство новых автомобильных дорог.

Капитальный ремонт, ремонт и содержание существующей дорожно-уличной сети позволит поддерживать проезжую часть улиц и автомобильных дорог в соответствии с действующими нормами, снизить аварийность, улучшить экологическую обстановку.

Автодороги с асфальтобетонным, не отвечающих нормативным требованиям, составляют 60,8% и требуют ремонта.

В рекомендательном порядке предлагается благоустройство пешеходных зон и устройство дорог (асфальтобетон) в городском округе городе-курорте Кисловодске.

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 вышесказанным, необходимо производство своевременных ремонтных работ.

Незначительная часть подъездных дорог (к предприятиям, домовладениям) имеют грунтовое покрытие, которое негативно сказывается на безопасности дорожного движения и скорости движения, а также приводит к повышенному износу транспортных средств и дополнительному расходу топлива.

Отставание развития дорожной сети сдерживает социально-экономический рост во всех отраслях экономики и уменьшает мобильность передвижения трудовых ресурсов.

В соответствии с определёнными выше приоритетами развития транспортного комплекса городского округа города-курорта Кисловодска проектом Программы предусмотрены нижеописанные мероприятия по оптимизации улично-дорожной сети.

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

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах города принимаются в соответствии со СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01.-89\*».

Таблица 2 – Расчетные параметры улиц и дорог городов

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Категория дорог и улиц** | **Расчетная скорость движения, км/ч** | **Ширина полосы движения, м** | **Число полос движения (суммарно в двух направлениях)** | **Наименьший радиус кривых в плане с виражом/без виража, м** | **Наибольший продольный уклон, ‰** | **Наименьший радиус вертикальной выпуклой кривой, м** | **Наименьший радиус вертикальной вогнутой кривой, м** | **Наименьшая ширина пешеходной части тротуара, м** |
| Магистральные улицы и дороги | | | | | | | | |
| Магистральные городские дороги: | | | | | | | | |
| 1-го класса | 130 | 3,50 - 3,75 | 4 - 10 | 1200/1900 | 40 | 21500 | 2600 | - |
| 110 | 760/1100 | 45 | 12500 | 1900 |
| 90 | 430/580 | 55 | 6700 | 1300 |
| 2-го класса | **90** | 3,50 - 3,75 | 4 - 8 | 430/580 | **55** | 5700 | 1300 | **-** |
| **80** | 3,25 - 3,75 | 310/420 | **60** | **3900** | **1000** |
| **70** | 230/310 | **65** | **2600** | **800** |
| Магистральные улицы общегородского значения: | | | | | | | | |
| 1-го класса | **90** | 3,50 - 3,75 | 4 - 10 | 430/580 | **55** | 5700 | **1300** | **4,5** |
| **80** | 3,25 - 3,75 | 310/420 | **60** | 3900 | **1000** |
| **70** | 230/310 | **65** | 2600 | **800** |
| 2-го класса | **80** | 3,25 - 3,75 | 4 - 10 | 310/420 | **60** | 3900 | **1000** | **3,0** |
| **70** | 230/310 | **65** | 2600 | **800** |
| **60** | 170/220 | **70** | 1700 | **600** |
| 3-го класса | **70** | 3,25 - 3,75 | 4 - 6 | 230/310 | **65** | 2600 | **800** | **3,0** |
| **60** | 170/220 | **70** | 1700 | **600** |
| **50** | 110/140 | **70** | **1000** | **400** |
| Магистральные улицы районного значения | **70** | 3,25 - 3,75 | 2 - 4 | 230/310 | **60** | 2600 | **800** | 2,25 |
| **60** | 170/220 | **70** | 1700 | **600** |
| **50** | 110/140 | **70** | **1000** | **400** |
| Улицы и дороги местного значения: | | | | | | | | |
| - улицы в зонах жилой застройки | **50** | 3,0 - 3,5 | 2 - 4 | 110/140 | **80** | **1000** | **400** | 2,0 |
| **40** | 70/80 | **80** | **600** | **250** |
| **30** | 40/40 | **80** | **600** | **200** |
| - улицы в общественно- деловых и торговых зонах | **50** | 3,0 - 3,5 | 2 - 4 | 110/140 | **80** | **1000** | **400** | 2,0 |
| **40** | 70/80 | **80** | **600** | **250** |
| **30** | 40/40 | **80** | **600** | **200** |
| - улицы и дороги в производственных зонах | **50** | **3,5** | **2-4** | 110/140 | **60** | **1000** | **400** | **2,0** |
| Пешеходные улицы и площади: | | | | | | | | |
| Пешеходные улицы и площади: | **-** | По расчету | По расчету | **-** | **50** | **-** | **-** | По проекту |

