

**МУНИЦИПАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ  
ГОРОДСКОЙ ОКРУГ ГОРОД ОМСК  
ОМСКОЙ ОБЛАСТИ**

**НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ РАБОТА**

**«РАЗРАБОТКА ДОКУМЕНТОВ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО  
ПЛАНИРОВАНИЯ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО  
ЗОНИРОВАНИЯ (В ТОМ ЧИСЛЕ ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ),  
ВКЛЮЧАЯ ПОДГОТОВКУ ДОКУМЕНТАЦИИ ДЛЯ  
ВНЕСЕНИЯ СВЕДЕНИЙ О ГРАНИЦАХ НАСЕЛЕННЫХ  
ПУНКТОВ И ГРАНИЦАХ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ЗОН В  
ЕДИНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ РЕЕСТР НЕДВИЖИМОСТИ»**

**ПРОЕКТ О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ГЕНЕРАЛЬНЫЙ  
ПЛАН МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
ГОРОДСКОЙ ОКРУГ ГОРОД ОМСК ОМСКОЙ ОБЛАСТИ**

**МАТЕРИАЛЫ ПО ОБОСНОВАНИЮ  
ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА**

**АНАЛИЗ И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ.  
ИНЖЕНЕРНАЯ ПОДГОТОВКА ТЕРРИТОРИИ**

**ТОМ 4**

**НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ РАБОТА**

**«РАЗРАБОТКА ДОКУМЕНТОВ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗОНИРОВАНИЯ (В ТОМ ЧИСЛЕ ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ), ВКЛЮЧАЯ ПОДГОТОВКУ ДОКУМЕНТАЦИИ ДЛЯ ВНЕСЕНИЯ СВЕДЕНИЙ О ГРАНИЦАХ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ И ГРАНИЦАХ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ЗОН В ЕДИНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ РЕЕСТР НЕДВИЖИМОСТИ»**

**ПРОЕКТ О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ГОРОДСКОЙ ОКРУГ ГОРОД ОМСК ОМСКОЙ ОБЛАСТИ**

**МАТЕРИАЛЫ ПО ОБОСНОВАНИЮ ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА**

**АНАЛИЗ И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.  
ИНЖЕНЕРНАЯ ПОДГОТОВКА ТЕРРИТОРИИ**

**ТОМ 4**

<b>Заказчик:</b>	Департамент архитектуры и градостроительства Администрации города Омска
<b>Муниципальный контракт:</b>	№ 54 от 10 октября 2019 года
<b>Исполнитель:</b>	ООО «ИТП «Град»
<b>Шифр проекта:</b>	НИР 1797-19
<b>Генеральный директор</b>	И.С. Бальцер _____
<b>Руководитель проекта</b>	М.Н. Дузенко _____

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ВВЕДЕНИЕ</b> .....	<b>4</b>
<b>1 АНАЛИЗ, КОМПЛЕКСНАЯ ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДСКОГО ОКРУГА</b> .....	<b>4</b>
1.1 ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА .....	4
1.1.1 Внешний транспорт .....	4
1.1.2 Улично-дорожная сеть .....	11
1.1.3 Общественный пассажирский транспорт .....	24
1.1.4 Внеуличный транспорт .....	30
1.1.5 Организация пешеходного и велосипедного движения .....	39
1.1.6 Объекты транспортной инфраструктуры .....	42
<b>2 СВЕДЕНИЯ О ВИДАХ, НАЗНАЧЕНИИ И НАИМЕНОВАНИЯХ, ПЛАНИРУЕМЫХ ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДСКОГО ОКРУГА ОБЪЕКТОВ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ, ОБЪЕКТОВ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДОКУМЕНТАМИ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ДОКУМЕНТАМИ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ СУБЪЕКТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ИХ ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b> .....	<b>46</b>
<b>3 ОБОСНОВАНИЕ ВЫБРАННОГО ВАРИАНТА РАЗМЕЩЕНИЯ ОБЪЕКТОВ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ ГОРОДСКОГО ОКРУГА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОСНОВЕ АНАЛИЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ ГОРОДСКОГО ОКРУГА, ВОЗМОЖНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИИ И ПРОГНОЗИРУЕМЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ</b> .....	<b>49</b>
3.1 Анализ реализации решений действующего Генерального плана города Омска в области транспортной инфраструктуры .....	49
3.2 Исследование предпочтений населения муниципального образования относительно развития транспортной инфраструктуры .....	58
3.3 Базовые принципы на основе которых планируется развитие транспортной системы города	69
3.4 Развитие транспортной инфраструктуры .....	71
3.4.1 Внешний транспорт .....	71
3.4.2 Улично-дорожная сеть .....	76
3.4.3 Общественный пассажирский транспорт .....	97
3.4.4 Развитие основных пешеходных и велосипедных связей .....	113
3.4.5 Объекты обслуживания дорожного транспорта .....	116
3.4.6 Мероприятия для маломобильных групп населения .....	119
3.5 Инженерная подготовка территории .....	120
<b>4 ВЫВОДЫ О РЕЗУЛЬТАТАХ РЕАЛИЗАЦИИ ПРЕДЛОЖЕНИЙ О РАЗМЕЩЕНИИ ОБЪЕКТОВ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ ГОРОДСКОГО ОКРУГА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЕ УСЛОВИЙ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ ИХ ДОСТИЖЕНИЯ</b>	<b>122</b>
<b>5 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ВНЕСЕНИЮ ИЗМЕНЕНИЙ В ДОКУМЕНТЫ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ И СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ДОКУМЕНТЫ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ И СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ СУБЪЕКТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ</b> .....	<b>123</b>
5.1 Предложения по внесению изменений в Схему территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения .....	123
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ А</b> .....	<b>124</b>
<b>А.1 ПИСЬМО МИНИСТЕРСТВА СТРОИТЕЛЬСТВА, ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ОМСКОЙ ОБЛАСТИ ОТ 07.05.2020 № МСТД-4637</b> .....	<b>124</b>
<b>А.2 ПИСЬМО КАЗЕННОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ОМСКОЙ ОБЛАСТИ «УПРАВЛЕНИЕ ЗАКАЗЧИКА ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ТРАНСПОРТНЫХ ОБЪЕКТОВ И ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ»</b> .....	<b>130</b>

## **ВВЕДЕНИЕ**

Том 4 «Анализ и развитие транспортной инфраструктуры. Инженерная подготовка территории» (далее также – Том 4) подготовлен в составе материалов по обоснованию проекта о внесении изменений в Генеральный план муниципального образования городской округ город Омск Омской области (далее также – проект Генерального плана города Омска, проект Генерального плана, Генеральный план).

Анализ, комплексная оценка транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования городской округ город Омск (далее также – муниципальное образование город Омск, город Омск, муниципальное образование, городской округ) в составе Тома 4 материалов по обоснованию Генерального плана выполнены с целью определения потенциала транспортной инфраструктуры города Омска, выявления ключевых проблем ее состояния и выработки предложений по их решению с учетом направлений стратегического развития.

При подготовке Тома 4 материалов по обоснованию Генерального плана учтены результаты исследования предпочтений населения муниципального образования относительно развития территории г. Омска, в том числе развития транспортной инфраструктуры.

Обоснование выбранного варианта размещения объектов местного значения городского округа в области транспортной инфраструктуры в составе Тома 4 материалов по обоснованию Генерального плана выполнено на основе анализа, комплексной оценки транспортной инфраструктуры на территории городского округа, с учетом направлений развития территорий городского округа и прогнозируемых ограничений их использования, а также с учетом планируемых к размещению документами стратегического планирования Российской Федерации, Омской области на территории города Омска объектов федерального значения, объектов регионального значения. Основные направления развития инженерной подготовки территории в составе Тома 4 материалов по обоснованию Генерального плана нацелены на обеспечение пригодности территорий города Омска для градостроительства и их защите от неблагоприятных природных явлений.

## **1 АНАЛИЗ, КОМПЛЕКСНАЯ ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДСКОГО ОКРУГА**

### **1.1 Транспортная инфраструктура**

#### **1.1.1 Внешний транспорт**

Транспортный комплекс муниципального образования городской округ город Омск Омской области включает в себя автомобильные дороги общего пользования федеральные, региональные и местные, железные дороги и железнодорожные станции, аэропорт и объекты внутреннего водного транспорта. Внешний транспорт города Омска представлен также трубопроводным транспортом.

#### **Воздушный транспорт**

Аэропорт Омск (Центральный) имени Д.М. Карбышева – международный аэропорт категории «В». Расположен в 5 км к юго-западу от центра г. Омска (далее также – город).

Аэропорт Омск (Центральный) – одно из старейших российских авиапредприятий, официальная дата рождения аэропорта – 17.05.1929.

Омск (Центральный) входит в Перечень аэродромов федерального значения, необходимых для осуществления полномочий Российской Федерации, утвержденный Распоряжением Правительства Российской Федерации от 20.03.2008 № 340-р.

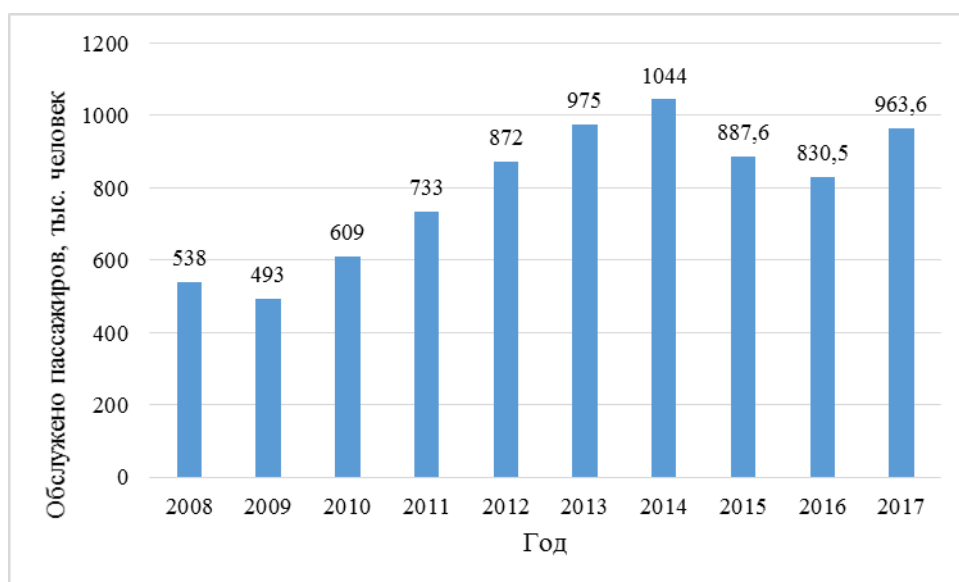
Омск (Центральный) является аэродромом совместного базирования – помимо гражданской авиации, здесь базируется авиация Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Пассажиров обслуживают два терминала: терминал «А» – аэровокзал международных воздушных линий, терминал «В» – аэровокзал внутренних воздушных линий.

В 2011 году была выполнена реконструкция аэровокзального комплекса, в результате чего пропускная способность пассажиров в час увеличилась на 30%, в этом же году были введены в эксплуатацию новые места стоянок воздушных судов, что позволило сократить время буксировки воздушных судов с низкорасположенными двигателями и позволило снять ограничения на прием определенных типов самолетов иностранного производства.

В 1991 году объем обслуживаемых пассажиров достиг пика и составил по разным данным от 2,0 до 3,5 млн человек в год. С тех пор происходило снижение пассажиропотока и достигло минимума в 310 тыс. человек в 2000 году. Заметное увеличение объемов перевозок началось лишь с 2009 года, и продолжается до сих пор.

Количество обслуживаемых пассажиров аэропортом Омск (Центральный) по годам представлено ниже (Рисунок 1).



**Рисунок 1 – Количество обслуживаемых пассажиров аэропортом Омск (Центральный)**

В 1979 году было принято решение о строительстве нового аэропорта «Федоровка». Спустя три года началось возведение новой воздушной гавани, но строительство не было

завершено по причине нехватки средств и отсутствия заинтересованности инвесторов в проекте.

В июне 2012 года выполнен капитальный ремонт международного терминала аэропорта Омск (Центральный), что позволило значительно повысить качество обслуживания пассажиров. В результате увеличилась интенсивность полетов по международным линиям.

В соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.11.2017 № 2665-р «О перечне пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации» на территории аэропорта Омск (Центральный) расположен грузопассажирский, постоянный, многосторонний воздушный пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации Омск (Центральный), работающий на постоянной основе.

Согласно Письму филиала «Аэронавигация Западной Сибири» Федерального государственного унитарного предприятия «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» от 08.11.2019 № 01-11-1071 на территории г. Омска расположены объекты единой системы организации воздушного движения вне территории аэропорта:

- дальний приводной радиомаяк с магнитным курсом посадки 245° (ДПРМ-245);
- передающий радиоцентр (ПРЦ);
- ближний приводной радиомаяк с магнитным курсом посадки 245° (БПРМ-245).

В восточной части г. Омска расположен ведомственный аэродром совместного базирования Омск-Северный.

#### **Железнодорожный транспорт**

По территории города Омска проходят двухпутные электрифицированные железнодорожные линии общего пользования Омск - Новосибирск Западно-Сибирской железной дороги – филиала ОАО «РЖД», общей протяженностью в границах городского округа – 128,58 км. Линия Омск – Новосибирск Западно-Сибирской железной дороги расположена на самом грузонапряженном участке Транссибирской железнодорожной магистрали.

Кроме железнодорожных путей общего пользования на территории муниципального образования имеются железнодорожные пути необщего пользования, обеспечивающие подъезд к промышленным предприятиям, часть из которых на территории г. Омска уже не действует и частично демонтирована. Общая протяженность железнодорожных путей необщего пользования в границах муниципального образования – 839,1 км.

В границе муниципального образования расположены железнодорожные станции и остановочные платформы, осуществляющие пассажирские и грузовые операции: станция Омск-Пассажирский, станция Карбышево-1, остановочный пункт Труд, остановочный пункт 2891 км, остановочный пункт 2890 км, станция Входная, остановочный пункт 2883 км, станция Пламя, остановочный пункт Привокзальная, остановочный пункт Локомотивная, остановочный пункт 2716 км, остановочный пункт Дёповская, станция Московка, остановочный пункт 6 км, станция Карбышево-2, станция

Комбинатская, станция Омск-Северный, станция Левобережный. В Ленинском административном округе г. Омска на железнодорожной станции Омск-Пассажирский расположен железнодорожный вокзал и пригородный вокзал. В Кировском административном округе г. Омска на железнодорожной станции Карбышево-1 расположен железнодорожный вокзал.

#### **Внутренний водный транспорт**

Исторически первым видом транспорта в городе Омске стал речной. Первое упоминание о пристани на реке Оми относится к 1834 году. С развитием судоходства на р. Иртыш стало развиваться хозяйство Омской пристани и на сегодняшний день трансформировалось в Омский речной порт, который является неотъемлемой частью транспортной инфраструктуры города. На месте первых грузовых участков Омской пристани в 1964 году был построен речной вокзал.

Согласно данным Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) на территории муниципального образования город Омск находится речной порт федерального значения Акционерного общества «Омский речной порт» (АО «Омречпорт»). Омский речной порт расположен на пересечении реки Иртыш с Транссибирской железнодорожной магистралью и является достаточно крупным и значимым транспортным терминалом, в котором сходятся водные, железнодорожные и автомобильные пути.

По данным Публичного акционерного общества «Иртышское пароходство» (ПАО «ИРП») в городском округе имеются объекты внутреннего водного транспорта регионального значения:

- причал в районе речного вокзала с которого ранее осуществлялись пассажирские перевозки водным транспортом по единственному маршруту «Омск–Тобольск–Салехард». Оператором пассажирских перевозок выступает АО «Северречфлот»;
- объект инфраструктуры внутренних водных путей – место отстоя грузового и пассажирского флота;
- грузо-пассажирский причал – дебаркадер «ДМ-059».

#### **Автомобильный транспорт**

Внешние автомобильные связи муниципального образования город Омск осуществляются по автомобильным дорогам федерального, регионального и межмуниципального значения. Высокий уровень развития внешних автомобильных дорог обусловлен географическим положением Омской области. Город Омск по автомобильным дорогам федерального значения связан с соседними субъектами Российской Федерации и с Республикой Казахстан. Автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения обеспечивают связь города с муниципальными образованиями Омской области.

В соответствии с Перечнем автомобильных дорог общего пользования федерального значения, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 17.11.2010 № 928, и письмом ФКУ «Сибуправтодор» от 06.11.2019 № 1240-оф, автомобильное сообщение муниципального образования город Омск обеспечивают следующие автомобильные дороги федерального значения:

– автомобильная дорога общего пользования федерального значения Р–254 «Иртыш» Челябинск-Курган-Омск-Новосибирск, соответствующая классу «обычная автомобильная дорога», IV и II категорий, общей протяженностью в границе городского округа 24,4 км;

– автомобильная дорога общего пользования федерального значения А-320 Омск-Черлак-граница с Республикой Казахстан, соответствующая классу «обычная автомобильная дорога», II категории;

– автомобильная дорога общего пользования федерального значения Р-402 Тюмень-Ялуторовск-Ишим-Омск, соответствующая классу «обычная автомобильная дорога», II категории.

Автомобильная дорога общего пользования федерального значения Р–254 «Иртыш» Челябинск-Курган-Омск-Новосибирск формирует южный обход города Омска с мостовым переходом через реку Иртыш.

В соответствии с Перечнем автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, относящихся к собственности Омской области, утвержденным распоряжением Правительства Омской области от 26.03.2008 № 38-рп, и письмом Министерства строительства, транспорта и дорожного хозяйства Омской области от 22.11.2019 № МСТД-5252, к собственности Омской области относятся автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального значения, примыкающие к границе муниципального образования, а также проходящие по территории муниципального образования и г. Омска, а именно:

– автомобильная дорога общего пользования регионального значения Омск – Муромцево – Седельниково, соответствующая классу «обычная автомобильная дорога», III категории, общей протяженностью в границе городского округа 0,5 км;

– автомобильная дорога общего пользования регионального значения Троицкое – Чукреевка («Челябинск – Омск – Новосибирск» – «Омск – Одесское – граница Республики Казахстан»), соответствующая классу «обычная автомобильная дорога», II категории, общей протяженностью в границе городского округа 1,5 км;

– автомобильная дорога общего пользования регионального значения Омск – Нижняя Омка – граница Новосибирской области, соответствующая классу «обычная автомобильная дорога», II категории, примыкает к границе городского округа город Омск;

– автомобильная дорога общего пользования регионального значения Омск – Русская Поляна, соответствующая классу «обычная автомобильная дорога», IV категории, примыкает к границе городского округа город Омск;

– автомобильная дорога общего пользования межмуниципального значения Омск – Морозовка, соответствующая классу «обычная автомобильная дорога», III категории, примыкает к границе городского округа город Омск;

– автомобильная дорога общего пользования межмуниципального значения Омск – Андреевка, соответствующая классу «обычная автомобильная дорога», III категории, общей протяженностью в границе городского округа 0,6 км;



– автомобильная дорога общего пользования межмуниципального значения Подъезд к с. Пушкино, соответствующая классу «обычная автомобильная дорога», III категории, примыкает к границе городского округа город Омск;

– автомобильная дорога общего пользования межмуниципального значения Омск – Племзавод «Омский», соответствующая классу «обычная автомобильная дорога», III категории, общей протяженностью в границе городского округа 0,7 км;

– автомобильная дорога общего пользования межмуниципального значения Омск – Красноярка, соответствующая классу «обычная автомобильная дорога», III категории, примыкает к границе городского округа город Омск;

– автомобильная дорога общего пользования межмуниципального значения Транспортная развязка "Станция "Входная", соответствующая классу «обычная автомобильная дорога», II категории, общей протяженностью 4,43 км;

– автомобильная дорога общего пользования межмуниципального значения Подъезд к раб. пос. Крутая Горка, соответствующая классу «обычная автомобильная дорога», III категории, примыкает к границе городского округа город Омск;

– автомобильная дорога общего пользования межмуниципального значения Подъезд к крытому физкультурно-оздоровительному сооружению (Хоккейная академия "Авангард") по проспекту Мира, д. 1а (I этап), соответствующая классу «обычная автомобильная дорога», III категории, общей протяженностью 0,668 км;

– автомобильная дорога общего пользования межмуниципального значения Подъезд к крытому физкультурно-оздоровительному сооружению (Хоккейная академия "Авангард") по проспекту Мира, д. 1а (II этап), соответствующая классу «обычная автомобильная дорога», III категории, общей протяженностью 0,149 км;

– автомобильная дорога общего пользования межмуниципального значения Пусковой комплекс совмещенного с метрополитеном мостового перехода через реку Иртыш в городе Омске с правобережным и левобережным подходами и наружным освещением (от метромоста через р. Замарайка ПК94+20 до ул. Фрунзе (1 опора эстакады), соответствующая классу «обычная автомобильная дорога», общей протяженностью 0,107 км;

– автомобильная дорога общего пользования межмуниципального значения Пусковой комплекс совмещенного с метрополитеном мостового перехода через реку Иртыш в городе Омске с правобережным и левобережным подходами (Эстакада с наружным освещением): протяженностью 452,35 м, расположена по адресу: г. Омск, ул. Фрунзе (1 опора эстакады) - ул. Орджоникидзе (11 опора эстакады), соответствующая классу «обычная автомобильная дорога», общей протяженностью 0,452 км;

– автомобильная дорога общего пользования межмуниципального значения Дорога к пос. Большие Поля, соответствующая классу «обычная автомобильная дорога», III категории, общей протяженностью 5,571 км.

Автомобильные дороги по техническим характеристикам не всегда соответствуют современным требованиям по скорости, нагрузкам и безопасности. Категории

автомобильных дорог в ряде случаев не соответствуют фактической интенсивности движения.

Для обеспечения безопасных пересечений автомобильных транспортных потоков на основных автомобильных дорогах общего пользования федерального, регионального и местного значения предусмотрены транспортные развязки в разных уровнях:

– пересечение автомобильной дороги общего пользования федерального значения Р-254 «Иртыш» Челябинск-Курган-Омск-Новосибирск с автомобильной дорогой общего пользования местного значения Черлакский тракт – 1 объект;

– пересечение автомобильной дороги общего пользования федерального значения Р-254 «Иртыш» Челябинск-Курган-Омск-Новосибирск с автомобильной дорогой общего пользования регионального значения Троицкое – Чукреевка («Челябинск – Омск – Новосибирск») – «Омск – Одесское – граница Республики Казахстан») – 2 объекта.

Межмуниципальные и междугородние пассажирские перевозки обслуживаются автовокзалом АО «Омскоблавтотранс» регионального значения, расположенным в Кировском административном округе г. Омска.

#### **Трубопроводный транспорт**

Информация о существующем положении в области трубопроводного транспорта приведена в разделе «Трубопроводный транспорт» в составе Тома 5 Материалов по обоснованию Генерального плана «Анализ и развитие трубопроводного транспорта, инженерной инфраструктуры», так как содержит сведения, составляющие государственную тайну.

Рассматривая внешние связи Омского транспортного узла, можно выделить удобное географическое положение на пересечении основных коридоров и большой грузовой поток, следующий через город Омск. Однако, слабое развитие логистической и складской инфраструктуры не позволяет в полной мере использовать данный потенциал. Активное развитие логистических комплексов в городах Новосибирске и Екатеринбурге началось еще с 2000-х годов и это сориентировало грузовые потоки и обработку грузов в данных городах. Преимуществом Омского логистического узла может стать близость границы с Республикой Казахстан и возможность выхода на город Нур-Султан, и выход на рынки Средней Азии. Слабым местом внешнего транспорта является недостаток пропускной способности автомобильных и железных дорог по направлению Запад – Восток, необходимой для дальнейшего наращивания объемов грузооборота. Расположение существующего автовокзала оказывает негативное влияние на близлежащую жилую застройку. Междугородние автобусы, следующие к автовокзалу со всех направлений вынуждены передвигаться через город. На территории города расположены стихийные места отправления межмуниципальных маршрутов (ул. Бударина, остановка Лобкова, ул. 21-я Амурская и т.д.) данные необорудованные места отправления создают большие неудобства не только пассажирам, но и водителям, не имеющим возможности для комфортного ожидания.

На территории города Омска и тяготеющих к нему муниципальных образований на пассажирском транспорте общего пользования всех видов ежегодно наблюдается снижение пассажиропотока. Одной из существенных причин является непрерывный рост автомобилизации: транспортный спрос населения на поездки постепенно

перераспределяется в пользу использования личного транспорта. В ряде других факторов, оказывающих влияние на снижение пассажиропотока, является низкое качество транспортного обслуживания населения общественным транспортом и отсутствие постоянных транспортных связей отдаленных территорий с городом.