**Примечания:**

1. Ширина улиц и дорог определяется расчетом в зависимости от интенсивности движения транспорта и пешеходов, состава размещаемых в пределах поперечного профиля элементов (проезжих частей, технических полос для прокладки подземных коммуникаций, тротуаров, зеленых насаждений и др.), с учетом санитарно-гигиенических требований и требований гражданской обороны. Ширина улиц и дорог в красных линиях принимается, м:

- магистральных дорог – 50-100;

- магистральных улиц – 40-100;

- улиц и дорог местного значения – 15-30.

1. Значение расчетной скорости следует принимать в зависимости от выполняемой функции улицы и дороги, вида дорожной деятельности (строительство, реконструкция) и условий прохождения улицы или дороги. При проектировании объектов нового строительства на незастроенной территории рекомендуется принимать максимальные значения расчетной скорости. При проектировании объектов реконструкции или в условиях сложного рельефа с большими перепадами высот в сложившейся застройке на основании технико-экономического обоснования могут приниматься меньшие из указанных значений расчетных скоростей в зависимости от ограничений, налагаемых соответственно прилегающей застройкой и рельефом. Разрешенную скорость движения следует устанавливать на 10 км/ч ниже расчетной.
2. При назначении ширины проезжей части 10 полос движения минимальное расстояние между транспортными развязками необходимо увеличить в 1,2 раза.
3. Для движения автобусов и троллейбусов на магистральных улицах и дорогах в больших, крупных и крупнейших городах допускается предусматривать выделенную полосу шириной 3,75 м.
4. В климатических подрайонах IА, IБ и IГ наибольшие продольные уклоны проезжей части магистральных улиц и дорог следует уменьшать на 10 ‰.
5. В ширину пешеходной части тротуаров и дорожек не включаются площади, необходимые для размещения киосков, скамеек и т.п.
6. В условиях реконструкции на улицах местного значения, а также при расчетном пешеходном движении менее 50 чел./ч в обоих направлениях допускается устройство тротуаров и дорожек шириной 1 м.
7. При непосредственном примыкании тротуаров к стенам зданий, подпорным стенкам или оградам следует увеличивать их ширину не менее чем на 0,5 м.
8. При поэтапном достижении расчетных параметров магистральных улиц и дорог, транспортных пересечений с учетом конкретных размеров движения транспорта и пешеходов необходимо резервирование территории н подземного пространства для перспективного строительства.
9. При проектировании магистральных дорог необходимо обеспечивать свободную от препятствий зону вдоль дороги (за исключением технических средств организации дорожного движения, устанавливаемых по ГОСТ Р 52289); размер такой зоны следует принимать в зависимости от расчетной скорости с учетом стесненности условий.

**В основу построения улично-дорожной сети положена идея увеличения числа связей между существующими и планируемыми районами городского округа и включение улично-дорожной сети в автодорожную систему региона.**

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

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

При проектировании улично-дорожной сети максимально учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития населенных пунктов, предусмотрены мероприятия по исключению имеющихся недостатков. Введена четкая дифференциация улиц по категориям в соответствии с таблицей 11.1. СП 42.13330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*.

Генеральным планом предложено строительство новых, ремонт и реконструкция уже существующих улиц и дорог. Ширина проезжей части городских дорог и главных улиц – 7 м, улиц в жилой застройке, проездов и улично-дорожной сети – 6 м. Проектом предлагается дорожная одежда с покрытием из асфальтобетона.

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

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории городского округа. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан.

На территории городского округа города-курорта Кисловодска на первую очередь предполагается проживание 137,1 тысяч человек. Принятый уровень автомобилизации на расчетный срок в соответствии с СП 42.1330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\* (пп.11.3) составит 300 легковых автомобилей на 1000 жителей. Таким образом, суммарное количество автомобилей составит 41130 штук.

Расчет объектов транспорта проведен в соответствии с СП 42.1330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\* (пп. 11.40, 11.41).

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

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

**2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

Основным видом совершения дорожно-транспортных происшествий является столкновение, наезд на пешехода. Причиной ДТП является нарушение правил проезда перекрестка, превышение скоростного режима, непредоставление преимущества в движении пешеходов.

Основными дорожными факторами при совершении ДТП явились – отсутствие или плохая различимость дорожной разметки, дефекты дорожного покрытия, отсутствие дорожных знаков, отсутствие ограждений в необходимых местах, плохая видимость на перекрестке, отсутствие освещения, отсутствие направляющих устройств на кривых малого радиуса.

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

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

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

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

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет. Прогнозы на 2029 г. для городского округа предполагают дальнейший рост легкового и грузового транспорта. Городская транспортная инфраструктура не справляется с большим количеством индивидуального автотранспорта: возникают заторы, проблемы с паркованием автомобилей. Также транспорт воздействует на окружающую среду, загрязняя атмосферу, изменяя климат, увеличивая бытовой шум. В связи с этим растет беспокойство по поводу воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. Возникающий риск для здоровья требует все более срочных действий для снижения негативного воздействия и связанного с ним риска. Включение вопросов защиты окружающей среды и охраны здоровья в политику для транспорта совершенно необходимо для обеспечения устойчивости развития и снижения заболеваемости.

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

Загрязнение атмосферы. Выбросы в воздух черного дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO2), диоксид серы (SO2) и озон (О3)) приводят к множеству вредных проявлений для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

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

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

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

Задачами программы комплексного развития транспортной инфраструктуры города-курорта Кисловодска в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

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

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;

- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (не нефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;

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

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

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

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

**3.** **Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры городского округа города-курорта Кисловодска**

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры городского округа города-курорта Кисловодска необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории городского округа.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант №1 (базовый) и вариант №2 (умеренно-оптимистичный) и варианта №3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития городского округа.

Варианты №1, №2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

Вариант №1 (базовый). Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса.

Также данным вариантом учитывается агрессивная внешняя среда, сложившаяся благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

Вариант №2 (умеренно-оптимистичный). На территории городского округа города-курорта Кисловодска предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций.

Вариант №3 (экономически обоснованный). На территории городского округа предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в городском округе городе-курорте Кисловодске, рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, расширение жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

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

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 городского округа.

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. Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства федерального, краевого и местного бюджета городского округа города-курорта Кисловодска, а также частных инвесторов.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в городском округе, проектированию и строительству тротуаров, велосипедных дорожек, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретение дорожных знаков), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий по ремонту дорог, по реализации Программы формируется администрацией городского округа города-курорта Кисловодска 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 определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, устанавливаемой 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.

## 

## 4.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение комплекса мероприятий.

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог, ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожной одежды проезжей части, повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности.

Для развития транспортной инфраструктуры на территории городского округа города-курорта Кисловодска необходимо провести следующие мероприятия:

- сохранение, модернизация автомобильных дорог через мероприятия по их ремонту;

- повышение технического уровня автомобильных дорог путём реконструкции наиболее загруженных участков и строительства новых дорог;

- создание условий для повышения мобильности населения;

- повышение уровня безопасности и устойчивости транспортной системы.

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

По железнодорожному транспорту мероприятия по развитию также не предусматриваются.

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

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом, с учетом предложений консалтингового бюро «СТРЕЛКА».

Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

В рамках Стратегии «Кисловодск-2030» предусматривается строительство транспортно-пересадочного узла (ТПУ) на базе железнодорожного вокзального комплекса «Минутка» в городе-курорте Кисловодске[[1]](#footnote-1).

В рамках задачи, предусматривающей создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, предусмотрены мероприятия, направленные на формирование устойчивых транспортных связей с соседними населенными пунктами,

муниципальными образованиями, дорогами регионального и федерального значения.

Таким образом, мероприятиями Программы в части развития внешнего транспорта будут следующие:

1. Учет в территориальном планировании городского округа мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период).

2. Обеспечение резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог (весь период).

3. Оказание содействия в выделении земельных участков для развития автомобильных дорог федерального и регионального значения в границах городского округа (весь период).

4. Обеспечение соблюдения режима использования полос отвода и охранных зон автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период).

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

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

В целях повышения безопасности дорожного движения и улучшения обслуживания пользователей предусмотрено обустройство автомобильных дорог местного значения объектами дорожного сервиса и другими предприятиями, оказывающими услуги участникам движения.

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности предусматривают меры по антитеррористической защищенности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и внедрению современного оборудования и технологий обеспечения безопасности.

Хранение автотранспорта на территории городского округа осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения.

Ведомственные и грузовые автомобили находятся в управлении МБУ «ГЭС» и располагаются на базе на ул. Энгельса,52.

Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

1. Обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства (весь период);

2. Строительство автостоянок около объектов обслуживания (весь период);

3. Организация общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей (первая очередь – расчётный срок).

## 4.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

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

В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории городского округа города-курорта Кисловодска необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения внутри поселения между населенными пунктами и местами приложения труда, а также в целях отдыха и туризма.

Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием.

Программой городского поселения предусматривается создание без барьерной среды для мало мобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесённых к созданию без барьерной среды.

Мероприятия по данному разделу:

1. Устройство велодорожек в поперечном профиле магистральных улиц (расчётный срок – перспектива); парки скверы, пешеходные зоны.

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

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

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

## 4.6 Мероприятия по развитию сети дорог городского округа

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

Основными приоритетами развития транспортного комплекса городского округа должны стать:

* расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
* ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
* строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в поселении;
* упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах городского поселения, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
* строительство новых главных и основных автодорог;
* строительство улично-дорожной сети на территории городского поселения нового жилищного строительства.

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

При планировании развития транспортной системы городского поселения необходимо учитывать перспективное развитие транспортной системы района и региона в целом. Транспортная система 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 городского поселения. Данные Программой предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления городского округа города-курорта Кисловодска и органов государственной власти Ставропольского края по развитию транспортной инфраструктуры.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры на федеральном уровне определены транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 г., утверждённой распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. №1734-р.

Мероприятиями в части развития транспортного комплекса городского округа должны стать:

* проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения;
* инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах городского поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства;
* комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров – 2020 - 2029 гг.;
* капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения, включая проектно-изыскательные работы – 2019 - 2029 гг.;
* размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов – 2020 - 2029 гг.;
* оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта – 2020 - 2029 гг.;
* создание инфраструктуры автосервиса – 2020 - 2029 гг.

## 4.7 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков

Комплекс мероприятий по 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 значения и выработка мер, направленных на их устранение.

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

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

- 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;

В целях реализации мероприятий направленных на стабилизацию аварийности и снижения тяжести последствий ДТП на улично-дорожной сети городского округа города-курорта Кисловодска предлагается осуществление следующих мероприятий:

- обустройство искусственных неровностей монолитного типа на улично-дорожной сети городского округа;

- обустройство светофоров Т-7 на нерегулируемых пешеходных переходах вблизи расположения школьных учреждений, массового притяжения граждан;

- мероприятия по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер по их устранению;

- приобретение знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий;

- установка и замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий;

- обустройство искусственного освещения.

Из всего вышеперечисленного следует, что на срок до 2029 года основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры городского округа города-курорта Кисловодска должны стать:

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения полном объеме;

- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- паспортизация всех бесхозяйных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению городского округа;

- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

Мероприятия по повышению безопасности согласовываются с органами ГИБДД ОМВД России по городскому округу городу-курорту Кисловодску на текущий год.

Развитие транспортной инфраструктуры на территории городского округа города-курорта Кисловодска должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

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

Транспортная система городского округа города-курорта Кисловодска 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 для органов государственной власти Ставропольского края по развитию транспортной инфраструктуры. При реализации программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда Ставропольского края. Ресурсное обеспечение реализации муниципальной программы за счет всех источников финансирования, планируемое с учетом возможностей ее реализации, с учетом действующих расходных обязательств и необходимых дополнительных средств при эффективном взаимодействии всех участников муниципальной программы, подлежит ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла.

Реализация мероприятий позволит увеличить количество автодорог, отвечающих нормативным требованиям с 63,6% до 100%.

**6. 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 муниципальной программы и оценку эффективности реализации муниципальной программы. Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных Методикой.

1. Оценка эффективности реализации муниципальной 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.

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

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

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

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

3-й этап - расчет Pитог - итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

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

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

P1 = (Vфакт + u) / Vпл \* 100%, (1)

где: Vфакт - фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию муниципальной программы за отчетный год; Vпл - плановый объем бюджетных средств на реализацию муниципальной 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.

6. Интерпретация оценки эффективности муниципальной 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. Расчет P2 - оценки эффективности муниципальной 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 муниципальной 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)

8. Интерпретация оценки эффективности муниципальной 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%.

9. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

Pитог = (P1 + P2) / 2, (6),

где: Pитог - итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

10. Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям: Pитог > 100% высокоэффективная; 90% < Pитог < 100% эффективная; 75% < P итог < 90% умеренно эффективная; Pитог < 75% неэффективная.