### 1.1.2 Улично-дорожная сеть

Внешние автомобильные связи образуют в г. Омске радиальную структуру, дополненную полукольцевыми связями объездных автомобильных дорог. Городские улицы в ходе исторической ретроспективы трассировались по радиальной схеме лучами от Омской крепости вдоль берегов р. Иртыш и р. Омь вплоть до послевоенных лет. Разработанные в советское время генеральные планы предлагали развитие транспортной сети по линейной схеме на двух берегах реки Иртыш. Основные сложившиеся на сегодняшний день маршруты автомобильного транспорта пролегают по трем продольным магистралям:

- проспект Мира – ул. Красный Путь – проспект К. Маркса;
- ул. Б. Хмельницкого – ул. Кирова – ул. Новокирпичная;
- ул. 2-я Солнечная – ул. Волгоградская – ул. 70 лет Октября – ул. Суворова – ул. Мельничная.

Перечисленные связи объединены поперечными связями по существующим мостовым переходам через реки Иртыш и Омь. Это улицы Лукашевича – Заозерная, Конева – Фрунзе, Ленинградский проспект – улица Масленникова.

Транспортные проблемы в городе возникают на пересечении меридиональных связей с улицами исторического центра, ограниченными сложившейся застройкой, технические параметры которых не соответствуют уровню загрузки.

Планировочная структура г. Омска в 70-х годах характеризовалась большой расчлененностью, чередованием селитебных и промышленных зон. Наиболее крупными промышленными зонами были северо-западная с химической, нефтехимической и строительными индустриями, восточная и юго-восточная часть города, где размещались крупнейшие предприятия, одними из которых и по сегодняшний день являются Филиал АО «ОДК» «ОМО им. П.И. Баранова» и «ПО «Полет» – филиал АО «ГКНПЦ им. М.В. Хруничева». Такая городская структура сопровождалась высокими пиковыми трудовыми передвижениями в направлении проходных–предприятий. После изменения экономической ситуации в стране в 90-е годы произошло перераспределение мест приложения труда, и ежедневные трудовые миграции изменились с центробежных на центростремительные.

Территория города разделена естественными и искусственными преградами на районы, в каждом из которых имеются особенности конфигурации улично-дорожной сети (далее также – УДС). К естественным преградам относятся р. Иртыш, которая делит территорию города на правобережную и левобережную часть, р. Омь делит на две половины Центральный административный округ г. Омска. Транспортную связность обеспечивают восемь автомобильных мостов: четыре через р. Иртыш, четыре через р. Омь. К искусственным преградам относятся железнодорожные линии, пронизывающие

большую часть городской территории. Многие пересечения улично-дорожной сети с железнодорожными линиями устроены в одном уровне.

Если рассматривать каркас улично-дорожной сети в общем, то он имеет комбинированную структуру. В зависимости от района города и сроков его освоения можно проследить черты радиально-кольцевой, прямоугольной и комбинированной планировочных структур. Исторически ядро города развивалось по радиально-кольцевой структуре, в дальнейшем развитие происходило в основном по прямоугольной схеме (в районе Левобережья и городка Нефтяников) и свободной схемы с неупорядоченной улично-дорожной сетью (районы Старого Кировска и Московки). Главные кольцевые связи: мост им. 60-летия Победы – ул. Фрунзе – ул. Булатова – Фрунзенский мост – ул. Маршала Жукова; ул. Интернациональная – ул. Гагарина; ул. Ленина концентрируются вокруг Омской крепости, от которой лучами расходятся основные городские магистрали: ул. Красный Путь, ул. К. Маркса, ул. Конева, ул. Герцена, ул. Орджоникидзе, ул. Думская. Магистрали исторического центра имеют свое продолжение в каждом районе г. Омска, образуя собой планировочные оси остальной городской территории.

В соответствии с Перечнем автомобильных дорог общего пользования местного значения, утвержденным Решением Омского городского Совета от 18.07.2018 № 74 (ред. от 23.10.2019), протяженность улично-дорожной сети г. Омска составляет 1496,8 км. Фактическая протяженность улиц и дорог, обеспечивающих подъезд к земельным участкам, определена по топографической съемке и составила 1693,9 км, из которых доля с капитальным типом покрытия составляет 55%.

С учетом транспортной нагрузки и существующего функционального использования прилегающей территории, улично-дорожная сеть г. Омска была разделена по типам, представленным ниже (Таблица 1).

**Таблица 1 – Типология улично-дорожной сети**

Тип улично-дорожной сети	Протяженность, км	%
Опорная улично-дорожной сети, включающая в себя магистральные улицы и дороги формирующие опорный каркас города	390,9	23,1
Улично-дорожная сеть, обеспечивающая связь в зонах застройки малоэтажными, среднеэтажными и многоэтажными жилыми домами, общественно-деловой зоне	275,3	16,3
Улично-дорожная сеть, обеспечивающая связь в зонах застройки индивидуальными жилыми домами	799,6	47,2
Подъезды к садоводческим или огородническим некоммерческим товариществам	91,5	5,4
Улично-дорожная сеть, обеспечивающая связь в производственных и коммунально-складских зонах	103,2	6,1
Улично-дорожная сеть, обеспечивающая связь в иных функциональных зонах	33,3	2,0

Основой планировочного каркаса г. Омска является сформированная опорная сеть города – магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения и магистральные улицы районного значения, которые обеспечивают основные транспортные коммуникации между центральной частью города и периферийными территориями.

Схема опорной улично-дорожной сети представлена ниже (Рисунок 2).

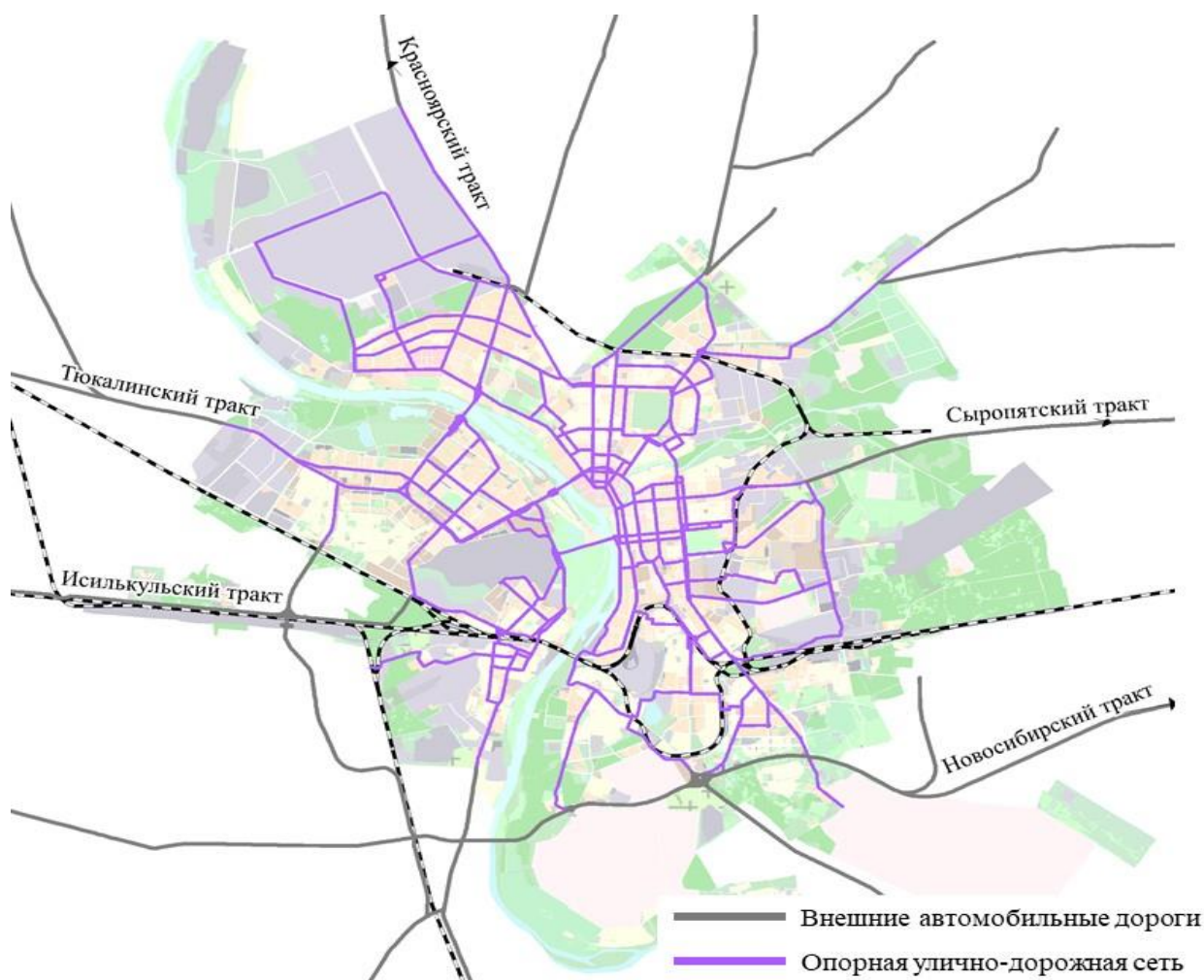


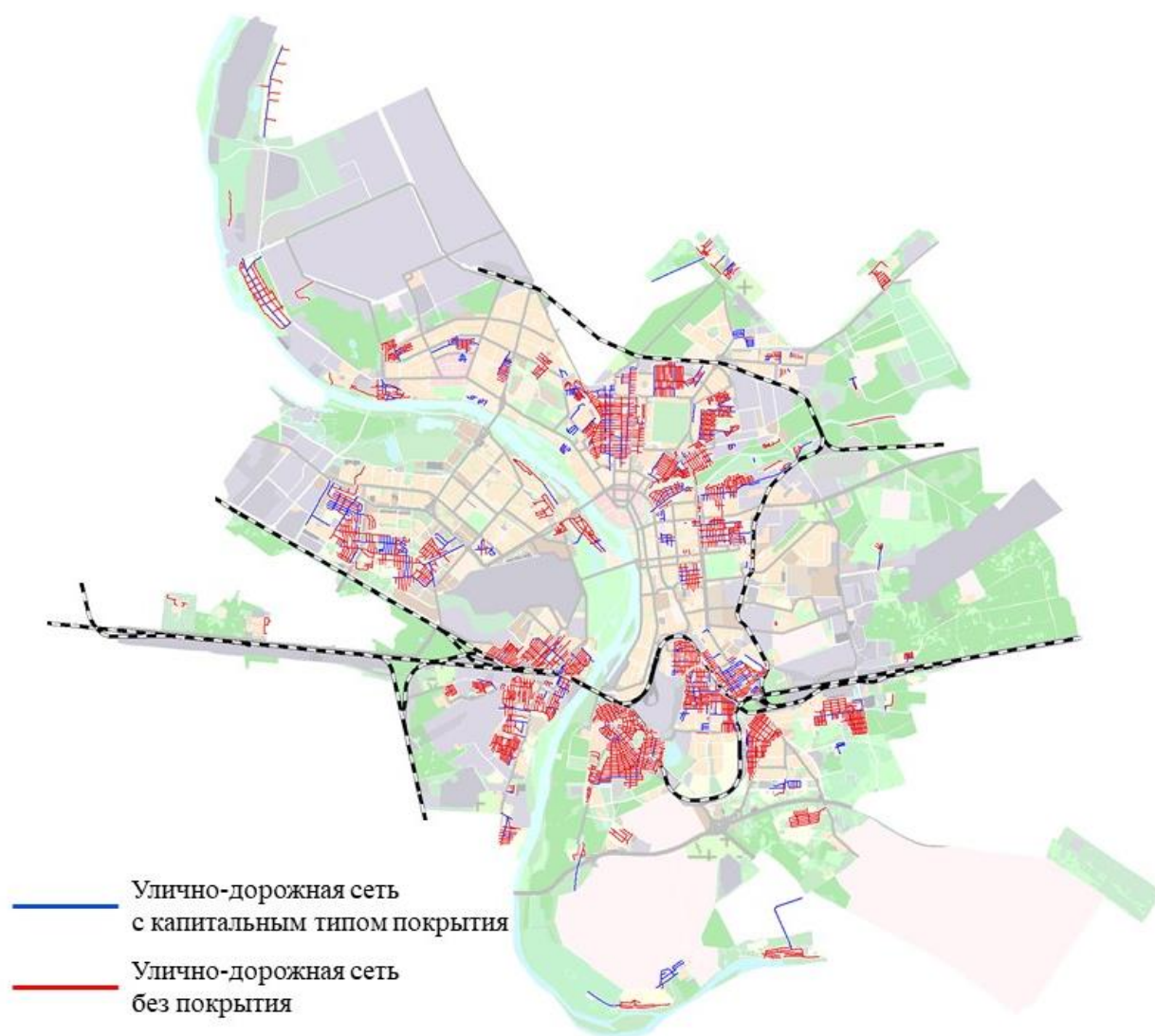
Рисунок 2 – Схема опорной улично-дорожной сети

Город вытянут вдоль р. Иртыш, что вызывает перегрузку основных путей в направлении «север – юг». Устройство дополнительных связей, параллельных существующим, на правом или левом берегу реки вызывает затруднения ввиду сложившейся плотной застройки. Пропускная способность опорного каркаса улично-дорожной сети также ограничена возможностями мостовых переходов. Автодорожные мосты в центральной части г. Омска имеют по 2-3 полосы движения в каждом направлении, что уже в настоящее время не соответствует спросу на передвижения, и регулярно, в часы пик, можно наблюдать заторовые явления. Опорная сеть также воспринимает на себя потоки транзитного транспорта, который покинет улично-дорожную сеть г. Омска только после формирования замкнутого обхода города – строительства северного обхода.

В настоящее время технические характеристики улиц, выполняющих функции магистральных улиц общегородского и районного значения не в полной мере соответствуют необходимому количеству полос, качеству покрытия, уровню благоустройства и качеству организации дорожного движения.

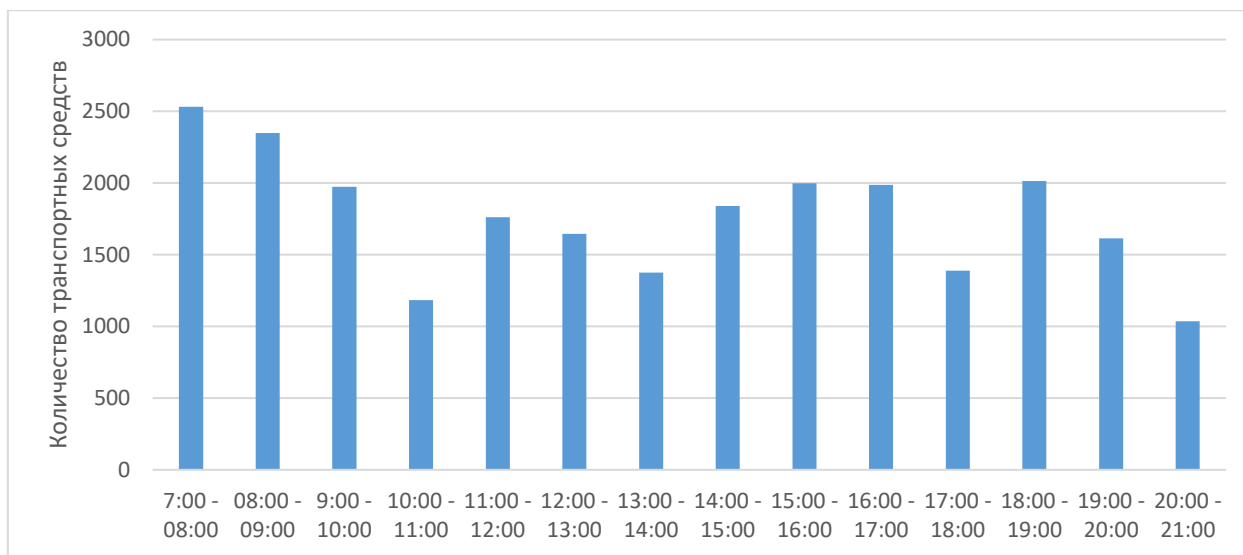
Острой проблемой города является отсутствие благоустроенной улично-дорожной сети в малоэтажной жилой застройке, обеспечивающей внутренние транспортные связи и подъезды к жилым домам. Суммарная протяженность улично-дорожной сети в малоэтажной жилой застройке составляет порядка 800 км, из которых 76% имеют

грунтовое покрытие. Улично-дорожная сеть в малоэтажной жилой застройке показана ниже (Рисунок 3).

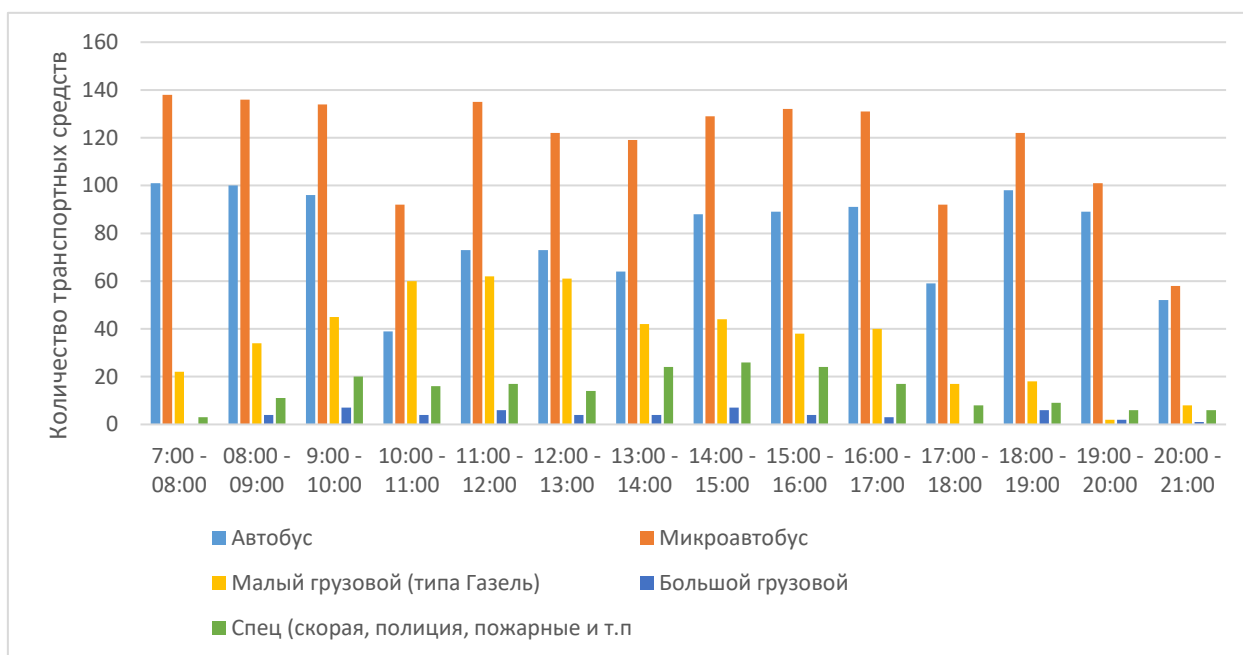


**Рисунок 3 – Улично-дорожная сеть в малоэтажной жилой застройке**

В марте 2020 года на территории г. Омска было проведено обследование транспортных потоков. Замеры интенсивности движения автомобильного транспорта выполнялись путем осуществления видеосъемки установленного створа с последующей камеральной дешифровкой полученного видеоматериала. Обследование проводилось в период устойчивых транспортных потоков со вторника по четверг. В результате проведенного обследования было получено распределение транспортного потока легковых автомобилей в течении времени суток в сечении с четырнадцатичасовым замером (Рисунок 4), а также распределение всех типов транспортных средств за исключением легковых автомобилей (Рисунок 5).



**Рисунок 4 – Распределение транспортного потока легковых автомобилей (сечение ул. Красный путь в направлении железнодорожного вокзала)**



**Рисунок 5 – Распределение транспортного потока (сечение ул. Красный путь в направлении железнодорожного вокзала)**

Для детальной оценки существующих параметров улично-дорожной сети территория г. Омска была разбита на укрупнённые транспортные районы. Укрупненное транспортное районирование выполнялось с учетом однородности застройки, функционального назначения и типологии транспортного каркаса. Укрупненное транспортное районирование и сводные показатели развития улично-дорожной сети представлены ниже (Рисунок 6, Таблица 2).