11. Результаты итоговой оценки эффективности муниципальной программы (значение Pитог) и вывод о ее эффективности (интерпретация оценки) представляются вместе с годовыми отчетами в финансово-экономическое управление администрации городского округа города-курорта Кисловодска в сроки, установленные постановлением администрации города-курорта Кисловодска от 16 июля 2018 г. № 607 «Об утверждении Порядка разработки, реализации и оценки эффективности муниципальных программ города-курорта Кисловодска».

**7. Заключение**

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального образования в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» (с изменениями на 30 октября 2018 г.), пунктом 4 Требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 г. № 1440).

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, поселения – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены 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 поселения, городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

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.

Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программ связаны со сроками утверждения генерального плана. Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений подлежат утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта Программы в составе единого комплексного проекта управления развитием территории городского округа или поселения, в который также входит и разработка генерального плана.

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 Ставропольского края, 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;

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

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

Транспортная система городского округа города-курорта Кисловодска 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.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры городского округа города-курорта Кисловодска, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.

Председатель

Думы города-курорта Кисловодска Л.Н. Волошина

Визирует:

Заместитель главы администрации

города-курорта – начальник управления

городского хозяйства администрации

города-курорта Кисловодска В.Ю. Соболев

Приложение 1

к Программе комплексного развития

транспортной инфраструктуры

города-курорта Кисловодска

Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры городского округа города-курорта Кисловодска

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Мероприятия Программы** | **Целевые показатели реализации мероприятия в нат. ед. отдельно по годам с указанием ед. измерения** | **Объем финансирования (млн. руб.)** | | | | **Всего** |
| **ФБ** | **КБ** | **БМО** | **ВБИ** |
| Реконструкция асфальто-бетонных автомобильных дорог общего пользования местного значения | 2020 - 0 км  2021 - 15,76 км  2022 - 15,76 км  2023 - 15,76 км  2024 - 15,76 км  2025 - 15,76 км  2026 - 15,76 км  2027 - 15,76 км  2028 - 15,76 км  2029 - 15,76 км | 0 | 3004,62 | 226,03 | 0 | 3230,65 |
| Капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения в ПГС исполнении | 2020 - 0 км  2021 - 81,11 км  2022 - 81,11 км  2023 - 81,11 км  2024 - 81,11 км  2025 - 81,11 км  2026 - 81,11 км  2027 - 81,11 км  2028 - 81,11 км  2029 - 81,11 км | 0 | 11393,81 | 857,60 | 0 | 12251,41 |
| Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения в ПГС исполнении | 2020 - 9,6 км  2021 - 162,23 км  2022 - 162,23 км  2023 - 162,23 км  2024 - 162,23 км  2025 - 162,23 км  2026 - 162,23 км  2027 - 162,23 км  2028 - 162,23 км  2029 - 162,23 км | 0 | 14650,22 | 1102,64 | 0 | 15752,86 |
| Строительство эстакады в районе ул. Дводненко | 2022 - 222 м²  2023 - 178 м² | 0 | 96,57 | 7,26 | 0 | 103,83 |
| Строительство подъездной автодороги (от проектируемой объездной автодороги) к солнечной электростанции | 2021 - 5 км | 0 | 124,82 | 9,30 | 0 | 134,12 |
| Строительство сети автодорог в районе перспективного развития – продолжение на восток улицы Фоменко | 2022 - 4 км  2023 - 3,7 км | 0 | 177,60 | 13,36 | 0 | 190,96 |
| Строительство автодорог вокруг Нового озера, в районе перспективного строительства от ул. Замковая/Римгорская до Кисловодского экспериментально-тепличного комплекса | 2021 - 0,95 км | 0 | 22,80 | 1,70 | 0 | 24,50 |
| Строительство автодороги на Старое озеро | 2020 - 1 км | 0 | 23,98 | 1,80 | 0 | 25,78 |
| Выделение полос движения для общественного транспорта на основной транспортной оси города | 2026 - 5,2 км | 0 | 98,01 | 7,37 | 0 | 105,38 |
| Расширение улиц, пересечение которых приводит к значительным заторам на автодорогах | 2025 - 1,67 км  2026 - 4,91 км  2027 – 2,33 км  2028 - 3,01 км  2029 - 3,9 км | 0 | 252,49 | 18,97 | 0 | 271,46 |
| Строительство шумозащитных экранов вдоль автодорог с интенсивным транспортным потоком, вблизи санаториев | 2020 – 0 км  2021 - 0,1 км  2022 - 0,12 км  2023 - 0,16 км  2024 - 0,19 км  2025 - 0,21 км  2026 - 0,22 км  2027 - 0,28 км  2028 - 0,3 км  2029 - 0,33 км | 0 | 79325,24 | 5970,68 | 0 | 85295,92 |
| Создание велодорожек в районе курортного парка и в целом на территории городского округа | 2020 - 0,0 км  2021 - 0,0 км  2022 - 0,0 км  2023 - 4,0 км  2024 - 8,0 км  2025 - 54,7 км  2026 - 33,2 км  2027 - 4,05 км  2028 - 4,0 км  2029 - 9,8 км | 0 | 23869,49 | 1796,38 | 0 | 25665,87 |
| Строительство мостового перехода (включая разработку ПСД) | 2028 - разработка ПСД 2029 - 0,035 км | 0 | 1068,25 | 80,38 | 0 | 1148,63 |
| Содержание и ремонт светофорных объектов | 2020 - 25 ед.  2021 - 25 ед.  2022 - 25 ед.  2023 - 25 ед.  2024 - 25 ед.  2025 - 25 ед.  2026 - 25 ед.  2027 - 25 ед.  2028 - 25 ед.  2029 - 25 ед. | 0 | 13,49 | 0,94 | 0 | 14,43 |
| Содержание дорожных знаков | 2020 - 4500 ед.  2021 - 4500 ед.  2022 - 4500 ед.  2023 - 4500 ед.  2024 - 4500 ед.  2025 - 4500 ед.  2026 - 4500 ед.  2027 - 4500 ед.  2028 - 4500 ед.  2029 - 4500 ед. | 0 | 49,23 | 3,78 | 0 | 53,01 |
| **Всего** | | 0 | 134171 | 10098,2 | 0 | 144268,81 |