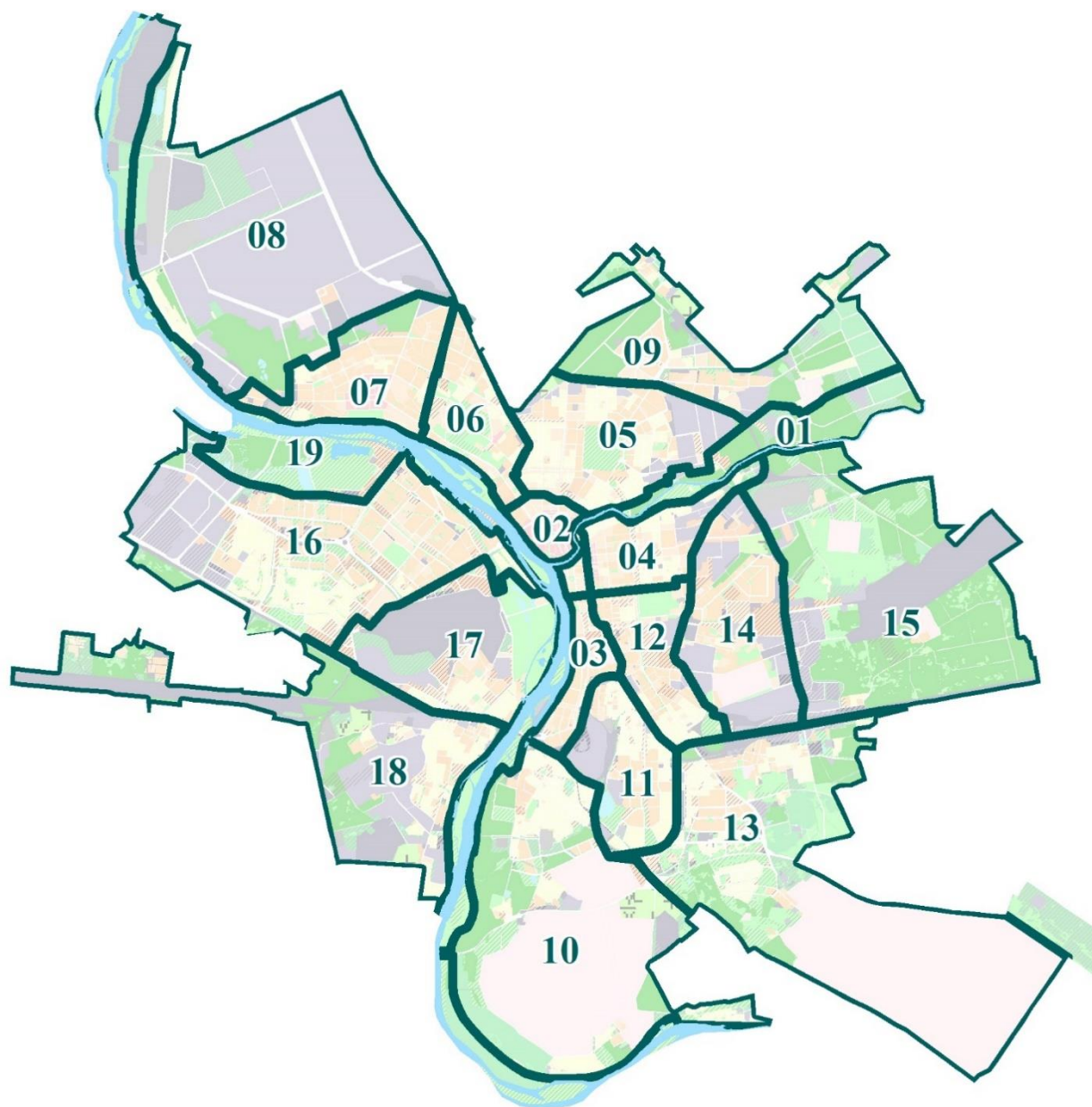


Рисунок 6 – Укрупненное транспортное районирование

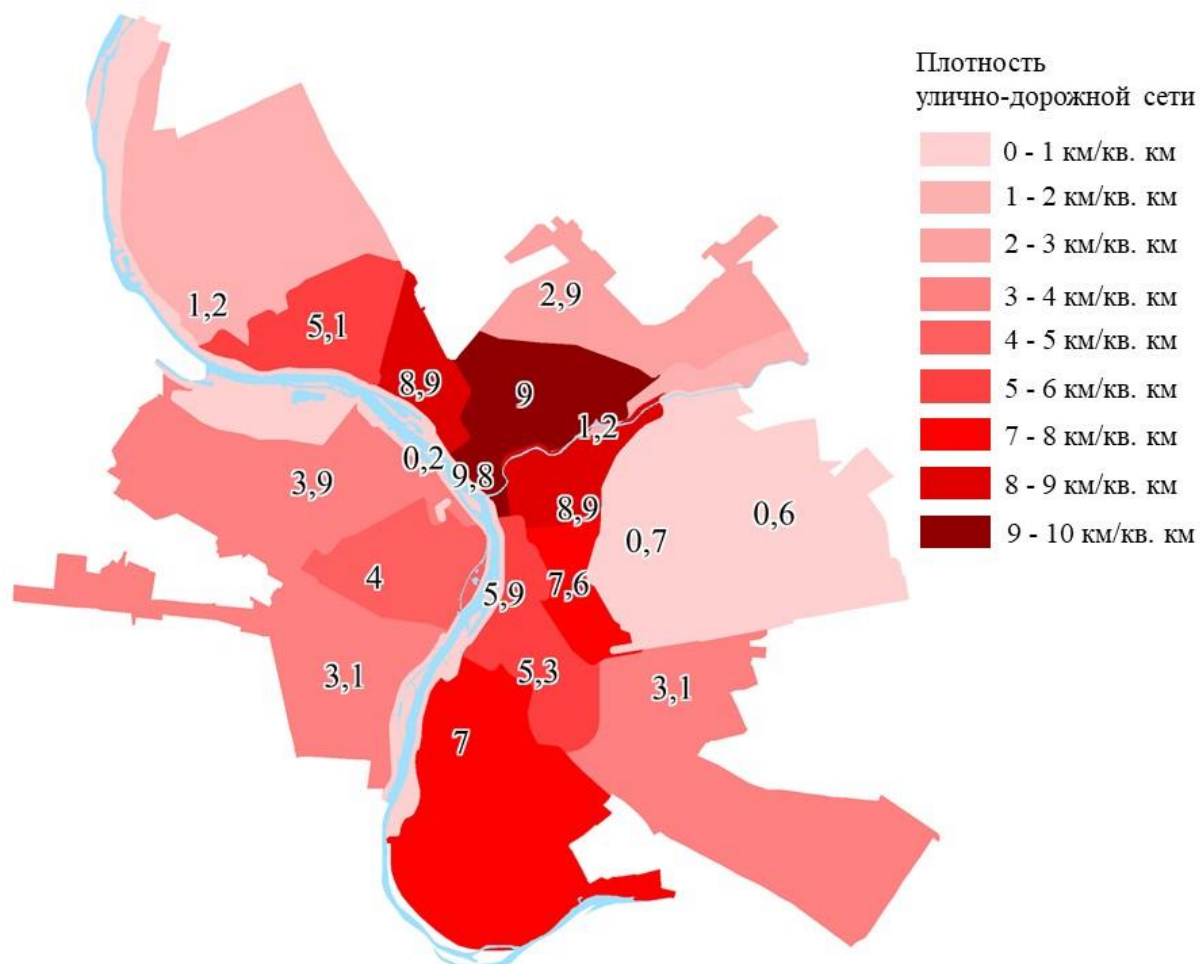


Таблица 2 – Показатели развития улично-дорожной сети

Номер	Площадь, кв. км	Численность населения	Количество рабочих мест	Протяженность УДС, км	Плотность УДС	Удельная протяженность УДС, м/жителя	Удельная протяженность УДС, м/рабочее место
1	12,7	1581	2054	14,98	1,2	9,5	7,3
2	4,6	52715	77815	45,21	9,8	0,9	0,6
3	5,6	82316	44004	32,86	5,9	0,4	0,8
4	11,9	61394	47455	106,29	8,9	1,7	2,2
5	22,4	95441	49528	202,38	9,0	2,1	4,1
6	6,0	23024	33005	53,51	8,9	2,3	1,6
7	20,3	232230	54830	103,50	5,1	0,5	1,9
8	66,3	1670	44923	79,23	1,2	47,4	1,8
9	28,8	32177	9248	83,73	2,9	2,6	9,1
10	19,7	14937	6624	138,36	7,0	9,3	20,9
11	13,8	50915	13466	73,57	5,3	1,4	5,5
12	11,6	91044	43902	88,15	7,6	1,0	2,0
13	34,6	77696	18596	108,85	3,1	1,4	5,8
14	74,7	77980	35426	53,65	0,7	0,7	1,5
15	86,7	139374	4535	52,09	0,6	0,4	11,5
16	46,2	194572	78194	179,88	3,9	0,9	2,3
17	17,3	25665	26125	70,04	4,0	2,7	2,7
18	39,8	28694	20135	124,52	3,1	4,3	6,2
19	57,6	8021	962	10,57	0,2	1,3	11,0
<b>В среднем по городу</b>	-	-	-	-	<b>2,87</b>	<b>1,4</b>	<b>2,7</b>

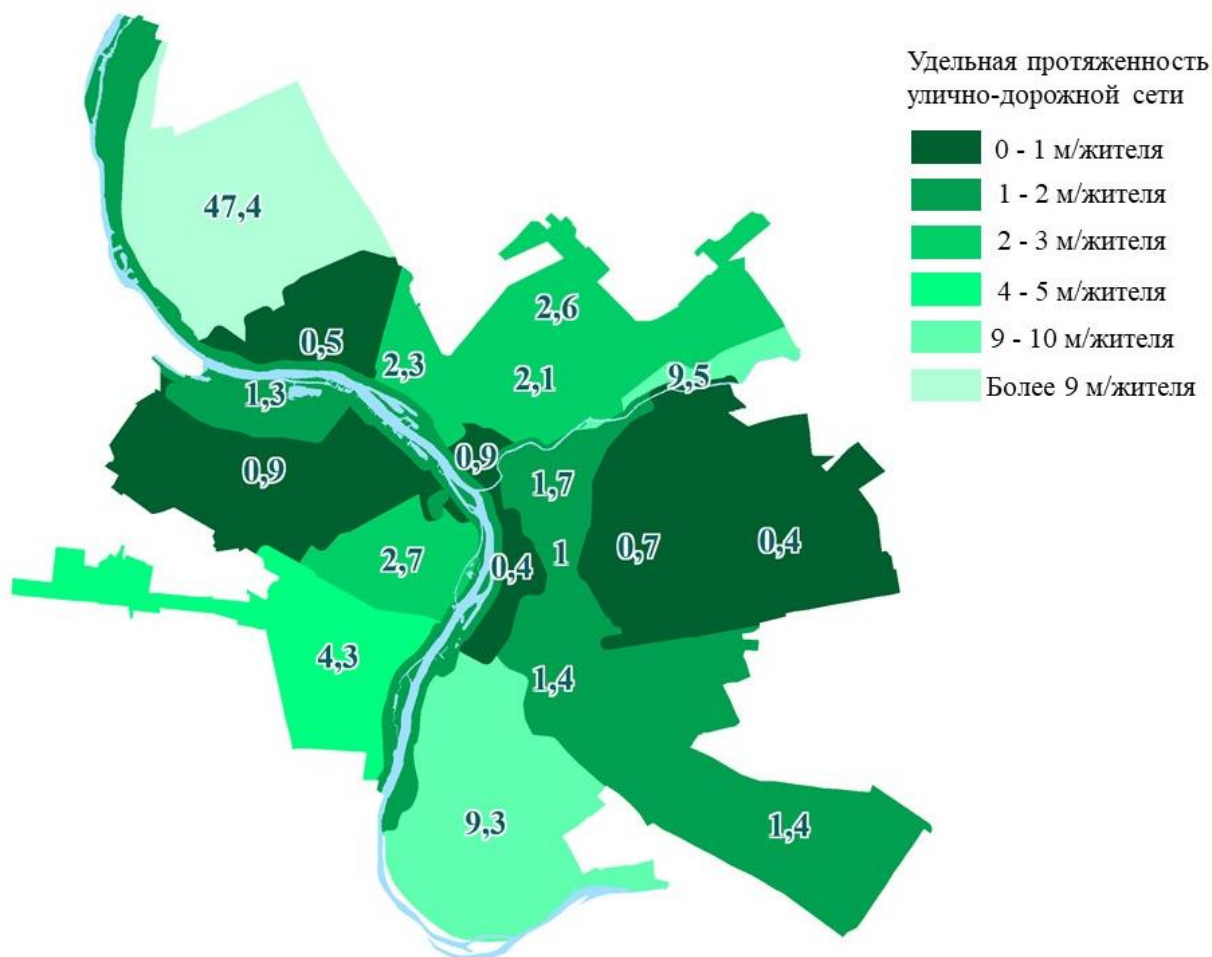
Плотность улично-дорожной сети в среднем по г. Омску составляет 2,87 км/ кв. км. Наибольшая плотность улично-дорожной сети – в историческом центре города – 9,8 км/кв. км, наименьшая в районе поселка Кордный и предприятия АО «Омскшина» – 0,6 км/кв. км.

Распределение плотностей улично-дорожной сети г. Омска по укрупненным транспортным районам представлено ниже (Рисунок 7).



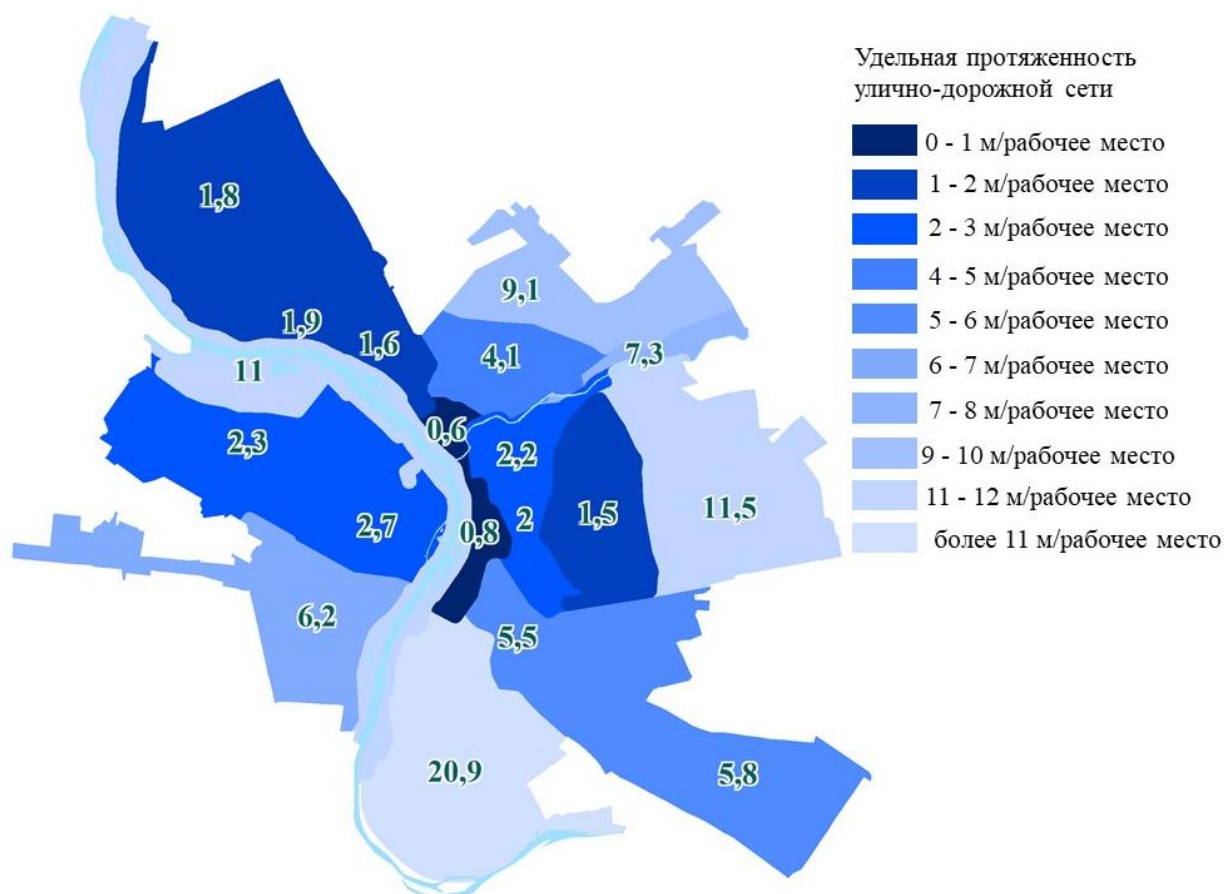
**Рисунок 7 – Плотность улично-дорожной сети г. Омска по укрупненным транспортным районам**

Анализ удельной протяжённости улично-дорожной сети по отношению к численности населения, показывает, что в среднем по г. Омску данный показатель составляет – 1,4 м улично-дорожной сети на одного жителя, наибольшее значение – 47,4 м/ жителя наблюдается в районе поселка Юбилейный – АО «Газпромнефть-ОНПЗ», наименьшее – 0,4 м/жителя в районе железнодорожного вокзала и в районе поселка Кордный и предприятия АО «Омкшина». Распределение удельной протяжённости улично-дорожной сети по отношению к численности населения по территории г. Омска представлено ниже (Рисунок 8).



**Рисунок 8 – Распределение удельной протяжённости улично-дорожной сети по отношению к численности населения**

В отношении мест приложения труда анализ удельной протяженности улично-дорожной сети показывает, что наибольшая обеспеченность мест приложения труда улично-дорожной сетью – 20,9 м/рабочее место приходится на район поселка Порт-Артур, наименьшее – 0,6 м/рабочее место в районе исторического центра. Стоит отметить, что при наибольшей плотности улично-дорожной сети в историческом центре, наблюдается наименьший удельный показатель обеспеченности рабочих мест улично-дорожной сетью, что свидетельствует о перенасыщении данного района местами приложения труда. Распределение удельной протяженности улично-дорожной сети по отношению к местам приложения труда по территории г. Омска представлено ниже (Рисунок 9).



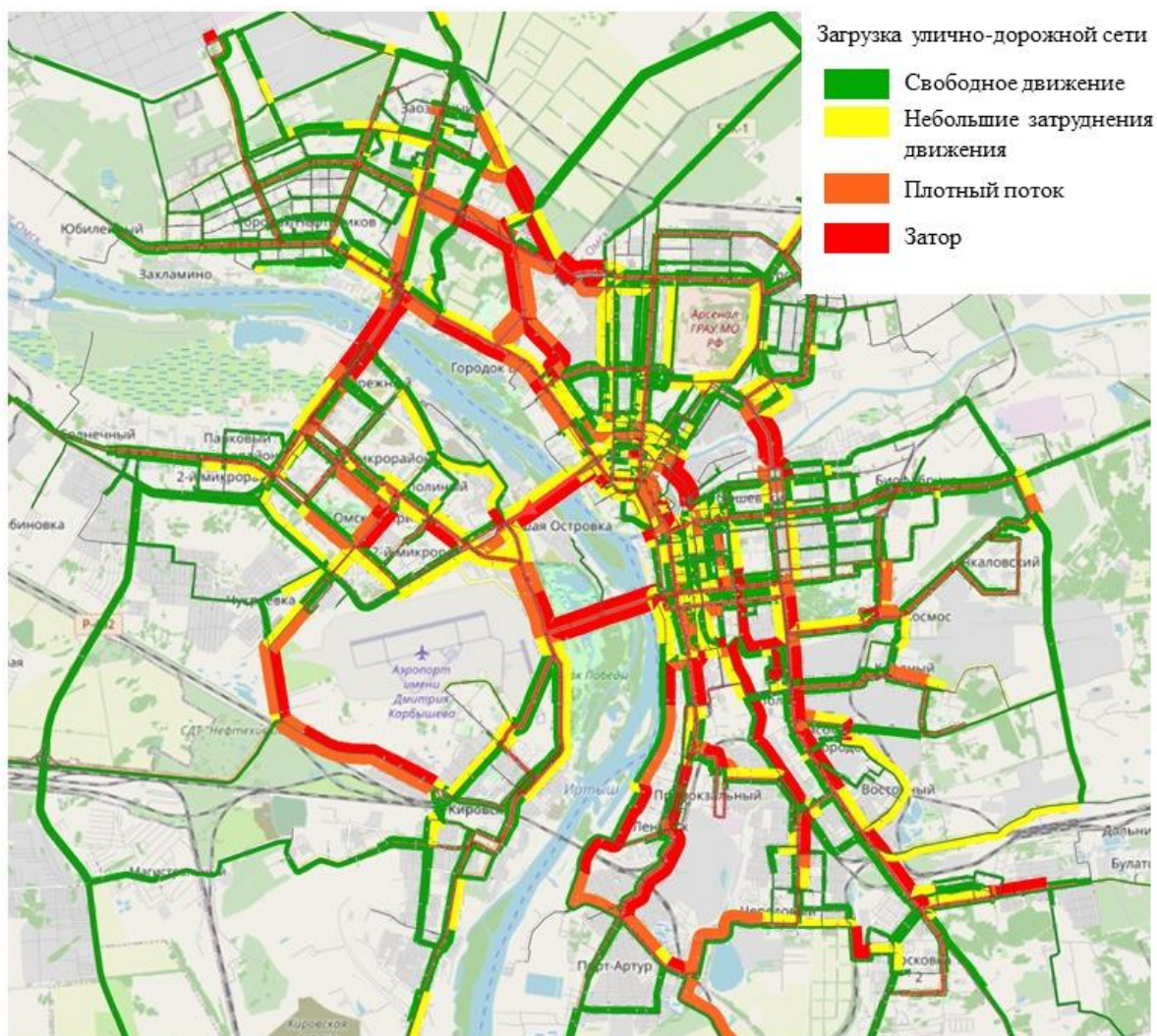
**Рисунок 9 – Распределение удельной протяженности улично-дорожной сети по отношению к местам приложения труда**

В составе генерального плана г. Омска была разработана математическая транспортная модель существующего состояния – инструмент, предназначенный для моделирования транспортных потоков и дальнейшего их прогноза, которая была использована для решения следующих задач:

- комплексная оценка состояния транспортной системы;
- комплексная оценка и прогнозирование перспективного спроса на передвижение населения;
- анализ вариантов развития транспортной инфраструктуры;
- оценка сценариев развития транспортной инфраструктуры;
- графическое представление результатов моделирования и результатов анализа.

Картограмма интенсивности движения легкового транспорта, полученная в результате моделирования, представлена ниже (Рисунок 10).





**Рисунок 11 – Схема уровня загрузки улично-дорожной сети**

Полученная картограмма интенсивности движения позволила количественно оценить на сколько существующие параметры улично-дорожной сети отстают от достигнутых значений транспортного потока.

Большое влияние на скорость движения оказывает плотность транспортного потока. Для оценки общей насыщенности города индивидуальным транспортом применяется показатель плотности транспортного потока – количество автомобилей (одновременно передвигающихся на улично-дорожной сети в час пик), приходящихся на единицу длины улицы. В настоящее время на улично-дорожной сети г. Омска плотность транспортного потока легковых автомобилей в целом по городу составляет 35 легковых авт. / км.

К наиболее нагруженным участкам можно отнести: автомобильные мосты через р. Иртыш (мост имени 60-летия ВЛКСМ, мост имени 60-летия Победы, Ленинградский мост). Это связано с большим количеством передвижений, совершаемых по направлению Левый берег – Центр. Улицы 70 лет Октября, бульвар Архитекторов, проспект Комарова в значительной степени перегружены транспортом, следующим в центр города по мосту имени 60-летия Победы. Значительную долю транспортного потока по этим улицам составляет общественный транспорт, преимущественно малой вместимости.

На индивидуальном транспорте наибольший поток следует по ул. Конева, где в час пик также наблюдаются заторы.

В районе «Старого Кировска» значительные затруднения движения вызваны узкими улицами в районе индивидуальной жилой застройки. Связи данного района с центром г. Омска обеспечивает ул. Суворова и ул. 60 лет Победы, сходящиеся к Ленинградскому мосту. Перегруженность Ленинградского моста приводит к тому, что для движения на правый берег люди используют Южный автомобильный мост на автомобильной дороге федерального значения Р-254 «Иртыш» Челябинск-Курган-Омск-Новосибирск, что значительно увеличивает протяженность поездки, но в некоторых случаях экономит время.

Советский административный округ г. Омска является одним из самых больших по числу жителей и количеству рабочих мест. Особенностью данного административного округа являются крупнейшие предприятия г. Омска, расположенные в северной промышленной зоне, что приводит к большим разнонаправленным потокам работающих жителей. Большое количество жителей городка Нефтяников утром стремится в сторону центра города и левого берега, в тоже время большое количество рабочих мест в промышленной зоне притягивает на себя транспортные потоки из других административных округов. Все это приводит к сверхнормативной загрузке проспекта Мира, проспекта Королева, ул. Лукашевича и ул. Заозерная. Кратчайшим путем в центр и из него при этом является маршрут по ул. Красный путь.

Сложившаяся структура города с основной осью проспект Мира – ул. Красный путь - ул. Интернациональная - проспект Карла Маркса концентрирует на данных улицах большие пассажирские и транспортные потоки. Отсутствие альтернативных быстрых маршрутов для движения в городе с севера на юг приводит к скоплению транспорта, в том числе следующего транзитом, в центральной части г. Омска. Большое количество маршрутных автобусов малой вместимости увеличивают загрузку улично-дорожной сети на данных участках.

Активная застройка жилого района Московка привела к транспортному коллапсу на ул. Б. Хмельницкого, ул. Кирова и других прилегающих улицах. Основным выездом с данного жилого района является ул. Кирова, на которую аккумулируется весь пассажирский и большая часть транспортного потока. Пропускная способность и техническое состояние существующих путепроводов через железную дорогу по ул. Новокирпичная уже давно не соответствуют существующим нагрузкам. Интенсивность движения легковых автомобилей на данных участках превышает 2500 легковых авт. / час.

Проведенный анализ улично-дорожной сети г. Омска позволил сделать следующие выводы:

- Необходимо повысить связность опорной улично-дорожной сети за счет строительства новых автодорожных мостов и формирования новых направлений.
- Необходимо вывести транзитный поток с улично-дорожной сети города.
- Необходимо увеличить пропускную способность наиболее загруженных узлов и участков улично-дорожной сети (Рисунок 12) и разгрузить центральную часть города.

- Обеспечить приоритет в движении общественного транспорта по направлениям максимального пассажиропотока.
- Необходимо провести комплексное благоустройство улиц и дорог местного значения.

Существующие проблемные участки улично-дорожной сети г. Омска представлены ниже (Рисунок 12).

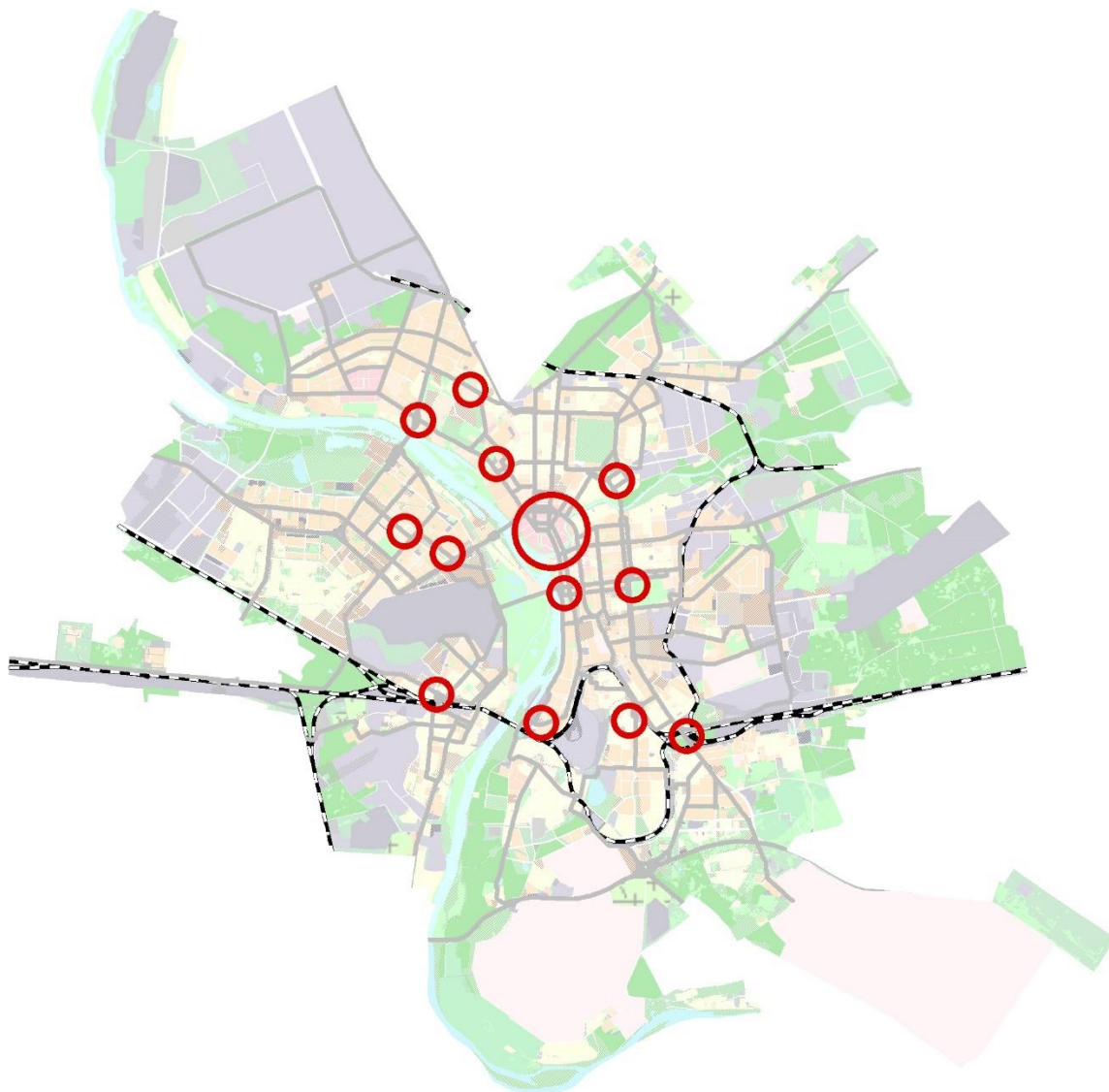


Рисунок 12 – Существующие проблемные участки улично-дорожной сети г. Омска

### 1.1.3 Общественный пассажирский транспорт

Внутригородские и пригородные пассажирские перевозки на территории города Омска осуществляются автобусами, троллейбусами и трамваями. При этом автомобильный пассажирский транспорт представлен автобусами различной вместимости.