ФБ – федеральный бюджет

КБ – краевой бюджет

БМО – бюджет муниципального образования

ВБИ – внебюджетные источники финансирования

Председатель

Думы города-курорта Кисловодска Л.Н. Волошина

Визирует:

Заместитель главы администрации

города-курорта – начальник управления

городского хозяйства администрации

города-курорта Кисловодска В.Ю. Соболев

Приложение 2

к Программе комплексного развития

транспортной инфраструктуры

города-курорта Кисловодска

**Финансовое обеспечение**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Мероприятия Программы | Целевые показатели реализации мероприятия в нат. ед. отдельно по годам с указанием еди-ницы измерения | Исполнители основных мероприятий | Срок испол- нения | Финансовое обеспечение | | | | | | | | | | | | |
| Источник финансирования | Объём финансирования | | | | | | | | | | | |
| млн. руб. | | | | | | | | | | | |
| 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Всего |
| 1. | Реконструкция асфальто-бетонных автомобильных дорог общего пользования местного значения | 2019 - 15,76 км 2020 - 15,76 км 2021 - 15,76 км 2022 - 15,76 км 2023 - 15,76 км 2024 - 15,76 км 2025 - 15,76 км 2026 - 15,76 км 2027 - 15,76 км 2028 - 15,76 км 2029 - 15,76 км | определяются в соответствии с законодательством в сфере закупок | 2020 - 2029 | краевой бюджет | 222,79 | 231,70 | 240,97 | 250,61 | 260,63 | 271,06 | 281,90 | 293,18 | 304,90 | 317,10 | 329,78 | 3 004,62 |
| местный бюджет | 16,76 | 17,43 | 18,13 | 18,85 | 19,61 | 20,39 | 21,21 | 22,06 | 22,94 | 23,85 | 24,81 | 226,03 |
| 2. | Капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения в ПГС исполнении | 2019 - 81,11 км 2020 - 81,11 км 2021 - 81,11 км 2022 - 81,11 км 2023 - 81,11 км 2024 - 81,11 км 2025 - 81,11 км 2026 - 81,11 км 2027 - 81,11 км 2028 - 81,11 км 2029 - 81,11 км | определяются в соответствии с законодательством в сфере закупок | 2019 - 2029 | краевой бюджет | 844,84 | 878,63 | 913,78 | 950,33 | 988,34 | 1 027,88 | 1 068,99 | 1 111,75 | 1 156,22 | 1 202,47 | 1 250,57 | 11 393,81 |
| местный бюджет | 63,59 | 66,13 | 68,78 | 71,53 | 74,39 | 77,37 | 80,46 | 83,68 | 87,03 | 90,51 | 94,13 | 857,60 |
| 3. | Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения в ПГС исполнении | 2019 - 162,23 км 2020 -162,23 км 2021 - 162,23 км 2022 - 162,23 км 2023 - 162,23 км 2024 - 162,23 км 2025 - 162,23 км 2026 - 162,23 км 2027 - 162,23 км 2028 - 162,23 км 2029 - 162,23 км | определяются в соответствии с законодательством в сфере закупок | 2019 - 2029 | краевой бюджет | 1 086,30 | 1 129,75 | 1 174,94 | 1 221,94 | 1 270,82 | 1 321,65 | 1 374,52 | 1 429,50 | 1 486,68 | 1 546,14 | 1 607,99 | 14 650,22 |
| местный бюджет | 81,76 | 85,03 | 88,43 | 91,97 | 95,65 | 99,47 | 103,45 | 107,59 | 111,89 | 116,37 | 121,02 | 1 102,64 |
| 4. | Строительство эстакады в районе ул. Дводненко | 2022 - 222 м² 2023 - 178 м² | определяются в соответствии с законодательством в сфере закупок | 2022 - 2023 | краевой бюджет | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 52,67 | 43,90 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 96,57 |