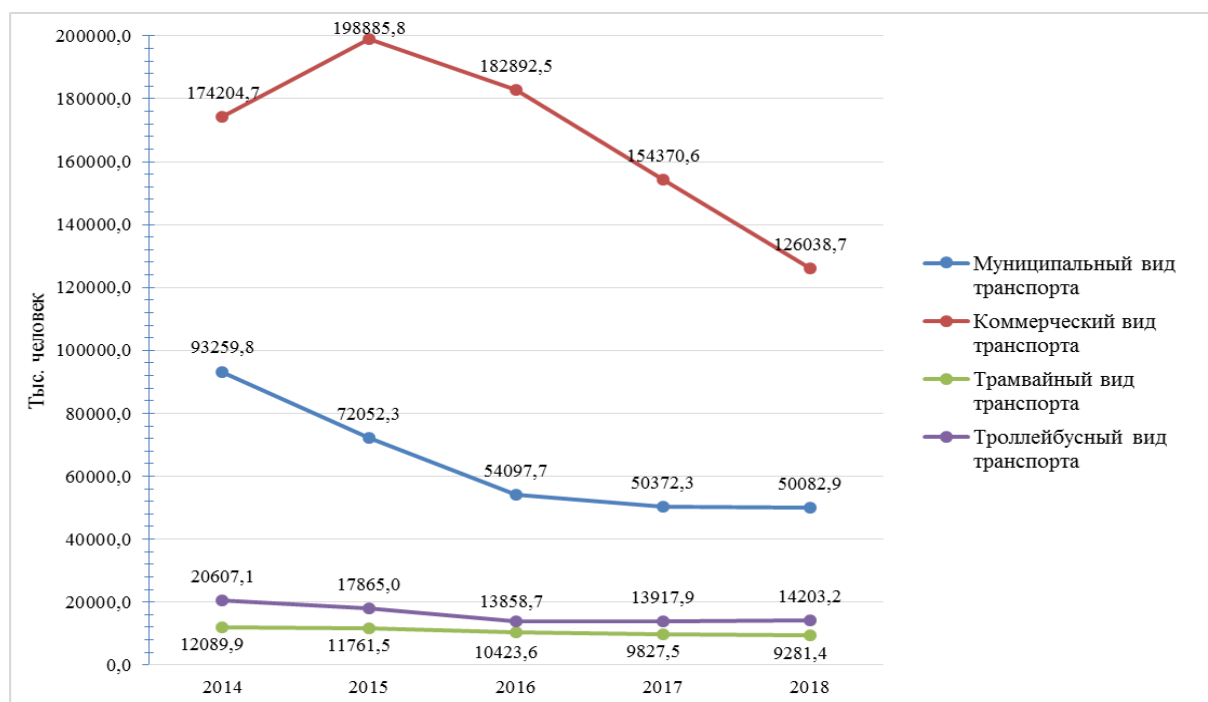
За четыре квартала 2018 года было перевезено около 199606 тыс. пассажиров на городских маршрутах общего пользования, из которых:



– пассажиры муниципального автомобильного транспорта общего пользования – 73568 тыс. человек (36,9%) из них 9281 тыс. человек трамваями и 14203 тыс. человек троллейбусами;

– пассажиры коммерческого автомобильного транспорта общего пользования – 126038 тыс. человек (63,1%).

Анализ статистики перевезенных пассажиров общественным транспортом на территории г. Омска за период 2014-2018 гг., показывает, что последние годы наблюдается тенденция к снижению доли жителей, использующих для ежедневных поездок пассажирский транспорт общего пользования. Статистика перевезенных пассажиров общественным транспортом г. Омска за период с 2014 по 2018 года представлена на графике ниже (Рисунок 13).



**Рисунок 13 – Статистика перевезенных пассажиров общественным транспортом г. Омска за период с 2014 по 2018 года**

Для обслуживания подвижного состава и хранения общественного транспорта на территории г. Омска расположены следующие предприятия:

– Автобусный парк (Открытое акционерное общество «Пассажирское автотранспортное предприятие № 2»);

– Автобусный парк (Муниципальное предприятие города Омска «Пассажирское предприятие № 4»);

– Автобусный парк (Муниципальное предприятие города Омска «Пассажирское предприятие № 7»);

– Автобусный парк (Муниципальное предприятие города Омска «Пассажирское предприятие № 8»);

– Трамвайное и троллейбусное депо (Муниципальное предприятие города Омска «Электрический транспорт»).

Согласно Реестру муниципальных маршрутов регулярных перевозок в границах города Омска, утвержденному приказом директора департамента транспорта Администрации города Омска от 23.03.2016 № 21 (далее также – Реестр), сеть городского общественного транспорта на территории города Омска обслуживается:

- 129 автобусными маршрутами (автобусы большого, среднего и малого класса);
- 6 трамвайными маршрутами;
- 8 троллейбусными маршрутами.

На сезонных муниципальных маршрутах регулярных перевозок действует 9 маршрутов с общим числом автобусов – 18 единиц (малого и большого класса), а также на временных муниципальных маршрутах регулярных перевозок, предназначенных для перевозки пассажиров автобусами в рабочие, выходные и праздничные дни, установленные федеральным и региональным законодательством, церковным календарем, при проведении ярмарок и массовых мероприятий действует 13 маршрутов с общим числом автобусов 155 единиц (большого класса).

Общее количество автобусов, осуществляющих перевозку пассажиров, составляет 2283 единицы, из них 28,4% принадлежит муниципальным предприятиям города Омска.

Согласно Реестру, общая протяженность маршрутной сети в прямое и обратное направление составляет около 5970,0 км.

Для движения общественного транспорта в г. Омске устроены выделенные полосы общей протяженностью 4,2 км.

На данных маршрутах для посадки и высадки пассажиров в городе действует 1470 остановочных пунктов общественного пассажирского транспорта.

Данное количество остановочных пунктов автобусов не в полной мере может удовлетворить потребности населения и обеспечить нормативную территориальную доступность. Согласно Нормативам градостроительного проектирования муниципального образования городской округ город Омск, утвержденным Решением Омского городского Совета от 22.03.2017 № 519 (далее – НПП города Омска), установлена максимальная пешеходная доступность остановочных пунктов для города Омска – 500 м для зон многоэтажной жилой застройки и 600 м для зон индивидуальной жилой застройки. Результат анализа пешеходной доступности с помощью геоинформационных инструментов показал, что 7,3% многоэтажной жилой застройки и 15,9% индивидуальной жилой застройки не обеспечены нормативной пешеходной доступностью до остановочных пунктов (по кратчайшему расстоянию).

Радиусы пешеходной доступности остановочных пунктов приведены ниже (Рисунок 14).



**Рисунок 14 – Радиусы пешеходной доступности остановочных пунктов**

Коэффициент наложения маршрутов (маршрутный коэффициент) составил 4,2. Маршрутный коэффициент показывает, сколько маршрутов проходит в среднем на каждом участке транспортной сети. Чем выше маршрутный коэффициент, тем больше удобств предоставляется пассажирам при выборе маршрута прямого сообщения и тем самым сокращается количество пересадок с одного маршрута на другой. Вместе с тем, маршрутный коэффициент показывает высокий уровень дублирования маршрутов, что снижает их эффективность для перевозчиков.

Средняя эксплуатационная скорость автобусов большого и среднего класса находится в пределах 18 км/ч, малого класса (маршрутных такси) – 21 км/ч, у трамваев и троллейбусов она значительно ниже – 16-17 км/ч.

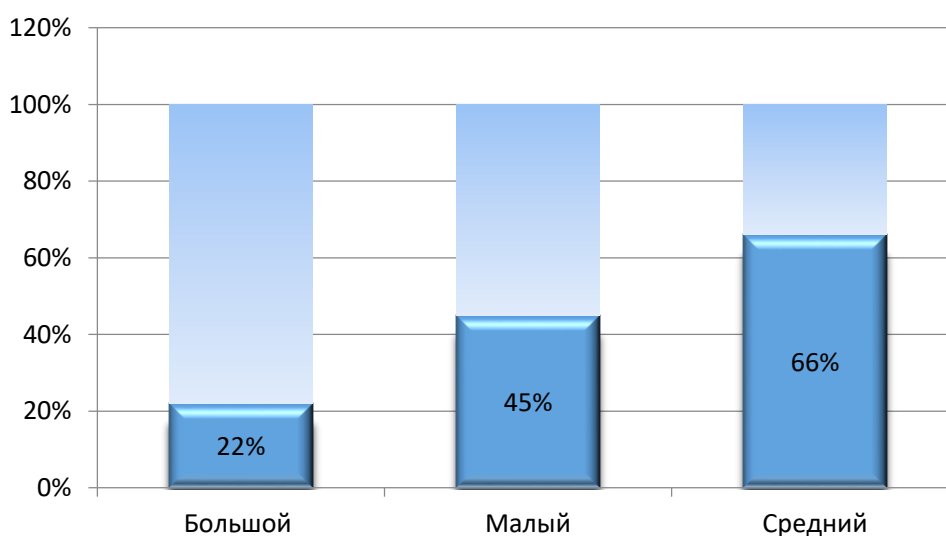
Среднеарифметический интервал движения для подвижного состава, обслуживающего муниципальные маршруты по данным обследования, проведенного ФГБОУ ВО «СибАДИ», составил 21,8 мин. Средний интервал движения для транспорта на коммерческих маршрутах составил 6 мин.

Контроль за регулярностью движения пассажирского транспорта осуществляют диспетчеры с помощью карты, на которой в реальном времени отражено местонахождение всех автобусов, работающих в г. Омске. Диспетчеры могут корректировать интервалы движения и заменять сошедший с линии подвижной состав.

Общее количество маршрутов городского пассажирского транспорта постепенно снижается и за последние 3 года сократилось на 16 %, снизилась и суммарная протяженность маршрутов на 21 %, без сокращения доступности остановочных пунктов. Это связано с внедрением маршрутной сети, разработанной Санкт-Петербургским государственным университетом в 2018 году.

Среднесуточное наполнение стабильно и составляет в среднем 50%. Регулярность выполнения расписания находится на высоком уровне, что говорит об эффективности мер по оснащению подвижного состава общественного транспорта тахографами, навигаторами и диспетчеризацией перевозок.

Проведенное в 2019 году специалистами ФГБОУ ВО «СибАДИ», обследование наполняемости подвижного состава общественного транспорта, выявило неравномерность заполняемости автобусов различной вместимости. Большие автобусы следуют с заполненностью 22 %, что может свидетельствовать о неоптимальной работе маршрутной сети. Средняя наполняемость подвижного состава общественного транспорта в час пик по вместимости, полученная на основе результатов обследования, представлена ниже (Рисунок 15).



**Рисунок 15 – Средняя наполняемость подвижного состава общественного транспорта в час пик по вместимости**



### 1.1.4 Внеуличный транспорт

Организация транспортного обслуживания населения внеуличным транспортом в качестве линии скоростного трамвая определена Генеральным планом г. Омска, утвержденным постановлением Совета Министров РСФСР от 03.03.1970 № 139.

Интенсивный рост численности населения города, развитие северо-западного промышленного района, включающего комплексы химической, и нефтеперерабатывающей промышленности, предприятия стройиндустрии, восточного промышленного района с крупнейшими предприятиями – завод им. П.И. Баранова и Объединение «Полет», электромеханический, авторемонтный заводы, транспортные и энергетические предприятия, значительная удалённость мест приложения труда от селитебных территорий потребовали развития транспортной инфраструктуры с применением скоростного вида транспорта большой провозной способностью.

На основании заключения Совета технико-экономической экспертизы Госплана РСФСР от 13.02.1979 № 28-2/875-78 и Постановления экспертной комиссии Госплана СССР № 23 от 31.10.1979 «Об экспертизе Комплексной схемы всех видов городского пассажирского транспорта г. Омска» одобрена и рекомендована к утверждению, как более эффективная, Комплексная схема развития линий метрополитена г. Омска.

Распоряжением Совета Министров СССР от 04.07.1986 № 1379-р принято решение о начале проектирования и строительства линии метрополитена в г. Омске, организованы подготовительные работы по разработке Техничко-экономического обоснования строительства первой линии Омского метрополитена на основании задания, утвержденного Распоряжением Совета Министров СССР от 18.05.1987 № ПП-10546.

В 1982 году на основании задания на разработку Схемы развития и размещения метрополитенов на период до 2000 года Министерства путей сообщения СССР по согласованию с Министерством транспортного строительства СССР разработаны обосновывающие материалы строительства Омского метрополитена. 18.04.1985 создан Городской штаб по подготовке к проектированию и строительству Омского метрополитена, возглавленный Председателем Омского горисполкома Ю.Я. Глебовым, с целью решения следующих задач: проведение инженерно-геологических и геодезических изысканий, обустройство улично-дорожной сети, переустройство инженерных коммуникаций, строительство базы метростроя и изготовления железобетонной оснастки, а также снос частных домов.

В Комплексной схеме развития всех видов городского пассажирского транспорта г. Омска, выполненной институтом «Гипрокоммундортранс» был рекомендован вариант схемы метрополитена, состоящей из двух линий. Однако, в рамках экспертизы комиссии Госплана СССР от 31.10.1979 № 23 «Об экспертизе Комплексной схемы всех видов городского пассажирского транспорта г. Омска» была одобрена и рекомендована к утверждению схема развития сети Омского метрополитена из 3-х линий:

1. Первая линия («Октябрьская», красная) определена в границах городского округа от станции «Сибирский проспект» жилого района «Московка» правобережной части города до станции «Западная» левобережной части города (протяженность 24,0 км, количество станций – 16, в том числе две пересадочные – «Лермонтовская» - между первой и третьей линиями, «Торговый центр» - между первой и второй). От станции

«Западная» линия метрополитена трассирована по территории Омского и Любинского муниципальных районов Омской области с конечной станцией «Аэропорт», планируемого нового аэропорта «Федоровка».

2. Вторая линия («Первомайская», зеленая) от станции «Завод СК» в северной промышленной зоне до станции «Улица Труда» через железнодорожный вокзал (протяженность 20,4 км, количество станций – 16, в том числе две пересадочные – «Торговый центр» - между первой и второй, «Транспортная академия» - между второй и третьей линиями).

3. Третья линия – от станции «Куломзино» до станции «Больничный городок» (протяженность 20,4 км, количество станций – 15, в том числе две пересадочные – «Транспортная академия» и «Лермонтовская»).

Схема развития сети Омского метрополитена из 3-х линий приведена ниже (Рисунок 17).



Рисунок 17 – Схема развития сети Омского метрополитена их 3-х линий

По трассе первой очереди первой линии метрополитена предполагалось строительство 8 станций: «Рабочая» («Кировская»), «Туполевская» («Б. Хмельницкого»), «Октябрьская» («Спортивная»), «Парк 30-летия ВЛКСМ» («Маяковская»), «Куйбышевская» («Лермонтовская»), «Маршала Жукова», «Улица Фрунзе», «Левобережная», электродепо на участке 15 Рабочая – Харьковская -Хабаровская - 26 Рабочая, инженерного корпуса в створе ул. Лермонтова и Б. Хмельницкого для размещения администрации и пунктов управления движением и постоянными устройствами. Строительная длина первой линии предусматривала 11,69 км, эксплуатационная – 11,01 км. Вся трасса планировалась мелкого заложения, станции с платформами островного типа и двумя вестибюлями, длина платформ на прием 5-вагонных поездов.

Постановлением Главы администрации г. Омска от 08.07.1992 № 427-п «О строительстве первой очереди метрополитена в г. Омске» на основании письма Министерства экономики РСФСР от 03.10.1991 № 50-297 началось финансирование подготовительных работ по строительству метрополитена в г. Омске.

На основании заключения Главгосэкспертизы России от 28.01.1993 № 10/333-II проект первоочередного участка строительства первой линии Омского метрополитена протяженностью 6,76 км, с шестью станциями, электродепо и инженерным корпусом, утвержден постановлением Госстроя России от 16.02.1993 № 18-3.

Постановлением Главы администрации г. Омска от 26.01.1994 № 53-I-п принята для утверждения Градостроительная концепция Генеральной схемы линий метрополитена на три срока:

- 2000 год – протяженность первой линии метро 12 км (население города 1,3 млн человек);
- 2010 год – протяженность первой линии метро 32 км (население города 1,4 млн человек);
- 2030 год – протяженность первой линии метро 66 км (население города 1,7 млн человек).

По первоочередному участку Омского метрополитена выполнены следующие конструкции и конструктивные элементы:

#### **Станция «Туполевская»**

- сооружена постоянная обделка станции на участке ПК 63+37.10 – ПК63 + 64.10 (СТП, 27 м);
- выполнена обратная засыпка участка сооруженной обделки станции;
- выполнено бетонирование основания под путевой бетон;
- сооружена временная торцевая стена обделки станции на ПК 63+37.10;
- сооружена временная торцевая стена обделки станции на ПК 63+64.10 с временным выходом из внутреннего пространства обделки станции;
- выполнена обратная засыпка котлована станции.



**Перегон станция «Рабочая» («Кировская») – станция «Туполевская» («Б. Хмельницкого»)**

- открытым способом сооружена постоянная железобетонная тубинговая обделка кругового очертания на участке ПК 53+15.16 – ПК 53+25.25 (10.09 м);
- сооружена железобетонная тубинговая и чугунная обделки кругового очертания на участке ПК 53+25.25 – ПК 60+62.67 (744.088 м);
- открытым способом сооружена монолитная обделка прямоугольного очертания на участке от ПК 60+62.67 – ПК 60+83.75 (21.08 м);
- выполнена обратная засыпка участков обделки перегонных тоннелей, сооруженных открытым способом;
- выполнено бетонирование сливов и основания под путевой бетон;
- сооружена временная торцевая стена обделки левого перегонного тоннеля на ПК 60+83.75;
- сооружен временный выход из внутреннего пространства обделки перегонного тоннеля на ПК 60+71.50;
- выполнена обратная засыпка котлована монтажной камеры.

**Станция «Рабочая»:**

- сооружена постоянная обделка станции на участке ПК53+15.16 – ПК52+70.10 (СТП, 45.06 м);
- сооружена постоянная торцевая стена обделки станции в междупутье перегонных тоннелей на ПК 53+15.16;
- выполнена обратная засыпка участка сооруженной обделки станции;
- сооружена временная торцевая стена обделки станции на ПК 52+70.10 с временным выходом из внутреннего пространства обделки станции;
- сооружена временная торцевая стена обделки станции на ПК 53+15.16 по правому пути;
- выполнена обратная засыпка котлована станции.

**Временные внутренние инженерные системы:**

- принудительная вентиляция подземных сооружений;
- водоотвод из подземных сооружений и наружные сети;
- освещение и электроснабжение подземных сооружений.

Решением Омского городского Совета от 05.07.2000 № 283 «Об утверждении генеральной схемы развития линий Омского метрополитена» утверждена Генеральная схема развития линий Омского метрополитена с определением первого пускового участка 1-й линии метрополитена от станции «Автовокзал» до станции «Красный путь» с размещением электродепо по ул. Рокоссовского и инженерного корпуса по ул. Фрунзе и с включением в его состав совмещенного мостового перехода через реку Иртыш на основании заключения Главгосэкспертизы России от 05.12.1996 № 4-1/30-1 «Об изменении первоочередного участка строительства первой линии метрополитена».

Схема первого пускового участка первой линии Омского метрополитена представлена ниже (Рисунок 18).



Рисунок 18 – Схема первого пускового участка первой линии Омского метрополитена

Перечень объектов первого пускового участка первой линии Омского метрополитена на 05.07.2000 включает:

- линию метрополитена с веткой в электродепо протяженностью 6,9 км с четырьмя станциями: «Красный путь» («Библиотека им. А.С. Пушкина»), «Заречная», «Бульвар Архитекторов» («Кристалл»), «Автовокзал» («Соборная»);
- совмещенный с метрополитеном мостовой переход через реку Иртыш протяженностью 1,905 км;
- инженерный корпус в створе ул. Фрунзе – ул. Певцова;
- электродепо по ул. Рокоссовского;
- дополнительные устройства (в том числе объекты гражданской обороны).

Строительство совмещенного с метрополитеном мостового перехода через р. Иртыш протяженностью 1905 погонных метров в соответствии с Указом Губернатора Омской области от 28.12.2000 № 46 «О мерах по завершению строительства моста через реку Иртыш в створе ул. Фрунзе г. Омска в 2003 году» завершилось в октябре 2005 года открытием под автомобильное движение. Метромост (мост имени 60-летия Победы) введен в эксплуатацию распоряжением Правительства Омской области от 18.01.2006 № 13-рп.

Проектно-сметная документация на строительство Пускового участка Омского метрополитена получила положительные заключения ФАУ «Главгосэкспертиза России»

от 14.03.2014 № 306-14/ГГЭ-8445/04 по проектной документации и результатам инженерных изысканий от 14.03.2014 № 307-14/ГГЭ-8445/10.

Проектная документация по объекту «Первый пусковой участок первой линии Омского метрополитена от станции «Библиотека им. А.С. Пушкина» до станции «Соборная» с электродепо» утверждена распоряжением Министерства развития транспортного комплекса Омской области от 18.04.2014 № 100-р.

По строительству «Первого пускового участка первой линии Омского метрополитена от станции «Библиотека им. А.С. Пушкина» до станции «Соборная» с электродепо» на 01.07.2017 выполнены следующие виды работ.

Строительная длина пускового участка метрополитена в двухпутном исчислении – 7,48 км, эксплуатационная – 7,07 км. На всем протяжении трасса мелкого заложения с мостовым пересечением р. Иртыш в створе ул. Фрунзе – ул. Конева. Минимальная глубина заложения станций – 5,0 м, перегонов – 5,0 м, максимальная глубина заложения станций – 12,0 м, перегонов – 22,8 м. Среднее расстояние между станциями – 1770 м, наибольшее – 2350 м, наименьшее 1170 м.

Станции, пристанционные и притоннельные сооружения строятся открытым способом в котлованах, конструкции станционных комплексов выполняются из монолитного железобетона. Перед проходкой тоннелей на всех перегонах предусматриваются мероприятия по укреплению или выносу инженерных коммуникаций, попадающих в зону возможных деформаций. Для предотвращения возможных деформаций существующих зданий, сооружений и инженерных сетей, находящихся в непосредственной близости от технической зоны строительства метрополитена, все котлованы сооружаются в ограждающих конструкциях из грунтоцементных свай, армированных трубами и шпунта с раскреплением стен расстрелами и поясами.

Подземные станции первого пускового участка – мелкого заложения, сооружаемые открытым способом работ. Перегонные тоннели между станциями «Библиотека им. А.С. Пушкина» – «Заречная» мелкого заложения, сооружены открытым и закрытым способами работ. Перегонные тоннели между станциями «Заречная» – «Кристалл» – «Соборная» сооружаются закрытым способом работ. Сооружение всех перегонных тоннелей осуществляется с помощью тоннелепроходческих комплексов в условиях городской застройки по беспросадочной технологии с последовательным монтажом обделки из высокоточных водонепроницаемых сборных железобетонных колец с резиновым уплотнением. Значение глубины заложения тоннелей изменяется в зависимости от рельефа земной поверхности вдоль трассы и уклона тоннелей. На продольном профиле трассы глубина от земной поверхности до нижней точки внешнего диаметра обделки тоннелей изменяется от 8 м до 23 м. Сооружение перегонных вентиляционных камер ведется открытым способом из монолитного железобетона.

Правобережная часть трассы расположена в Центральном административном округе г. Омска, на правом берегу р. Иртыш. Начало строительства пускового участка трассы сосредоточено на пересечении улиц Орджоникидзе и Фрунзе – на данном участке ведется строительство станции «Библиотека им. А.С. Пушкина», далее перегонные тоннели проходят по улице Фрунзе, вдоль скоростной автомагистрали с пересечением улицы

Красный путь и заканчивается правобережная часть трассы устоем метромоста через р. Иртыш.

#### **Станция «Библиотека имени А. С. Пушкина»**

Временно конечная, подземная, мелкого заложения, с островной платформой. За станцией (ближе к ул. Орджоникидзе) расположен односторонний съезд для оборота подвижного состава. Платформа станции шириной 10 м, с вестибюлем соединена лестницей высотой 3,2 м.

На станционном комплексе «Библиотека им. А.С. Пушкина» выполнено:

- оборотный съезд перед станцией – 100%;
- станционная венткамера с венттоннелем – 100%;
- вестибюль № 2 с подуличным пешеходным переходом и лестничными сходами – 100% (введен в эксплуатацию в сентябре 2011 года);
- платформенный участок протяженностью 108,0 погонных метров – 100%;
- вентиляционная сбойка, тягово-понижительная подстанция – 100%;
- обратная засыпка котлована – 100%.

В настоящее время основные строительно-монтажные работы по сооружению конструкций станции завершены.

Станционный комплекс оснащен вентиляцией и освещением, имеются противопожарные средства тушения, система водоотведения грунтовых и ливневых вод.

#### **Перегон «Библиотека имени А.С. Пушкина» - «Заречная»**

На участке перегонных тоннелей от станции «Библиотека имени А.С. Пушкина» до станции «Заречная» выполнено:

- основные несущие конструкции тоннелей протяженностью 2082 погонных метра – 100 %;
- перегонные вентиляционные камеры и притоннельные сооружения – 80 %.

#### **Станция «Заречная»**

Промежуточная, подземная, мелкого заложения, с островной платформой. Размещена на левом берегу р. Иртыш вдоль улицы Конева, на расстоянии 1,2 км от береговой линии, в зоне перспективной застройки административных, культурных и торговых предприятий общегородского значения. Платформа станции шириной 10 м, протяженностью 60 м, соединена с вестибюлем лестницей высотой 3,2 м.

На станционном комплексе «Заречная» выполнено:

- разработка котлована – 100%;
- шпунтовое ограждение котлована станции -100%;
- конструкции венткамеры – 80%;
- бетонное тампонажное основание – 96%.

### **Перегон «Заречная» – «Кристалл»**

На текущий момент времени в тоннеле проходческим комплексом выполнены работы по сооружению левого и правого перегонных тоннелей протяженностью 1534 погонных метра.

Относительно жилого дома по ул. 70 Лет Октября, 15/1 сооружена перегонная вентиляционная камера. В полном объеме выполнены работы по достройке вентиляционной камеры на ПК 169 с вентиляционным ходом, обратной засыпке, частично сооружен вентиляционный киоск.

### **Станция «Кристалл»**

Промежуточная, подземная, мелкого заложения, с островной платформой. Платформа станции шириной 10,0 м, протяженностью 60 м, соединена с вестибюлем лестницей высотой 3,2 м.

На станционном комплексе «Кристалл» выполнено:

- шпунтовое ограждение котлована станции -100%;
- разработка котлована – 100%;
- бетонное тампонажное основание – 100%.

### **Перегон «Кристалл» - «Соборная»**

Конструкции монтажного котлована для сооружения перегонных тоннелей выполнены в полном объеме.

### **Станция «Соборная»**

Частично выполнены подготовительные работы по выносу инженерных сетей. В связи с отсутствием финансирования строительная площадка станционного комплекса ликвидирована.

Приказом Министерства имущественных отношений Омской области от 30.11.2017 № 45 «О резервировании земель для государственных нужд Омской области в границах муниципального образования городской округ город Омск Омской области в целях размещения 1 и 2 линий метрополитена» зарезервированы для государственных нужд Омской области земельные участки в границах прохождения линий метрополитена сроком на три года с ограничением прав собственников земельных участков, землепользователей, землевладельцев, арендаторов земельных участков в возведении жилых, производственных, культурно-бытовых и иных зданий, сооружений. В границах резервируемых земель возведение подземных инженерных сетей и коммуникаций, а также объектов капитального строительства регионального и местного значения, размещение которых предусмотрено документом территориального планирования и (или) документацией по планировке территории муниципального образования городской округ город Омск Омской области, необходимо осуществлять по согласованию с казенным учреждением Омской области «Управление заказчика по строительству транспортных объектов и гидротехнических сооружений». Срок действия приказа до 30.11.2020 года.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 21.06.2016 № 1279-р «О внесении изменений в план основных мероприятий, связанных с подготовкой и проведением празднования 300-летия основания г. Омска» мероприятия по строительству

объектов Омского метрополитена исключены из Плана основных мероприятий, связанных с подготовкой и проведением празднования 300-летия основания г. Омска.

Работы по строительству Омского метрополитена остановлены.

Распоряжением Правительства Омской области от 10.05.2018 № 43-рп «О консервации объектов капитального строительства» принято решение о консервации объектов капитального строительства:

– «Первый пусковой участок первой линии Омского метрополитена от станции «Красный путь» («Библиотека им. А.С. Пушкина») до станции «Автовокзал» (Соборная) с электродепо»;

– «Первоочередной участок первой линии Омского метрополитена от станции «Рабочая» до станции «Маршала Жукова».

По сведениям казенного учреждения Омской области «Управление заказчика по строительству транспортных объектов и гидротехнических сооружений» в 2019 году выполнены следующие работы по консервации объектов Омского метрополитена:

1) завершены работы на станции «Туполевская» первоочередного участка по технологии «мокрой» консервации. Объект признан законсервированным на неопределенный срок. Выполнена забутовка подземных конструкций, демонтирована часть строительной площадки станции «Туполевская», выполнено благоустройство территории.

2) завершены работы по консервации правобережной части пускового участка от станции «Библиотека им. А.С. Пушкина» до правобережного устоя метромоста («сухая» консервация). Объект признан законсервированным на срок не менее 10 лет.

Устранены дефекты в конструкциях перегонных тоннелей и станционного комплекса «Библиотека им. А.С. Пушкина», сооружен Центр диспетчерского управления, выполнен монтаж систем инженерных коммуникаций, выполнены пусконаладочные работы, демонтирована строительная площадка станции «Библиотека им. А.С. Пушкина», выполнено благоустройство территории.

В проекте о внесении изменений в генеральный план муниципального образования городской округ город Омск Омской области подлежит отображению планируемый к размещению объект регионального значения «Строительство Омского метрополитена» в части отображения объекта:

– «Первый пусковой участок первой линии Омского метрополитена от станции «Библиотека им. А.С.Пушкина» до станции «Соборная» с электродепо».

– Первоочередной участок первой линии Омского метрополитена от станции «Рабочая» до станции «Маршала Жукова» (ПК 52+70.10 – ПК 60+84.50). Пикеты (ПК 52+70.10 – ПК 60+84.50) соответствуют перегонному тоннелю по ул. Кирова от ул. 2-я Военная до станции Станция «Рабочая» по ул. 12-я Рабочая.

Планируемый объект регионального значения Омский метрополитен в документах территориального планирования отображается для целей содержания законсервированного объекта, оформления правоустанавливающих документов на объект незавершенного строительства, оформления исходно-разрешительной документации на

объект капитального строительства по решению Министерства строительства, транспорта и дорожного хозяйства Омской области (протокол от 10.04.2020. Приложение А.1)

### 1.1.5 Организация пешеходного и велосипедного движения

Пешеходная инфраструктура г. Омска развита слабо. В историческом центре города, где проходят общегородские мероприятия, народные гуляния, парады, фестивали есть всего три пешеходные улицы: ул. Музейная, ул. Тарская, ул. Чокана Валиханова. Наличие протяженных набережных служит объединяющим элементом всех пешеходных потоков городского центра и не только центра. В той или иной степени, все пешеходные направления выходят к рекам Иртыш и Омь. Для праздничных гуляний перекрывается улица Ленина, ул. Карла Либкнехта, ул. Партизанская. Ощущается разорванность пешеходных инфраструктур правого и левого берегов р. Иртыш. Имеющиеся мосты предназначены для транспортных связей и пешеходный поток по ним не предполагался.

Как показали результаты проведенного исследования предпочтений населения муниципального образования относительно развития территории г. Омска, существующей пешеходной инфраструктуры недостаточно. Суммарно около 36% респондентов хотят передвигаться по г. Омску пешком. Сложившая система городских взаимосвязей это позволяет сделать.

Основное пешеходное движение осуществляется по пешеходным тротуарам вдоль проезжей части улиц, но существенно дополняют систему пешеходные направления внутримикрорайонные – от жилых групп, общественных комплексов к остановочным пунктам общественного пассажирского транспорта, пешеходным переходам – узловым элементам пешеходного каркаса. В настоящее время на пути пешеходов находится много проблемных участков, связанных с организацией тротуаров. Существует достаточно большое количество городских территорий, где тротуар отсутствует, и пешеходы вынуждены двигаться по проезжей части подвергая себя опасности. Проблемные места существуют также и при наличии тротуаров – движение по тротуарам может быть заблокировано припаркованными автомобилями или неубранным снегом в зимний период.

Отсутствие качественной пешеходной инфраструктуры влияет как на уровень комфорта пешеходов, так и на уровень безопасности дорожного движения. Сложившиеся локальные пешеходные системы требуют мер по поддержанию в нормативном состоянии, стадийному обновлению озеленения, покрытий, соответствия требованиям безопасности (освещение, качество услуг, доступность среды), разработки комплексных концепций развития, включая социокультурный аспект.

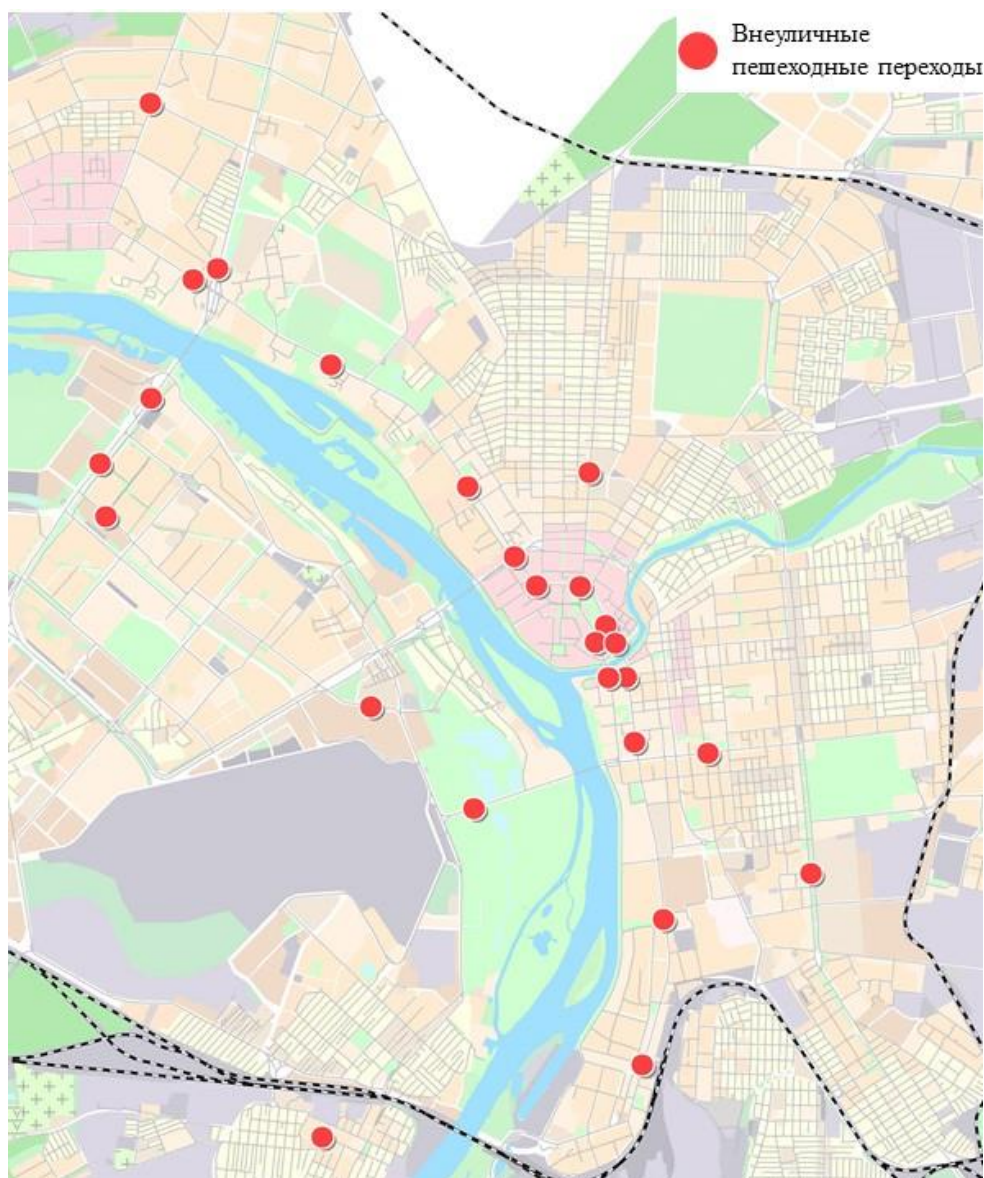
Важно сделать улицы удобными для перехода, чтобы поощрять передвижения пешком или на велосипеде. Люди предпочитают прямые маршруты и возможность переходить улицы как им удобно. Физические барьеры, высокая скорость движения или большая интенсивность могут усложнить переход улиц.

Пешеходное движение рассматривается по остаточному принципу, применяются мероприятия для изолирования пешеходов от проезжей части, что не дает возможности пешеходам в полной мере комфортно использовать городскую инфраструктуру.

Использование внеуличных пешеходных переходов вызывает большие затруднения у маломобильных групп населения и создает дополнительные барьеры для жителей,

вынуждая их переходить улицы по проезжей части. Неблагоприятные погодные условия в виде снегопадов и наледей на лестницах лишь усиливают желание людей избежать внеуличные пешеходные переходы.

В настоящее время на территории г. Омска расположено 22 подземных и 3 надземных пешеходных перехода. Схема расположения внеуличных пешеходных переходов на территории г. Омска представлена ниже (Рисунок 19).



**Рисунок 19 – Схема расположения внеуличных пешеходных переходов на территории г. Омска**

Большая часть велосипедного движения на территории города не имеет цели перемещения между определенными пунктами, а носит спортивно-досуговый характер. Существующая велосипедная инфраструктура на территории города развита крайне слабо. Дорожка велосипедная проходит от Парка культуры и отдыха «Зеленый Остров» вдоль набережной до ул. Рождественского. Протяженность существующего велосипедного маршрута составляет 10,2 км. Малая протяженность существующего велосипедного маршрута не позволяет удовлетворить спрос на велосипедные поездки. В настоящий момент инфраструктура для велосипедных передвижений имеет очень слабый уровень развития. Велосипедное движение осуществляется, в основном, по проезжим частям улиц



и по тротуарам, что вызывает значительные неудобства у всех участников движения и повышает риск дорожно-транспортных происшествий.

Существующие велосипедные маршруты на территории г. Омска представлены ниже (Рисунок 20).

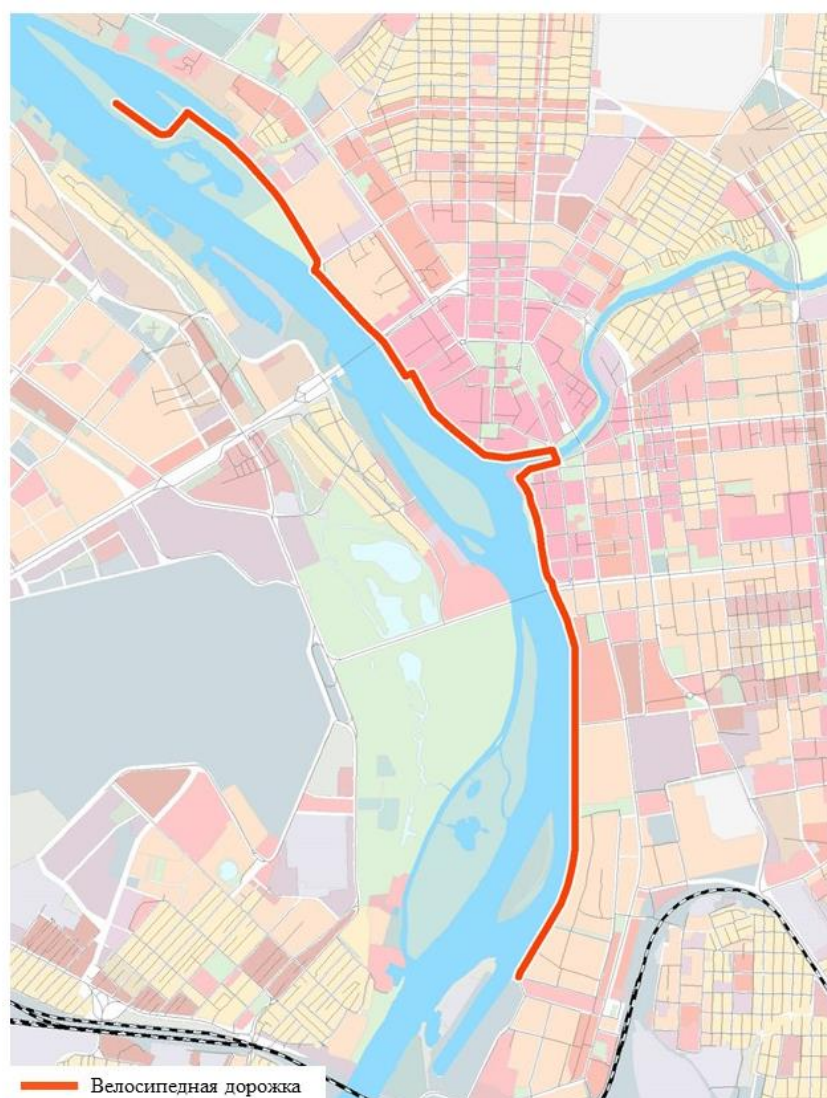


Рисунок 20 – Существующие велосипедные маршруты на территории г. Омска

Можно выделить основные недостатки пешеходной и велосипедной инфраструктуры в г. Омске:

- недостаток ширины тротуаров и пешеходных зон;
- препятствия на тротуарах (столбы, объекты торговли и др.);
- изношенность покрытия тротуаров;
- парковка на тротуарах и газонах;
- недостаток освещения тротуаров и пешеходных зон;
- недоступность среды для маломобильных групп населения;
- отсутствие велосипедных дорожек.

### 1.1.6 Объекты транспортной инфраструктуры

Для обслуживания и хранения транспортных средств на территории муниципального образования город Омск расположены следующие объекты транспортной инфраструктуры:

- станции технического обслуживания – 233 объекта суммарной мощностью 932 поста;
- автозаправочные станции – 151 объект суммарной мощностью 755 топливораздаточных колонок;
- стоянка (парковка) автомобилей (гараж/гараж-стоянка) – 1180 объектов суммарной вместимостью около 173100 машино-мест.

По данным рейтинга, опубликованного агентством «Автостат» в 2019 году, обеспеченность легковыми автомобилями жителей г. Омска составила 283 единицы на 1000 жителей. Общее количество легковых автомобилей, с учетом численности населения на конец 2018 года (1164,8 тыс. человек), составляет 329,7 тыс. единиц.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями и станциями технического обслуживания в городском округе установлены в п. 5.15 НПП города Омска.

- станции технического обслуживания автомобилей следует проектировать из расчета один пост на 200 легковых автомобилей;
- автозаправочные станции следует проектировать из расчета одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей.

Исходя из нормативных требований и количества легковых автомобилей можно сделать вывод, что в настоящее время на территории г. Омска потребность в станциях автозаправочных удовлетворена полностью, на станциях технического обслуживания дефицит составляет 1648 постов.

Для легковых автомобилей жителей должны быть организованы места постоянного хранения в соответствии с нормативными требованиями, установленными в п.5.10.3 НПП города Омска:

- общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна быть 100% расчетного количества индивидуальных легковых автомобилей.

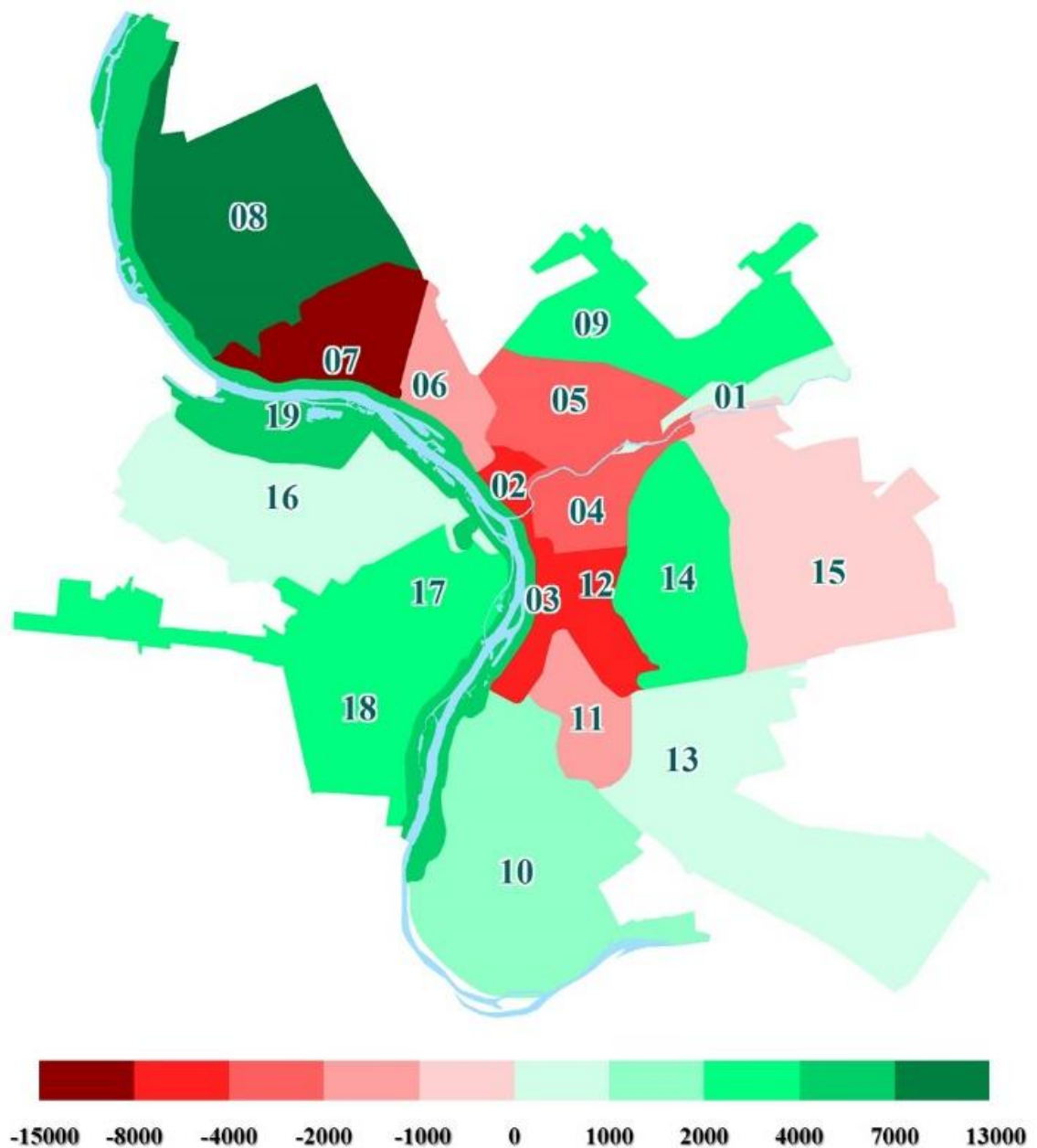
Оценка обеспеченности местами постоянного хранения легковых автомобилей населения г. Омска проводилась по данным, предоставленным администрацией административных округов г. Омска, об имеющихся на территории гаражах и охраняемых автостоянках. Значительное количество автомобилистов не имеют гаражей и хранят транспорт на оборудованных парковочных местах возле жилых домов. Для определения количества парковочных мест внутри жилых территорий использовались ортофотопланы высокой четкости. Были определены средние показатели количества открытых парковочных мест в жилой застройке различных годов постройки в расчете на единицу площади микрорайона. Учитывались только оборудованные места для стоянок и не учитывались стихийные стоянки на газонах. Полученное количество открытых

парковочных мест суммировалось с местами в гаражах и охраняемых стоянках и в дальнейшем анализировалось по укрупненным транспортным районам.