| местный бюджет | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 3,96 | 3,30 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 7,26 |
| 5. | Строительство подъездной автодороги (от проектируемой объездной автодороги) к солнечной электростанции | 2021 - 5 км | определяются в соответствии с законодательством в сфере закупок | 2021 | краевой бюджет | 0,00 | 0,00 | 124,82 | 0,00 | 0,00 |  | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 124,82 |
| местный бюджет | 0,00 | 0,00 | 9,30 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 9,30 |
| 6. | Строительство сети автодорог в районе перспективного развития – продолжение на восток улицы Фоменко | 2022 - 4 км 2023 - 3,7 км | определяются в соответствии с законодательством в сфере закупок | 2022 - 2023 | краевой бюджет | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 92,26 | 85,34 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 177,60 |
| местный бюджет | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 6,94 | 6,42 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 13,36 |
| 7. | Строительство автодорог вокруг Нового озера, в районе перспективного строительства от ул. Замковая/Римгорская до ул. Кисловодский экспериментально-тепличный комплекс | 2021 - 0,95 км | определяются в соответствии с законодательством в сфере закупок | 2021 | краевой бюджет | 0,00 | 22,80 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 22,80 |
| местный бюджет | 0,00 | 1,70 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1,70 |
| 8. | Строительство автодороги на Старое озеро | 2020 - 1 км | определяются в соответствии с законодательством в сфере закупок | 2020 | краевой бюджет | 0,00 | 23,98 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 23,98 |
| местный бюджет | 0,00 | 1,80 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1,80 |
| 9. | Выделение полос движения для общественного транспорта на основной транспортной оси города | 2026 - 5,2 км | определяются в соответствии с законодательством в сфере закупок | 2026 | краевой бюджет | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 98,01 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 98,01 |
| местный бюджет | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 7,37 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 7,37 |
| 10. | Расширение улиц, пересечение которых приводит к значительным заторам на автодорогах | 2025 - 3,0 км 2026 - 3,0 км 2027 - 3,0 км 2028 - 3,0 км 2029 - 3,9 км | определяются в соответствии с законодательством в сфере закупок | 2025 - 2029 | краевой бюджет | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 43,78 | 45,53 | 47,35 | 49,25 | 66,58 | 252,49 |
| местный бюджет | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 3,29 | 3,42 | 3,56 | 3,70 | 5,00 | 18,97 |
| 11. | Строительство шумозащитных экранов вдоль автодорог с интенсивным транспортным потоком, вблизи санаториев | 2019 - 0,8 км 2020 - 0,8 км 2021 - 0,8 км 2022 - 0,8 км 2023 - 0,8 км 2024 - 0,8 км 2025 - 0,8 км 2026 - 0,8 км 2027 - 0,8 км 2028 - 0,8 км 2029 - 0,8 км | определяются в соответствии с законодательством в сфере закупок | 2019 - 2029 | краевой бюджет | 5 881,89 | 6 117,17 | 6 361,85 | 6 616,33 | 6 880,98 | 7 156,22 | 7 442,47 | 7 740,17 | 8 049,77 | 8 371,76 | 8 706,63 | 79 325,24 |