Анализ существующих мест для постоянного хранения легковых автомобилей (гаражи индивидуального транспорта, организованные стоянки и стоянки вдоль проездов и улично-дорожной сети) по укрупненным транспортным районам г. Омска представлен ниже (Таблица 3, Рисунок 21)

**Таблица 3 – Анализ существующих мест для постоянного хранения легковых автомобилей по укрупненным транспортным районам г. Омска**

№ п/п	Гаражи, машино-мест	Стоянки, машино-мест	Стоянки вдоль УДС, машино-мест	Всего мест, машино-мест	Потребность в местах хранения, машино-мест	Избыток/недостаток (+/-), машино-мест
1	206	0	115	321	20	302
2	1438	0	3477	4915	14882	-9967
3	3811	221	4231	8263	16025	-7762
4	5714	1245	4769	11728	15283	-3555
5	9063	1090	8324	18477	19932	-1454
6	2238	0	1880	4118	6103	-1985
7	24806	3511	20701	49018	63294	-14276
8	11916	584	93	12593	453	12140
9	7097	242	4672	12011	8849	3161
10	1502	0	803	2305	1277	1028
11	4895	941	3318	9154	10618	-1464
12	6554	676	6997	14227	23529	-9301
13	10118	1913	6818	18849	18786	63
14	5235	536	2903	8674	6640	2034
15	9066	0	6209	15275	15426	-151
16	24535	7051	21748	53334	53159	175
17	3755	102	3018	6875	4863	2013
18	3730	189	3983	7902	4358	3545
19	4196	332	3092	7620	1439	6181



**Рисунок 21 – Анализ существующих мест для постоянного хранения легковых автомобилей по укрупненным транспортным районам г. Омска**

Хранение легковых автомобилей жителей, проживающих в индивидуальных жилых домах, осуществляется на территории приусадебных участков. С учетом численности населения, проживающего в многоквартирных домах (около 1030 тыс. человек), уровня обеспеченности легковыми автомобилями и существующих мест для постоянного хранения легковых автомобилей, суммарная потребность в местах постоянного хранения легковых автомобилей составляет около 290,0 тыс. машино-мест.

Наибольший дефицит мест хранения наблюдается в городке Нефтяников, а также в центре города и районах, расположенных вдоль проспекта Карла Маркса и ул. Кирова. Данные районы характеризуются наиболее старой застройкой относящейся к 60-70-м годам постройки. Структура данных микрорайонов планировалась без учета высокого уровня автомобилизации, что характерно в целом для застройки того периода. Лучше обеспечены местами для постоянного хранения легковых автомобилей районы

с преобладающей индивидуальной жилой застройкой или многоэтажной жилой застройкой более позднего периода. Однако стоит отметить, что даже при отсутствии дефицита мест суммарно по укрупненному транспортному району во многих микрорайонах наблюдается высокая запаркованность жилых дворов. Стоянка машин осуществляется зачастую в нарушение правил дорожного движения и норм безопасности. Данное обстоятельство часто приводит к дорожно-транспортным происшествиям, а также затрудняет проезд специальных служб в случае чрезвычайных ситуаций. Наибольшие проблемы с парковкой выявлены в районах новостроек с высокой плотностью населения, где преобладают квартиры небольшой площади. В тоже время обследование показало, что существующие гаражные кооперативы, расположенные в пешеходной доступности от густонаселенных микрорайонов, не используются на 100%. Процент используемых гаражей напрямую зависит от удаленности от жилых домов и если в доступности менее 250 метров используют регулярно 50-70% гаражей, то при расстоянии около 800 метров не более 10% гаражей индивидуального транспорта используется для постоянного хранения легковых автомобилей. Неполную загрузку показывают и немногие существующие многоуровневые парковки. По причине высокой стоимости места не все имеют возможность приобрести в них место и поэтому продолжают хранить машины во дворе. Для решения проблем запаркованности дворов необходимо на этапе согласования проектов строительства объектов учитывать высокий уровень автомобилизации и уровень дохода населения, нежелающего покупать гаражное место.

**2 СВЕДЕНИЯ О ВИДАХ, НАЗНАЧЕНИИ И НАИМЕНОВАНИЯХ, ПЛАНИРУЕМЫХ ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДСКОГО ОКРУГА ОБЪЕКТОВ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ, ОБЪЕКТОВ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДОКУМЕНТАМИ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ДОКУМЕНТАМИ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ СУБЪЕКТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ИХ ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ**

Сведения о видах, назначении и наименованиях, планируемых для размещения на территории муниципального образования город Омск объектов федерального и регионального значения в области транспортной инфраструктуры Схемой территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 № 384-р (далее также – СТП Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения), Схемой территориального планирования Омской области, утвержденной постановлением Правительства Омской области от 19.08.2009 № 156-п (далее также – СТП Омской области), представлены ниже (Таблица 4, Таблица 5).

**Таблица 4 – Сведения о видах, назначении и наименованиях, планируемых для размещения на территории муниципального образования город Омск объектов федерального значения**

№ п/п	Наименование объекта	Вид объекта	Основные характеристики	Местоположение объекта	Реквизиты документа территориального планирования	Наличие ограничений по использованию территории
1	Организация скоростного движения на участке Новосибирск – Омск, реконструкция железнодорожных путей общего пользования	Железнодорожный путь общего пользования	Протяженность – 627 км	Муниципальное образование город Омск, г. Омск	Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 № 384-р (ред. от 12.04.2020) «Об утверждении схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения»	100 м
2	Автомобильная дорога М-51, М-53, М-55 "Байкал" - от Челябинска через Курган, Омск, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ до Читы. Реконструкция автомобильной дороги М-51 (Р-254 "Иртыш") - от Челябинска через Курган,	Автомобильные дороги федерального значения	Протяженность – 1451,1 км, категория ІВ	Муниципальное образование город Омск, г. Омск	Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 № 384-р (ред. от 12.04.2020) «Об утверждении схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог	-

№ п/п	Наименование объекта	Вид объекта	Основные характеристики	Местоположение объекта	Реквизиты документа территориального планирования	Наличие ограничений по использованию территории
	Омск до Новосибирска: реконструкция участка км 12 + 950 - км 1454 + 009				федерального значения»	
3	Автомобильная дорога М-38 (А-320) Омск - Черлак до границы с Республикой Казахстан, реконструкция автомобильной дороги на участке км 14 + 000 - км 192 + 000	Автомобильные дороги федерального значения	Протяженность – 178 км, категория ІБ	Муниципальное образование город Омск, г. Омск	Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 № 384-р (ред. от 12.04.2020) «Об утверждении схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения»	-
4	Аэропортовый комплекс «Центральный», реконструкция взлетно-посадочной полосы, мест стоянки воздушных судов, внутриаэродромных дорог, очистных сооружений, патрульной дороги, аварийно-спасательной станции и ограждения аэродрома	Международный аэропорт	Искусственная взлетно-посадочная полоса 2500 x 45 м, количество мест стоянки воздушных судов - 36.	Муниципальное образование город Омск, г. Омск	Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 № 384-р (ред. от 12.04.2020) «Об утверждении схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения»	Приказ Росавиации от 29.03.2019 № 235-П «Об установлении приаэродромной территории аэродрома гражданской авиации Омск (Центральный)»
5	Омский речной порт, развитие инфраструктуры внутренних водных путей и речных портов для обеспечения перевозок по международным транспортным коридорам	Речной порт	Объект -1	Муниципальное образование город Омск, г. Омск	Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 № 384-р (ред. от 12.04.2020) «Об утверждении схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения»	-

Таблица 5 – Сведения о видах, назначении и наименованиях, планируемых для размещения на территории муниципального образования город Омск объектов регионального значения

№ п/п	Наименование объекта	Вид объекта	Основные характеристики	Местоположение объекта	Реквизиты документа территориального планирования	Наличие ограничений по использованию территории
1	Строительство автомобильной дороги от ул. Багнюка в г. Омске до станции «Пламя»	Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения	Протяженность – 2,25 км	Муниципальное образование город Омск, г. Омск	Постановление Правительства Омской области от 19.08.2009 № 156-п (ред. от 08.05.2019) «Об утверждении Схемы территориального планирования Омской области»	-
2	Строительство автомобильной дороги «Северный обход г. Омска»	Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения	Протяженность – 53,85 км	Муниципальное образование город Омск, г. Омск	Постановление Правительства Омской области от 19.08.2009 № 156-п (ред. от 08.05.2019) «Об утверждении Схемы территориального планирования Омской области»	-
3	Строительство автомобильной дороги «Омск – Красноярка» – Племзавод «Омский» участок км 0 - км 2	Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения	Протяженность – 2,3 км	Муниципальное образование город Омск, г. Омск	Постановление Правительства Омской области от 19.08.2009 № 156-п (ред. от 08.05.2019) «Об утверждении Схемы территориального планирования Омской области»	-
4	Реконструкция автомобильной дороги Омск - Нижняя Омка - граница Новосибирской области, участок км 8 - км 32	Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения	Протяженность – 24,0 км	Муниципальное образование город Омск, г. Омск	Постановление Правительства Омской области от 19.08.2009 № 156-п (ред. от 08.05.2019) «Об утверждении Схемы территориального планирования Омской области»	-
5	Строительство подъезда к комбикормовому заводу ООО «Титан»	Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения	Протяженность – 0,213 км	Муниципальное образование город Омск, г. Омск	Постановление Правительства Омской области от 19.08.2009 № 156-п (ред. от 08.05.2019) «Об утверждении Схемы территориального планирования Омской области»	-
6	Реконструкция транспортной развязки «Станция Входная»	Транспортная развязка в разных уровнях	Протяженность – 0,213 км	Муниципальное образование город Омск, г. Омск	Постановление Правительства Омской области от 19.08.2009 № 156-п (ред. от 08.05.2019) «Об утверждении Схемы территориального планирования Омской области»	-
7	Строительство обхода пос. Магистральный	Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения	Протяженность – 4,5 км	Муниципальное образование город Омск, г. Омск	Постановление Правительства Омской области от 19.08.2009 № 156-п (ред. от 08.05.2019) «Об утверждении Схемы территориального планирования Омской области»	-



### **3 ОБОСНОВАНИЕ ВЫБРАННОГО ВАРИАНТА РАЗМЕЩЕНИЯ ОБЪЕКТОВ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ ГОРОДСКОГО ОКРУГА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОСНОВЕ АНАЛИЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ ГОРОДСКОГО ОКРУГА, ВОЗМОЖНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИИ И ПРОГНОЗИРУЕМЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ**

#### **3.1 Анализ реализации решений действующего Генерального плана города Омска в области транспортной инфраструктуры**

Генеральным планом муниципального образования городской округ город Омск Омской области, утвержденным Решением Омского городского Совета от 25.07.2007 № 43 (далее также – действующий Генеральный план города Омска, действующий Генеральный план), в качестве основного вида транспорта для обеспечения массовых пассажирских перевозок был принят метрополитен. На перспективу его протяженность из трех линий должна была составить около 56 км. При этом первый участок из 4-х станций планировался к реализации в 2008 году. Кроме развития метрополитена, действующий Генеральный план предусматривал развитие трамвайной сети на новом более качественном уровне суммарной протяженностью линий около 50 км. Данная протяженность примерно соответствует трамвайной сети г. Омска в период ее максимального развития до 1996 года. После этого периода, несмотря на решения градостроительной документации, развитие сети остановилось, и в дальнейшем происходил только демонтаж существующих линий и деградация всей трамвайной инфраструктуры, что привело к снижению перевозок на трамваях от общего объема пассажирских перевозок с 13,6% в 1986 году до 5 % в 2018 году. Схема развития метрополитена, трамвая и троллейбуса, планируемая к реализации решениям действующего Генерального плана, представлена ниже (Рисунок 22).

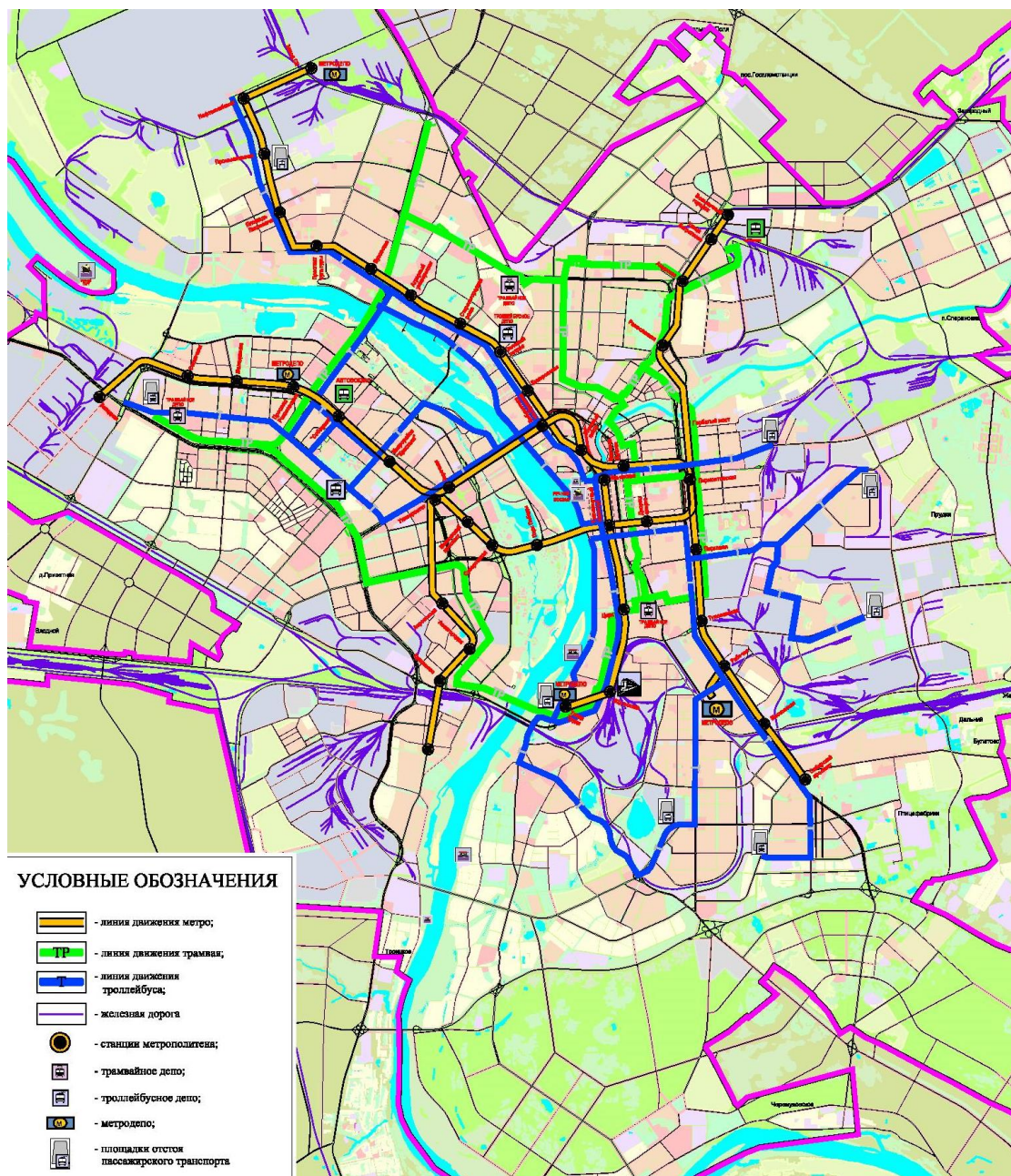


Рисунок 22 – Схема развития метрополитена, трамвая и троллейбуса

Для оценки необходимости такого высокопроизводительного вида транспорта требуется прогнозирование пассажирских потоков по планируемым направлениям. Ориентировочная провозная способность метрополитена в максимальном варианте (например, метрополитен в городах Москва, Санкт-Петербург) составляет 54,0-70,0 тысяч человек в час. Реализация первой линии Омского метрополитена планировалась по облегченному варианту с уменьшением количества вагонов до 4-х и провозной способностью 25,0-30,0 тыс. пассажиров в час. Также часть планируемых линий метро совпадала с направлениями существующего и планируемого трамвая, что привело бы к конкуренции между видами общественного транспорта. Для оценки спроса был выполнен расчет пассажирских потоков с помощью математической транспортной модели. Данный расчет показал, что максимальный пассажиропоток в одну сторону наблюдается на ул. Гагарина и ул. Интернациональная и составляет около 14,2 тыс. человек в час. Если рассматривать участок первой линии метрополитена на участке

станция Соборная – станция библиотека Пушкина, то максимальные значения наблюдаются на участке метромоста и составляют 9,7 тыс. человек в час. По направлению проспект Мира – ул. Красный путь максимальное расчетное значение составит 10,2 тыс. человек в час. Аналогичные значения к 2040 году составят по ул. Кирова. Самым малонагруженным участком планируемой линии метро станет линия по направлению к жилому району «Амурский» со значением пассажиропотока не более 7,1 тыс. человек в час. Картограммы загрузки общественного транспорта представлены ниже (Рисунок 23, Рисунок 24, Рисунок 25, Рисунок 26). Метрополитен является дорогостоящим видом транспорта, как с точки зрения строительства, так и его последующей эксплуатации, функционирование данного вида транспорта эффективно при пассажирских потоках, превышающих 20,0 тыс. человек в час.

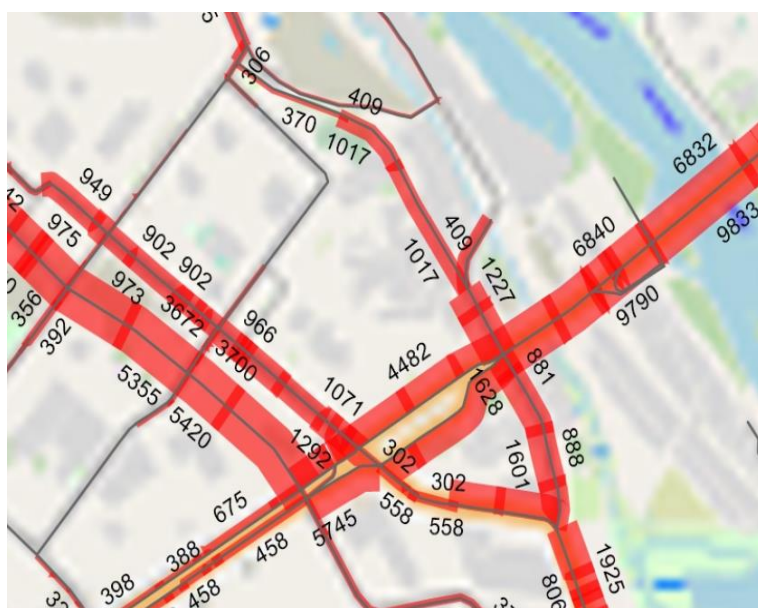


Рисунок 23 – Прогнозный пассажиропоток по проспекту Комарова и ул. Конева

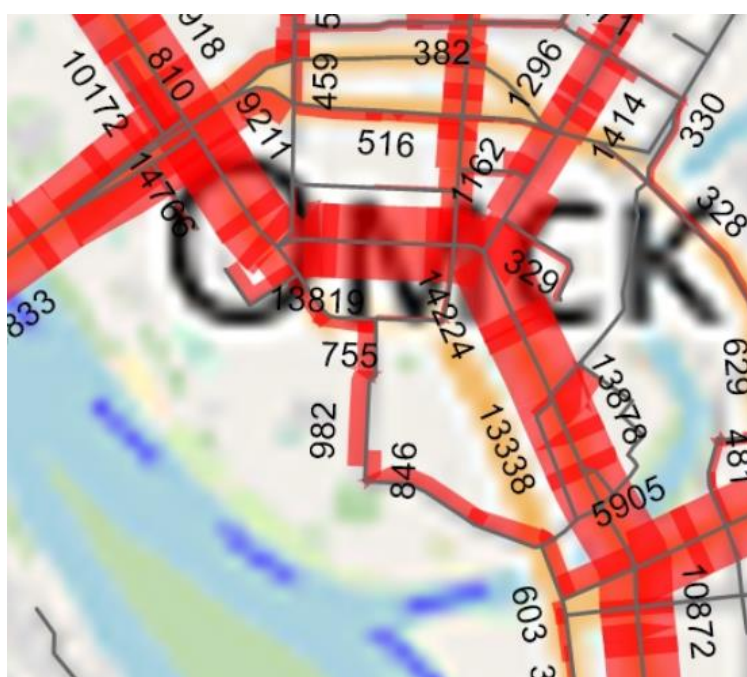


Рисунок 24 – Прогнозный пассажиропоток по ул. Гагарина

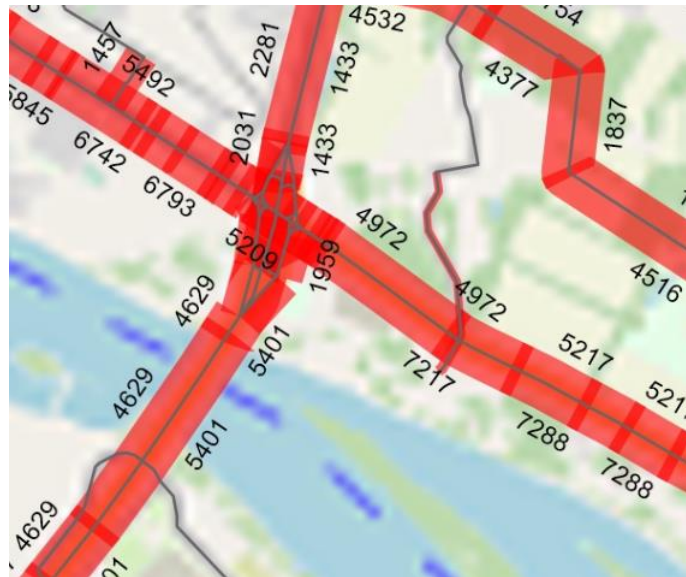


Рисунок 25 – Прогнозный пассажиропоток на пересечении ул. Красный путь – ул. Заозерная

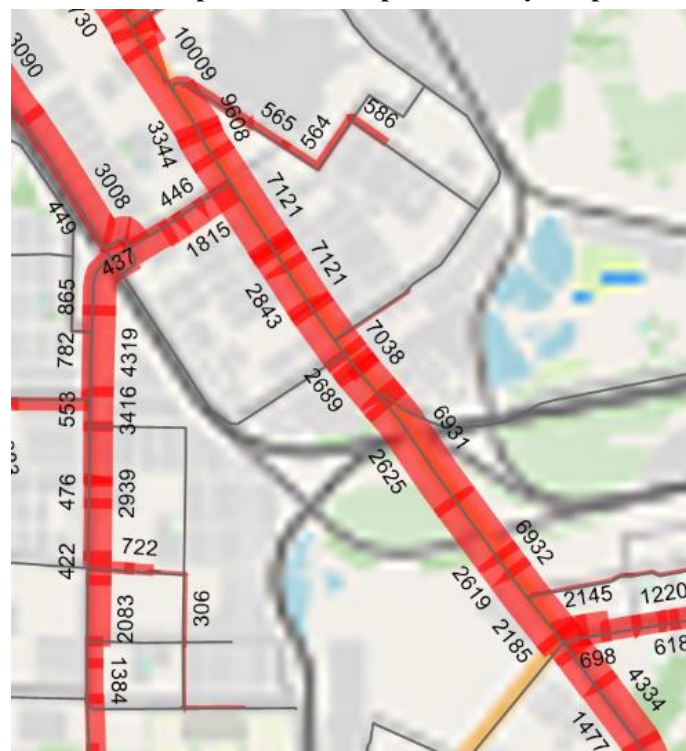


Рисунок 26 – Прогнозный пассажиропоток по ул. Кирова и ул. Новокирпичная

Развитие магистральной улично-дорожной сети в действующем Генеральном плане планировалось по линейной схеме с организацией магистральных улиц общегородского значения с непрерывным движением на правом берегу реки Иртыш по направлениям: ул. Богдана Хмельницкого – ул. 24-я Северная – проспект Королева - ул. Заозерная, Северный обход г. Омска. Развитие непрерывных магистральных улиц на левом берегу р. Иртыш напрямую связано с выносом аэропорта Омск (Центральный), через территорию которого должны были пройти: продолжение ул. Волгоградская до 9-й Кировской с выходом на ул. Мельничную, ул. Лукашевича и Ленинградский проспект. Формирование магистральных улиц непрерывного движения требовало строительства транспортных развязок в разных уровнях. Всего в действующем Генеральном плане было предусмотрено

55 новых транспортных развязок в разных уровнях. Схема планируемого транспортного каркаса улично-дорожной сети и магистралей непрерывного движения, согласно решениям действующего Генерального плана, представлена ниже (Рисунок 27).

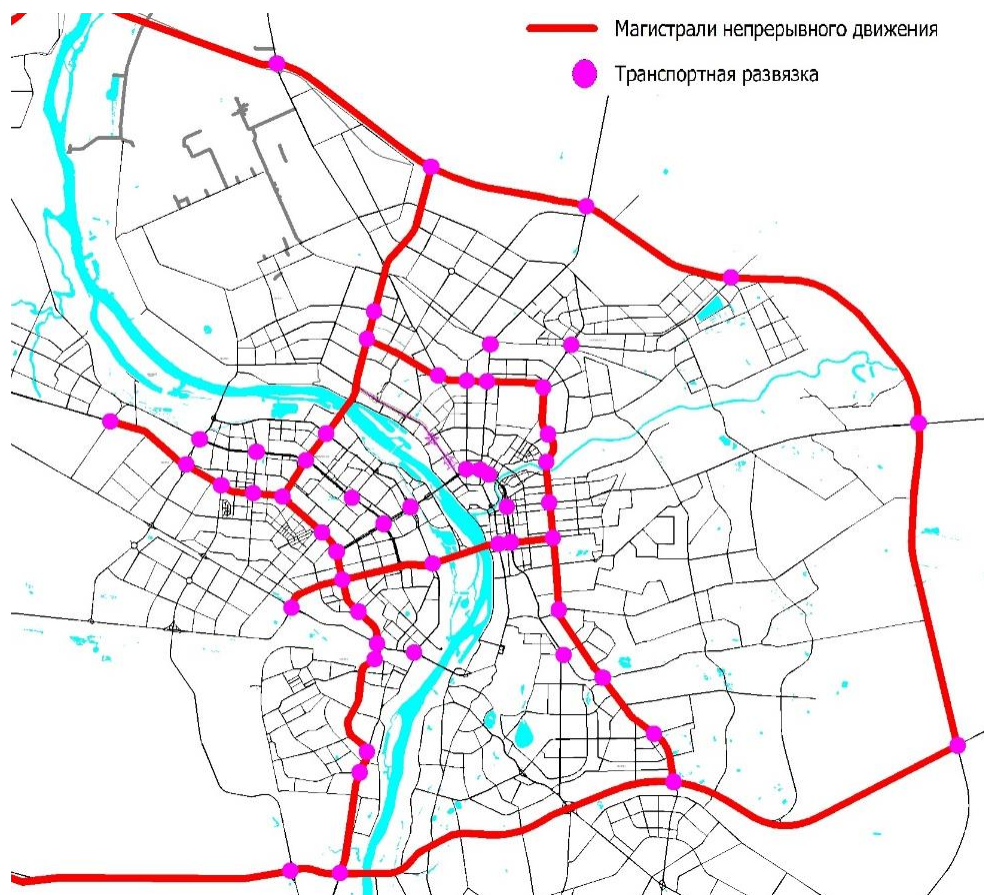


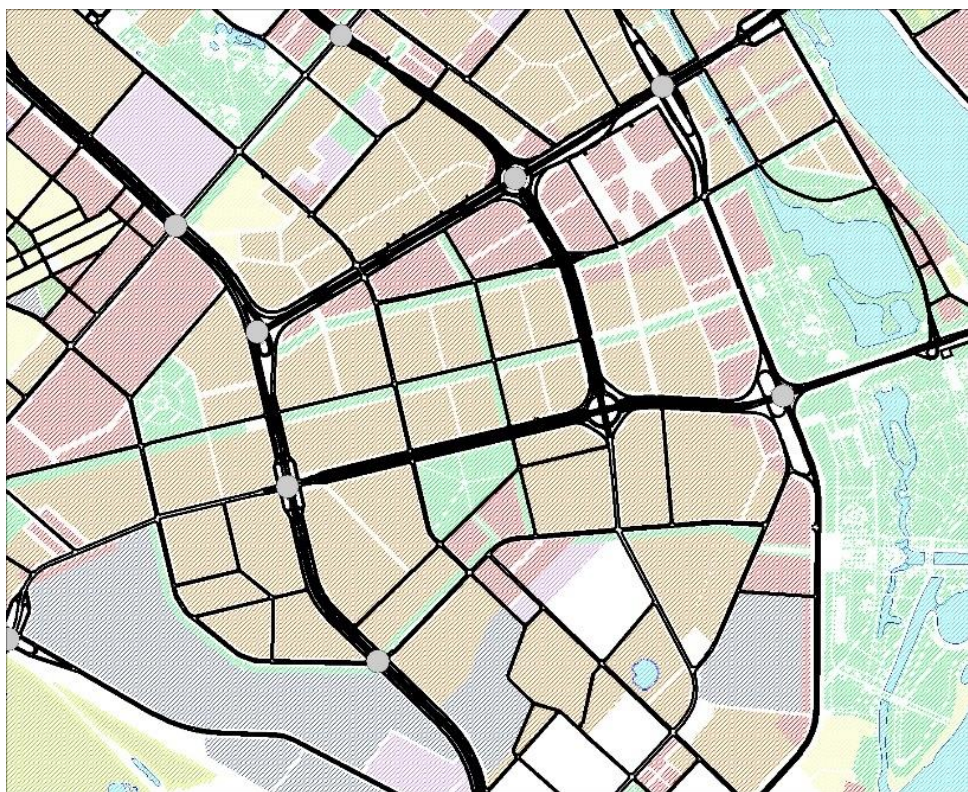
Рисунок 27 – Каркас улично-дорожной сети и магистралей непрерывного движения

Эффективность магистралей непрерывного движения долгое время обосновывалась высокой пропускной способностью и высокой скоростью передвижения. При этом не учитывались факторы стоимости строительства и влияния на качество городской среды транспортных развязок в разных уровнях в центре жилой застройки. Расчеты показывают, что формирование непрерывных магистралей и повышение скоростей движения способствует увеличению спроса на использование личного автомобиля. Данные магистрали притягивают дополнительные потоки автотранспорта и вызывают перегрузку на прилегающих территориях. Большие сложности создаются для движения пешеходов и организации движения общественного транспорта, что еще больше стимулирует спрос на личный автомобиль в трудовых передвижениях. Данное решение приведёт к существенному снижению доли передвижений на общественном транспорте от общего количества передвижений. Результат моделирования определил, что при создании условий для скоростного движения в городской черте спрос на общественный транспорт упадет в краткосрочной перспективе до 45 % от всех передвижений по г. Омску, что на 11% меньше, чем наблюдается сегодня. Прирост интенсивности движения легкового транспорта на отдельных участках может составить 300%.

Для развития и функционирования транспортной сети г. Омска по данному сценарию предусматривалось строительство в границе населенного пункта трех мостовых сооружений через реку Иртыш и четырех мостовых сооружений через реку Омь.

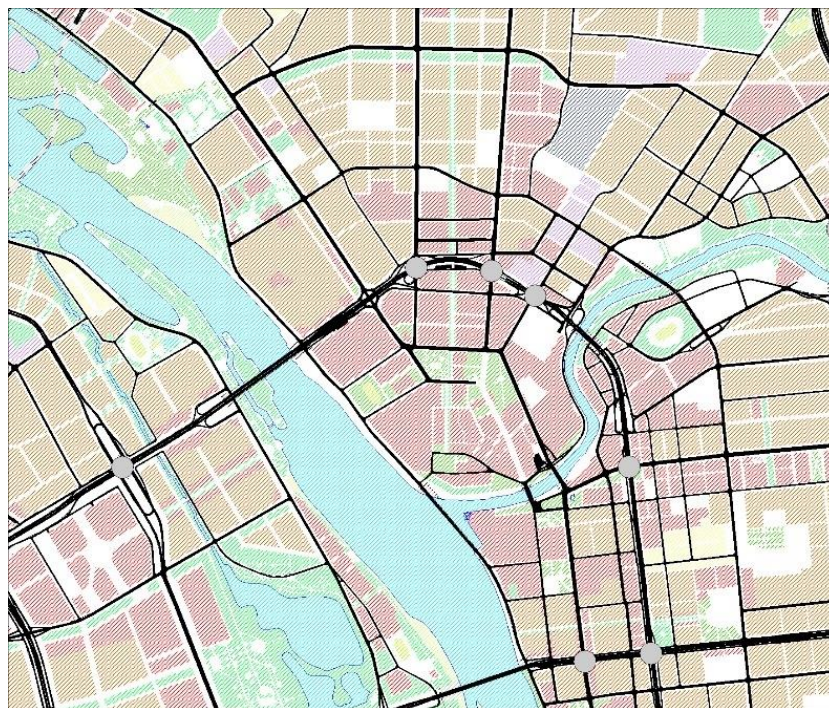
Ключевыми решениями по развитию дорожной сети должны были стать следующие мероприятия:

Развитие сети магистральных улиц в Кировском административном округе г. Омска (ул. Рокоссовского, проспект Комарова, ул. Конева, ул. Крупской, ул. 3-я Островская, ул. 9-я Кировская, ул. 22 Декабря). Из запланированных мероприятий на сегодняшний день реализовано строительство ул. Конева с выходом на метромост (мост имени 60-летия Победы). Строится ул. Крупская со сроком ввода в эксплуатацию в 2020 году. Главным ограничением для повышения связности территории Левобережья является действующий аэропорт Омск (Центральный). Развитие транспортных связей на территории аэропорта Омск (Центральный) согласно действующему Генеральному плану представлено ниже (Рисунок 28).



**Рисунок 28 – Развитие транспортных связей на территории аэропорта Омск (Центральный) согласно действующему Генеральному плану**

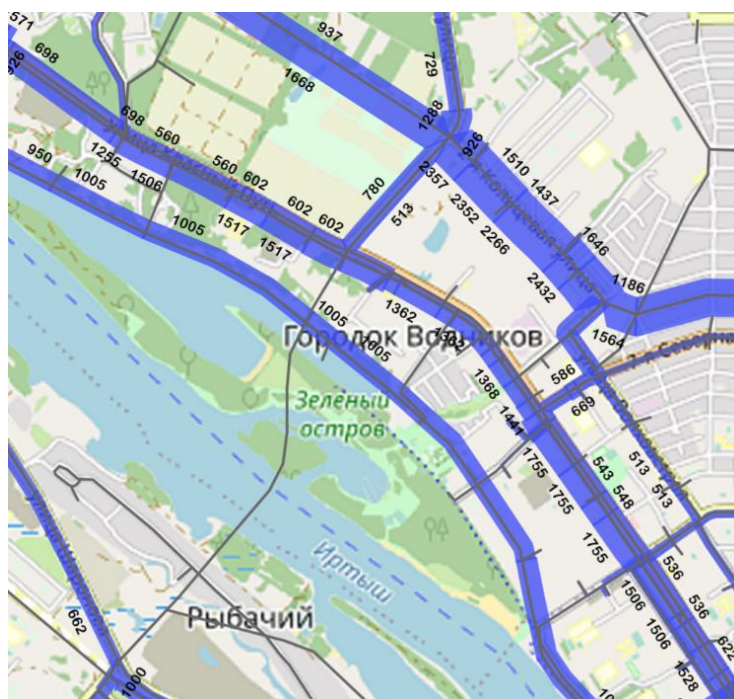
Строительство магистральной улицы вдоль берега реки Иртыш от Ленинградского моста до моста им. 60 лет ВЛКСМ («дублер ул. Красный Путь»). Данная улица должна была разгрузить от транспортных потоков ул. Красный путь и обеспечить дополнительные транспортные связи жилых районов вдоль реки Иртыш. Реализация данного мероприятия вызывает значительные сложности, связанные с существующей застройкой. Инженерная сложность сооружения определяет высокую стоимость данного мероприятия и потребовала дополнительной оценки с помощью современных методов моделирования. Продление Иртышской набережной от Ленинградского моста до моста им. 60 лет ВЛКСМ показано ниже (Рисунок 29).



**Рисунок 29 – Продление набережной от Ленинградского моста до моста им. 60 лет ВЛКСМ**

Результатом оценки стала прогнозная интенсивность движения по исследуемому участку, а также суммарная экономия времени на передвижение всех жителей г. Омска. Интенсивность движения в одном направлении к 2040 году составит до 1000 автомобилей в час, что соответствует четырехполосной магистральной улице. При этом стоимость строительства с сопутствующими мероприятиями по укреплению берега и строительством мостового перехода через реку Омь составит более 10 млрд рублей.

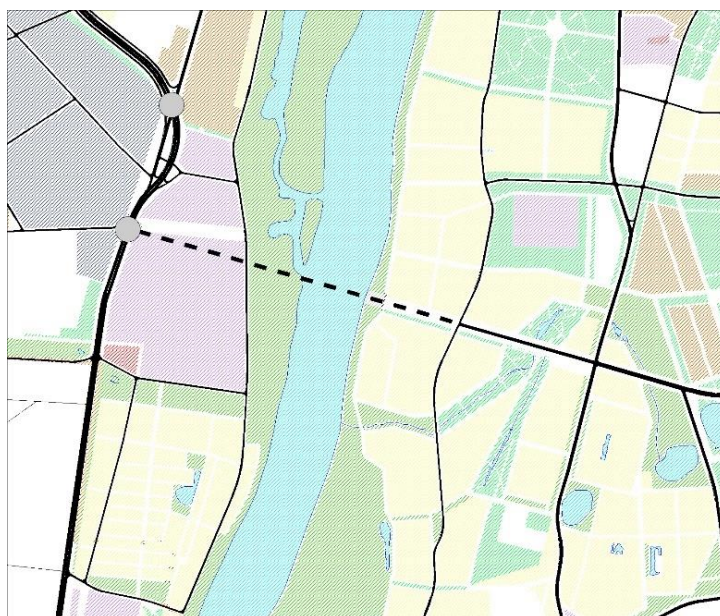
Прогнозная интенсивность движения по Иртышской набережной до моста им. 60 лет ВЛКСМ показана ниже (Рисунок 30).



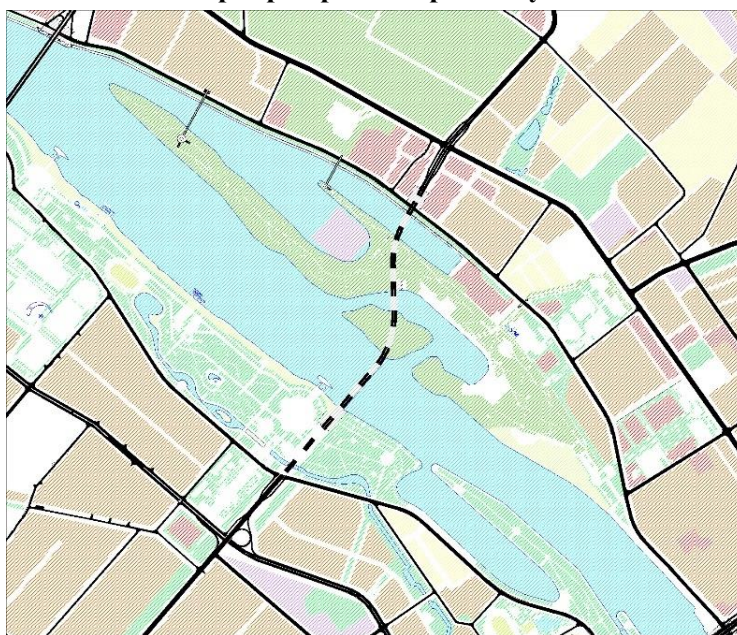
**Рисунок 30 – Прогнозная интенсивность движения по Набережной до моста им. 60 лет ВЛКСМ**

Строительство мостовых переходов через реку Иртыш. Размещение таких капиталоемких сооружений должно быть обосновано с точки зрения эффективности расходования бюджетных средств и получаемого эффекта. В действующем Генеральном плане не приводятся расчеты транспортных и пассажирских потоков, позволяющие оценить необходимость данных мостовых сооружений с учетом градостроительной ситуации. Проектом Генерального плана при оценке эффективности были определены необходимые к строительству мосты через реку Иртыш, позволяющие обеспечить пропускную способность, соответствующую объему передвижений на расчетный срок (конец 2040 года) – это мост в створе ул. 22-го Декабря – ул. Труда и мост в створе ул. Доковская.

Мосты через р. Иртыш в районе ул. 2-я Казахстанская и по ул. бульвар Архитекторов показаны ниже (Рисунок 31, Рисунок 32).



**Рисунок 31 – Мост через р. Иртыш в районе ул. 2-я Казахстанская**



**Рисунок 32 – Мост через р. Иртыш по ул. бульвар Архитекторов**



Строительство моста через реку Омь в створе ул. Куйбышева (Рисунок 33). При реализации данного мероприятия необходим значительный снос индивидуальных жилых домов по обоим берегам реки Омь. Данное обстоятельство приведет к удорожанию проекта. Новый мост притянет дополнительный транспортный поток на ул. Куйбышева и ул. Октябрьская, где отсутствует возможность значительного увеличения пропускной способности.

Мост через р. Омь по ул. Куйбышева показан ниже (Рисунок 33).



Рисунок 33 – Мост через р. Омь по ул. Куйбышева

Перечисленные основные магистрали и мостовые переходы дополняются каркасом магистральных улиц районного значения, что позволяет формировать потоки и обеспечивать потребности населения. Согласно решениям действующего Генерального плана, планировалось построить и реконструировать более 500 км магистральных улиц.

Для оценки эффективности принятых ранее решений было выполнено моделирование транспортных и пассажирских потоков с развитием территорий г. Омска в объемах предложений действующего Генерального плана. Моделирование позволило определить среднее время передвижения жителей в максимальный час пик после реализации всех запланированных мероприятий. Показатели рассчитывались для передвижения на легковых автомобилях и общественном транспорте и составили 23,6 минуты и 32,3 минуты соответственно. Укрупненная стоимость реализации мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры по варианту действующего Генерального плана составит не менее 550 млрд рублей в ценах 2020 года.

Развитие транспортного каркаса в основном идет в соответствии с решениями градостроительной документации. Однако темпы развития не позволяют говорить о возможности реализации данного варианта. Основной задачей последних двух десятилетий стало содержание имеющейся инфраструктуры и приведение ее к нормативному состоянию. Самыми крупными проектами по развитию городских улиц с 2005 года стали: строительство метромоста (мост имени 60-летия Победы) через р. Иртыш и продолжение его по ул. Конева до ул. Волгоградская на левом берегу и ул. Булатова на правом берегу г. Омска; строительство путепровода через железную дорогу

по ул. 15-я Рабочая; строительство городской магистрали по ул. Крупской от ул. Перелета до ул. Конева в районе интенсивного жилищного строительства (срок ввода в эксплуатацию объекта – 2020 год).

Таким образом, с учетом результатов моделирования и расчетов стоимости мероприятий была рассчитана эффективность каждого капиталоемкого мероприятия, предусмотренного действующим Генеральным планом, для исключения неэффективных мероприятий и мероприятий, реализация которых может в значительной мере ухудшить качество городской среды. Поставлена задача сформировать в проекте Генерального плана сбалансированный комплекс мероприятий по развитию всех видов транспорта, учитывающий: возможности муниципального образования, ограничения финансовые и социальные, а также мнение населения муниципального образования город Омск относительно развития транспортной инфраструктуры.

### 3.2 Исследование предпочтений населения муниципального образования относительно развития транспортной инфраструктуры

С октября 2019 года по март 2020 года был проведён опрос населения на территории муниципального образования город Омск. В качестве основного метода сбора информации использовалось анкетирование. Метод анкетирования предполагает жёстко фиксированный порядок, содержание и форму вопросов, ясное указание способов ответа, причём они регистрируются опрашиваемыми либо наедине с самим собой (заочный опрос), либо в присутствии анкетёра (очный опрос). Метод анкетирования является наиболее оперативным видом опроса, в рамках данного исследования используется заочное онлайн-анкетирование. В данном исследовании был использован метод анкетирования посредством интернет-опроса.

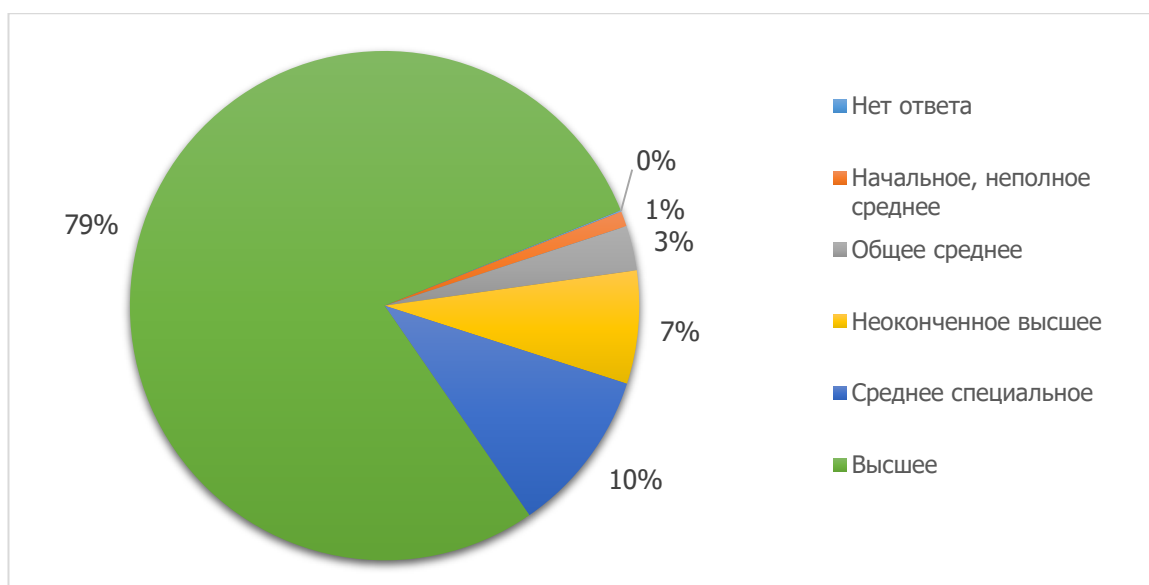
Выборочная совокупность, в которую в общей сложности попали 4359 человек, была построена по признаку принадлежности к административным округам г. Омска. Расчёт выборочной совокупности и необходимое количество респондентов, необходимое для обеспечения репрезентативности, представлено ниже (Таблица 6).

**Таблица 6 – Расчёт выборочной совокупности**

Административные округа г. Омска	Численность, тыс. человек	Доля, %	Выборочная совокупность, человек
Кировский	259,6	0,22	976
Ленинский	205,9	0,18	763
Октябрьский	169,7	0,14	627
Советский	262,7	0,22	979
Центральный	274,1	0,23	1012
ВСЕГО	1164,8	1	4359

В результате проведения опроса, в выборку попали 1866 мужчин, что составило 41% от всей выборочной совокупности и 2682 женщин, что составило 58,9% от всей выборочной совокупности. Порядка 0,1% респондентов не указали свой пол.

Большинство респондентов имеют высшее образование (3574 человека, 78,5%). Самой малочисленной оказалась группа респондентов с начальным или неполным средним образованием (1% от всей выборочной совокупности). Более подробно частотное распределение респондентов по уровню образования представлено ниже (Рисунок 34).



**Рисунок 34 – Частотное распределение респондентов по уровню образования**

Что касается рода деятельности, большая часть респондентов – квалифицированные специалисты, рабочие, их численность составила 3067 человек (67,4% от общей выборочной совокупности). На втором месте по распространённости – руководители, заместители руководителя, руководители, их численность составила 880 человек (19,3% от всей выборки). Меньше всего респондентов безработные/в поисках работы (40 человек, 0,9% от всей выборки) и школьники (58 человек, 1,3%). Более подробно частотное распределение по роду деятельности представлено ниже (Таблица 7).