| местный бюджет | 442,72 | 460,43 | 478,85 | 498,00 | 517,92 | 538,64 | 560,18 | 582,59 | 605,89 | 630,13 | 655,33 | 5 970,68 |
| 12. | Создание велодорожек в районе курортного парка и в целом на территории городского округа | 2019 - 1,0 км 2020 - 1,0 км 2021 - 1,0 км 2022 - 1,0 км 2023 - 1,0 км 2024 - 1,0 км 2025 - 1,0 км 2026 - 1,0 км 2027 - 1,0 км 2028 - 1,0 км 2029 - 1,0 км | определяются в соответствии с законодательством в сфере закупок | 2019 - 2029 | краевой бюджет | 1 769,90 | 1 840,70 | 1 914,32 | 1 990,90 | 2 070,53 | 2 153,35 | 2 239,49 | 2 329,07 | 2 422,23 | 2 519,12 | 2 619,88 | 23 869,49 |
| местный бюджет | 133,20 | 138,53 | 144,07 | 149,83 | 155,83 | 162,06 | 168,54 | 175,28 | 182,29 | 189,59 | 197,17 | 1 796,38 |
| 13. | Строительство мостового перехода (включая разработку ПСД) | 2028 - разработка ПСД 2029 - 0,035 км | определяются в соответствии с законодательством в сфере закупок | 2028 - 2029 | краевой бюджет | 79,21 | 82,38 | 85,67 | 89,10 | 92,66 | 96,37 | 100,23 | 104,23 | 108,40 | 112,74 | 117,25 | 1 068,25 |
| местный бюджет | 5,96 | 6,20 | 6,45 | 6,70 | 6,97 | 7,25 | 7,54 | 7,84 | 8,16 | 8,48 | 8,82 | 80,38 |
| 14. | Содержание и ремонт светофорных объектов | 2019 - 25 ед. 2020 - 25 ед. 2021 - 25 ед. 2022 - 25 ед. 2023 - 25 ед. 2024 - 25 ед. 2025 - 25 ед. 2026 - 25 ед. 2027 - 25 ед. 2028 - 25 ед. 2029 - 25 ед. | определяются в соответствии с законодательством в сфере закупок | 2019 - 2029 | краевой бюджет | 1,00 | 1,04 | 1,08 | 1,12 | 1,17 | 1,22 | 1,27 | 1,32 | 1,37 | 1,42 | 1,48 | 13,49 |
| местный бюджет | 0,07 | 0,07 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,94 |
| 15. | Содержание дорожных знаков | 2019 - 4500 ед. 2020 - 4500 ед. 2021 - 4500 ед. 2022 - 4500 ед. 2023 - 4500 ед. 2024 - 4500 ед. 2025 - 4500 ед. 2026 - 4500 ед. 2027 - 4500 ед. 2028 - 4500 ед. 2029 - 4500 ед. | определяются в соответствии с законодательством в сфере закупок | 2019 - 2029 | краевой бюджет | 3,65 | 3,80 | 3,95 | 4,11 | 4,27 | 4,44 | 4,62 | 4,80 | 5,00 | 5,20 | 5,40 | 49,23 |
| местный бюджет | 0,28 | 0,29 | 0,30 | 0,31 | 0,33 | 0,34 | 0,35 | 0,37 | 0,38 | 0,40 | 0,41 | 3,78 |
| Финансирование из краевого бюджета | | | | | | 9 889,58 | 10 331,94 | 10 821,39 | 11 269,36 | 11 698,65 | 12 032,19 | 12 557,25 | 13 157,55 | 13 581,92 | 14 125,21 | 14 705,57 | 134 170,62 |
| Финансирование из местного бюджета | | | | | | 744,34 | 777,61 | 814,38 | 848,18 | 880,49 | 905,60 | 945,12 | 990,29 | 1 022,24 | 1 063,13 | 1 106,81 | 10 098,19 |
| Всего по программе | | | | | | 10 633,92 | 11 109,56 | 11 635,77 | 12 117,54 | 12 579,14 | 12 937,79 | 13 502,37 | 14 147,84 | 14 604,16 | 15 188,33 | 15 812,38 | 144 268,81 |

Председатель

Думы города-курорта Кисловодска Л.Н. Волошина

Визирует:

Заместитель главы администрации

города-курорта – начальник управления

городского хозяйства администрации

города-курорта Кисловодска В.Ю. Соболев

1. [↑](#footnote-ref-1)