**Таблица 7 – Частотное распределение респондентов по роду деятельности**

Вариант ответа	Количество ответов	Проценты
Нет ответа	4	0,1
Безработный / в поиске работы	40	0,9
Занят домашним хозяйством / нахожусь в декретном отпуске	98	2,2
Квалифицированный специалист/ рабочий	3067	67,4
Не квалифицированный рабочий	66	1,4
Пенсионер	77	1,7
Руководитель, заместитель руководителя, руководитель подразделения	880	19,3
Студент	262	5,8
Школьник	58	1,3
ВСЕГО	4552	100,0

Таким образом, систематизируя полученные социально-демографические признаки респондентов, мы можем говорить о том, что социальный портрет респондента, прошедшего данный опрос, выглядит следующим образом:

- имеет высшее образование;
- является квалифицированным специалистом или рабочим.

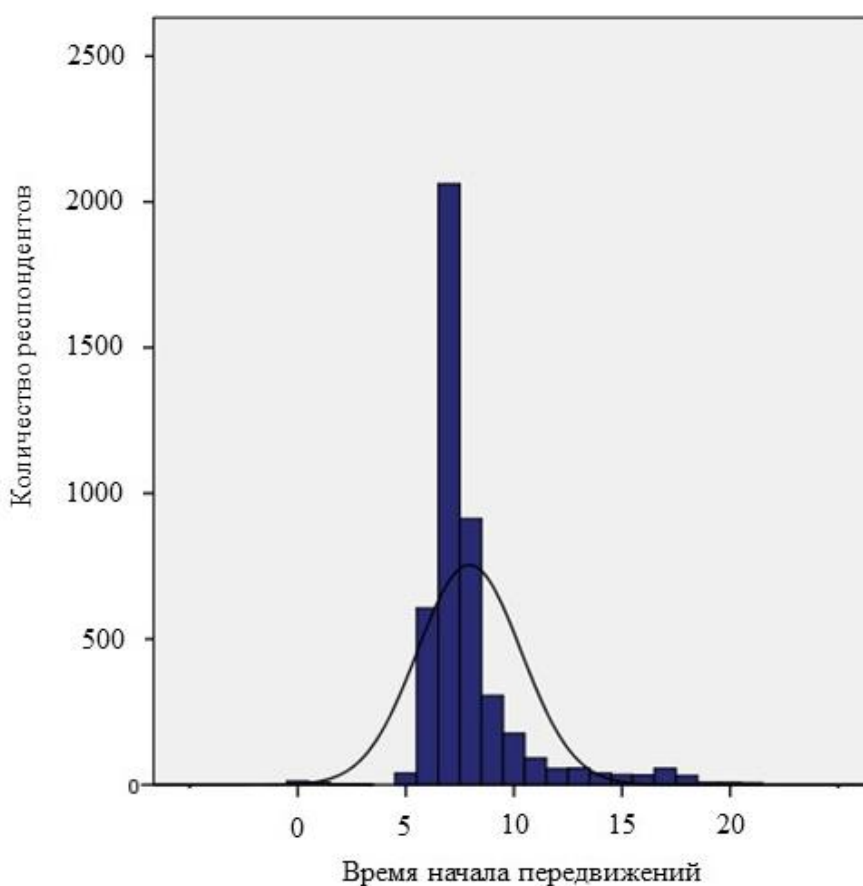
Цель проведения опроса населения в муниципальном образовании город Омск – выявление характеристик транспортного поведения населения, определение подвижности

и параметров перемещений жителей (цели, частота, длительность, вид используемого транспорта), сбор мнений жителей для комплексного анализа функционирования транспортной инфраструктуры.

Респондентам задавались вопросы относительно места проживания, наличия автомобиля в семье, предпочтительных способов передвижения, передвижений жителя с различными целями за один будний день, затрат времени на данные передвижения и т.д.

### Описание результатов исследования

Респондентам задавался вопрос о том, с какой целью они совершали своё передвижение утром буднего дня. Чаще всего респонденты совершают своё первое перемещение в отрезке 7:00-8:00 часов. Распределение первых передвижений по времени показано на диаграмме ниже (Рисунок 35).



**Рисунок 35 – Распределение первых передвижений по времени**

Что касается целей первого перемещения, то чаще всего опрошенные направлялись на работу (74,3% от всех опрошенных). Следующее направление по распространённости – школа, детский сад и дополнительное образование (6,3%), чуть меньше приходится на респондентов, направляющихся на учёбу в вузе, колледж или училище (5,7%). Меньше всего респондентов направлялось на дачи (0,2%). Более подробно частотное распределение респондентов по целям передвижения представлено ниже (Таблица 8, Рисунок 36).

Таблица 8 – Частотное распределение респондентов по целям передвижения

Вариант ответа	Количество ответов	Проценты
Нет ответа	6	0,1
Гости (посещение друзей и родственников у них дома)	60	1,3
Дачи	8	0,2
Дом	108	2,4
Досуг (кафе, рестораны, занятие спортом, клубы и кружки, на природу и др.)	62	1,4
Культура и зрелища (кино, театр, музей, выставки, спортивные зрелища и др.)	15	0,3
Медицинские учреждения (поликлиника, больница)	110	2,4
Покупки (ТЦ, магазины, рынки, аптеки и др.)	113	2,5
Прочее	96	2,1
Работа	3380	74,3
Учеба в ВУЗе, колледже, училище	258	5,7
Учеба в школе	49	1,1
Школа/детский сад/дополнительное образование (везли/забирали ребенка)	287	6,3
ВСЕГО	4552	100,0

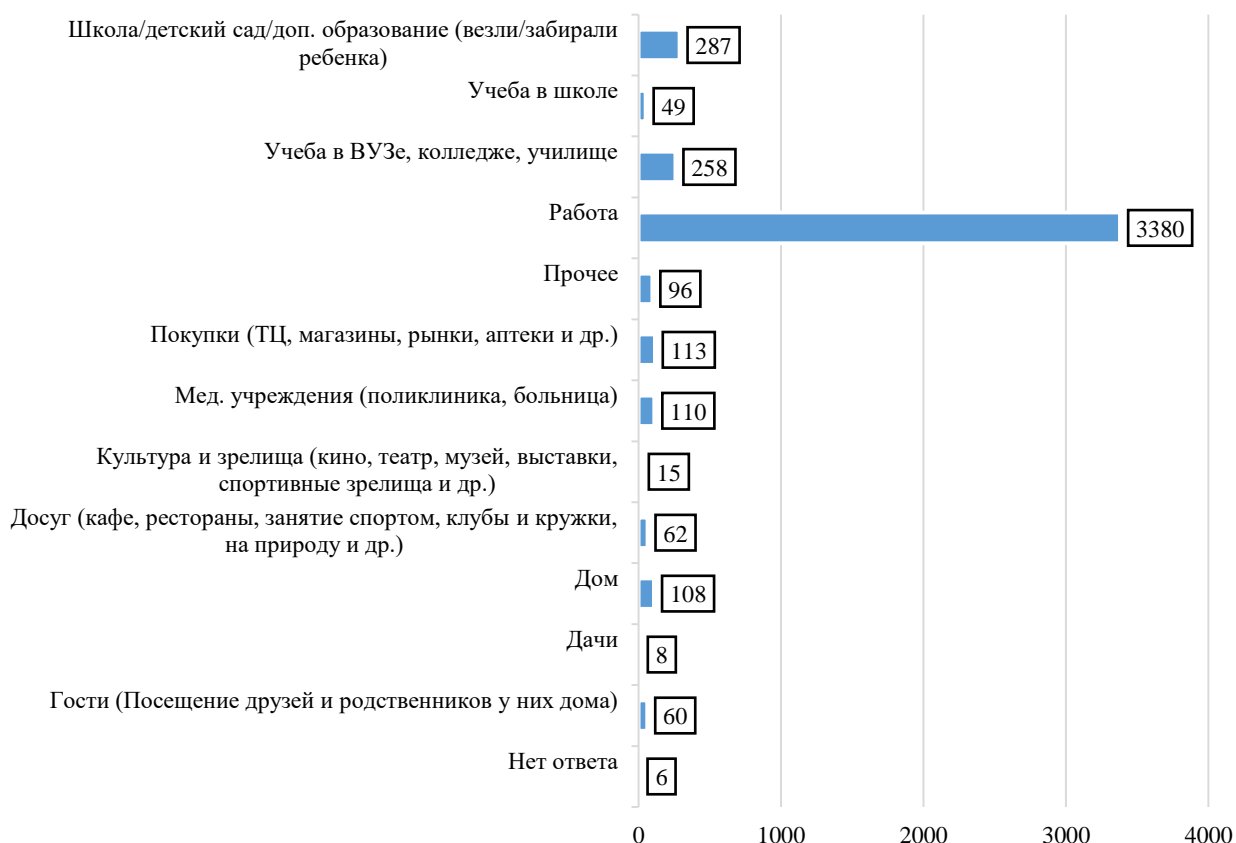
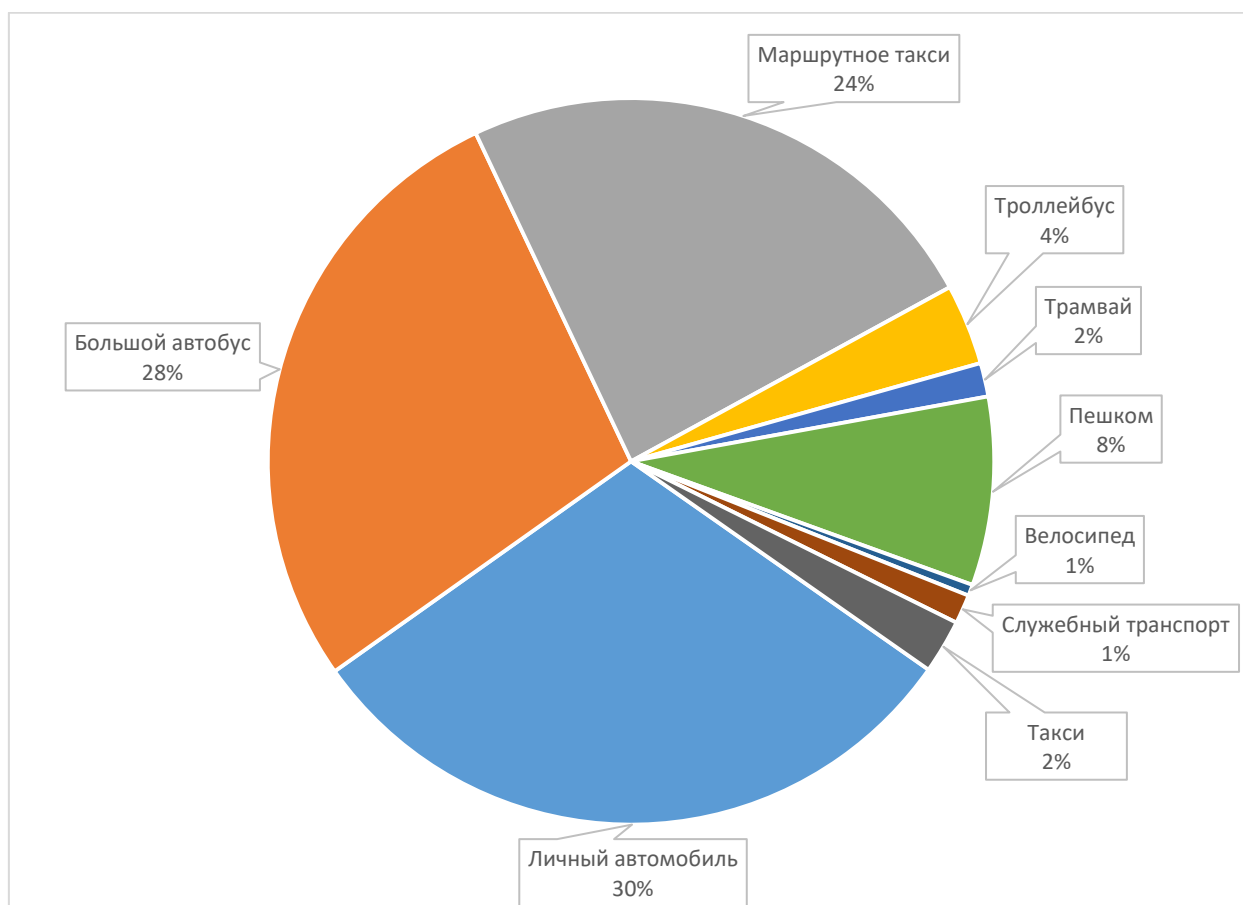


Рисунок 36 – Частотное распределение респондентов по целям передвижения

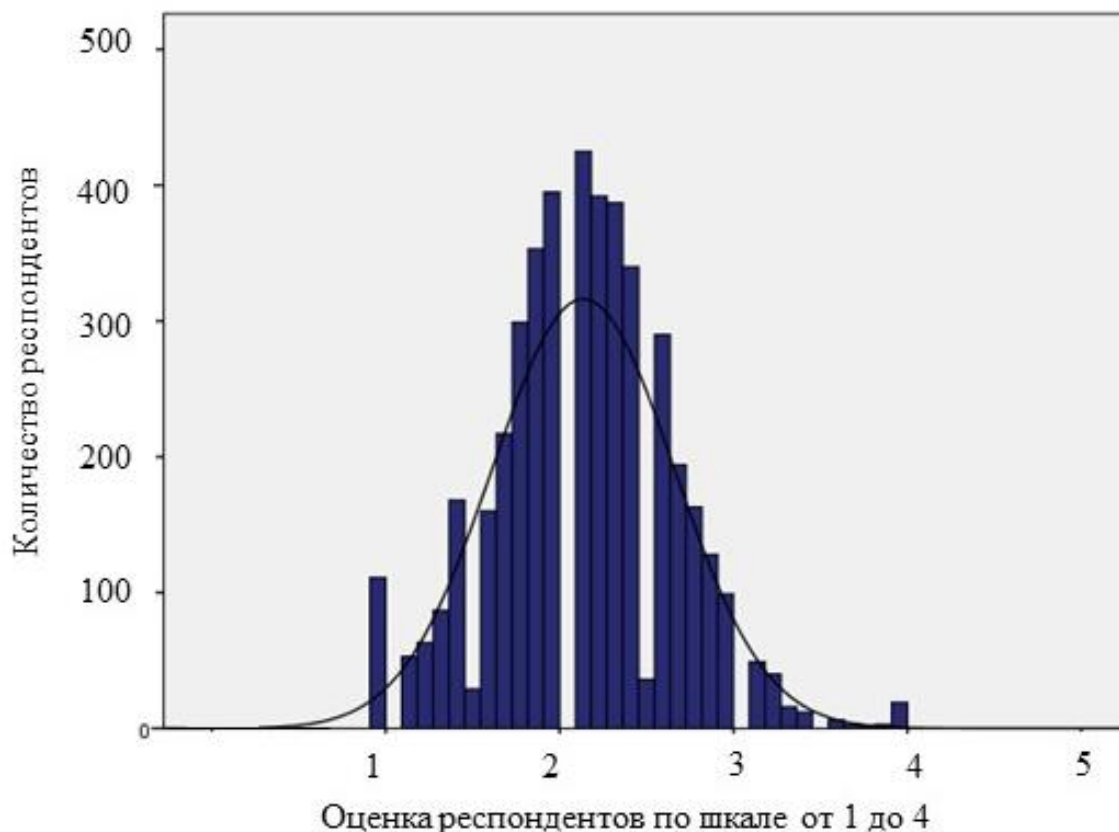
Среди способов передвижения по территории г. Омска (с различными целями) преобладают индивидуальные легковые автомобили, на втором месте по популярности

общественный транспорт. Виды транспорта, используемые для перемещений по городу Омску, представлены ниже (Рисунок 37).



**Рисунок 37 – Виды транспорта, используемые для перемещений по городу Омску**

Также респондентам задавался вопрос об их удовлетворённости параметрами транспортной инфраструктуры. Речь шла о таких параметрах как скорость передвижения на автомобиле, наличие комфортных пешеходных зон и тротуаров, наличие велосипедных дорожек, количество пешеходных переходов через проезжую часть, режимы работы светофоров, качество дорог, доступность остановочных пунктов общественного пассажирского транспорта, комфорт общественного транспорта и запаркованность улиц и дворов автомобилями. Удовлетворённость всеми перечисленными параметрами оценивалась по шкале от 1 до 4, где 1 – крайне не удовлетворён, 4 – полностью удовлетворён. На основании полученных оценок становится возможным расчёт общего коэффициента удовлетворённости параметрами транспортной инфраструктуры, рассчитываемый как среднее арифметическое всех оценок отдельного респондента. Подробное распределение оценок удовлетворённости параметрами транспортной инфраструктуры представлено на диаграмме ниже (Рисунок 38). Как можно увидеть на диаграмме, больше всего оценок приходится на отрезок 2,1 – 2,5, что выше медианного значения. Кривая нормального распределения перекошена вправо относительно медианного значения 2, среднее значение по оценкам равно 2,14. Это позволяет нам говорить о том, что в общей сложности по городу жители оценивают параметры транспортной инфраструктуры «удовлетворительно».



**Рисунок 38 – Распределение оценок удовлетворённости параметрами транспортной инфраструктуры**

Респондентам задавался вопрос о том, каким видом транспорта они хотели бы пользоваться для своих регулярных передвижений. Больше всего отметок пришлось на вариант ответа «личный автомобиль» - 18,1% от общего числа отметок о желании пользоваться личным автомобилем, меньше всего отметок пришлось на вариант ответа «самокат или гироскутер и т.п.». Частотное распределение респондентов по желаемому виду транспорта представлено ниже (Таблица 9).

**Таблица 9 – Частотное распределение респондентов по желаемому виду транспорта**

Вид транспорта	Количество ответов	Проценты
Пешком	1618	10,8%
Велосипед	1041	7,0%
Личный автомобиль	2706	18,1%
Большой автобус	2044	13,7%
Маленький автобус	926	6,2%
Маршрутное такси	1253	8,4%
Троллейбус	1207	8,1%
Трамвай	1169	7,8%
Такси	1806	12,1%
Служебный транспорт	497	3,3%
Самокат, гироскутер	259	1,7%
Каршеринг	418	2,8%

Распределения по реальному и желаемому виду транспорта, используемому жителями г. Омска, значительно расходятся. Отвечая на вопрос «Какой вид транспорта Вы бы хотели использовать для своих регулярных передвижений?», респонденты могли выбрать несколько вариантов ответов. Так, например, в настоящий момент легковой автомобиль для регулярных передвижений используют 30,5%, а как желаемый вид транспорта легковой автомобиль отметили 59% респондентов. Также значительные расхождения наблюдаются для использования такси. В настоящий момент порядка 2,4% регулярно пользуются такси, а хотели бы 20,5%. Такая тенденция отражает непривлекательность общественного транспорта города в том виде, в котором он существует в настоящее время. Порядка 45% респондентов отмечают большой автобус как желаемый вид транспорта. Также наблюдается тенденция повышения привлекательности пеших передвижений и велосипедного движения. Подытоживая вышеизложенное, жители города все больше хотят использовать устойчивые способы передвижения (пешеходное и велосипедное передвижение, общественный транспорт), в тоже время отмечено, что использование автобусов малой вместимости (маршрутные такси) не является предпочтительным для горожан. Соотношение реального и желаемого вида транспорта, используемого жителями г. Омска, представлено ниже (Таблица 10).

**Таблица 10 – Соотношение реального и желаемого вида транспорта, используемого жителями г. Омска**

Вид транспорта	Используют	Хотят использовать
Личный автомобиль	30,5%	59,4%
Большой автобус	27,8%	45%
Маленький автобус	0%	20,4%
Маршрутное такси	24,1%	27,4%
Троллейбус	3,6%	26,7%
Трамвай	1,5%	25,9%
Пешком	8,4%	35,8%
Велосипед	0,5%	23%
Служебный транспорт	1,3%	10,9%
Самокат, гироскутер	0%	5,7%
Такси	2,4%	20,5%
Каршеринг	0%	9,2%

Достаточно большое количество респондентов выражают свое желание использовать не только легковые автомобили для регулярных передвижений, но при этом существуют объективные причины, по которым жители этого не делают. Для того, чтобы выяснить эти причины, жители отвечали на вопрос «Что могло бы повлиять на Ваше решение отказаться от личного автомобиля?» (респонденты могли выбрать несколько вариантов). Большинство опрошенных (64,3%) отметили, что согласны отказаться от личного автомобиля, если время в пути на автобусе будет меньше времени пути на автомобиле. Также большая часть респондентов (61,9%) высказались о том, что готовы отказаться от личного автомобиля при условии, что общественный транспорт станет комфортнее. Также большую значимость для респондентов имеет местоположение остановочных пунктов общественного пассажирского транспорта – 37,5% респондентов



высказались о том, что могли бы отказаться от личного транспорта, если бы остановочный пункт общественного пассажирского транспорта был расположена недалеко от места работы, учёбы или недалеко от дома. Самым незначимым фактором, способным оказать влияние на принятие решения об отказе от личного автомобиля, стала стоимость парковок – даже если она станет слишком высокой, лишь 8,8% респондентов бы приняли решение отказаться от автомобиля. Порядка 21,6% респондентов высказались о том, что не собираются отказываться от личного автомобиля ни при каких условиях.

Жителям также предлагалось расставить предлагаемые параметры транспортной инфраструктуры по степени важности. Для этого респонденты присваивали параметрам ранги по шкале от 1 до 4, где 1 – наименее значимые, 4 – наиболее значимые. В итоге самым значимым параметром оказался «безопасность движения» (3,69 из 4), а самый незначимый параметр относительно остальных – наличие инфраструктуры для велосипедных передвижений (2,4 из 4). Ни один из параметров транспортной инфраструктуры не был признан не значимым. Ранжирование параметров транспортной инфраструктуры по степени важности представлено ниже (Таблица 11).

**Таблица 11 – Ранжирование параметров транспортной инфраструктуры по степени важности**

Параметр транспортной инфраструктуры	Средняя оценка респондентов
Безопасность движения	3,69
Качество дорог	3,59
Время в пути	3,52
Наличие комфортной и связанной сети тротуаров без преград	3,25
Удаленность остановочного пункта общественного пассажирского транспорта от места отправления и прибытия	3,10
Наличие внеуличных (надземных/подземных) пешеходных переходов через проезжую часть	3,08
Наличие парковок для постоянного хранения личных автомобилей	2,87
Наличие инфраструктуры для велосипедных передвижений	2,40

В ходе опроса респондентом было предложено в свободной форме оставить свои предложения и пожелания по изменению транспортной ситуации в городе Омске. В итоге на основании высказываний было выделено 14 категорий пожеланий жителей, среди которых: организация работы общественного транспорта; организация дорожного движения; повышение комфорта общественного транспорта; благоустройство территорий общего пользования; модернизация парковок и решение проблем запаркованности улиц и дворов; развитие велосипедного движения; повышение качества дорог; развитие монорельса; развитие трамвайной сети; развитие метро; развитие иных видов транспорта; развитие пешеходной инфраструктуры; развитие внеуличных пешеходных переходов.

Больше всего предложений пришлось на пожелания относительно организации работы общественного транспорта, что составило 33,35% от всех высказываний респондентов. Жители высказывались о введении новых маршрутов общественного транспорта, о модернизации уже существующей маршрутной сети и о введении дополнительного транспорта на определённых направлениях, также отмечалась проблема невозможности использовать общественный транспорт в позднее время суток. Некоторые опрошенные отмечали о необходимости отдельной полосы для общественного транспорта.

Чуть меньше предложений было зафиксировано относительно повышения комфорта общественного транспорта (26%). Здесь жители в основном высказывались о необходимости отказа от автобусов малого класса в пользу использования транспорта большей вместимости (автобусы, троллейбусы, трамваи), поскольку это отрицательно влияет на безопасность и комфорт перевозок. Также жители отмечали, что автобусы и маршрутные такси должны быть чистыми и в салоне должна проводиться регулярная дезинфекция. Некоторые опрошенные высказывали своё недовольство относительно цен за проезд – по их мнению, она неоправданно завышена. Помимо этого, были пожелания о том, что в зимнее время транспорт необходимо сильнее обогревать.

На третьем месте по распространенности предложения относительно организации дорожного движения. Таких пожеланий было зафиксировано 14,71% от всех высказываний респондентов. Сюда были отнесены пожелания относительно режимов работы светофоров, необходимости транспортных развязок, также были предложения по созданию дорог-дублёров, новых поворотов и т.д.

Следующая по убыванию категория предложений и пожеланий жителей – относительно развития пешеходной инфраструктуры (4,12%). Сюда вошли предложения о необходимости ремонта тротуаров, создания бульваров и новых пешеходных зон для жителей.

Далее, следующая категория – развитие трамвайной сети (3,49%). Многие жители, рассуждая о проблемах общественного транспорта в городе, указывали на то, что развитие трамвайных сетей и введение в эксплуатацию более новых трамваев могло бы спасти ситуацию.

Предложения по модернизации парковок и решению проблемы запаркованности улиц и дворов составили 3% от всех высказываний жителей. Респонденты отмечали о необходимости введения платных парковок в центре города, высказывались о том, что у офисных зданий мало парковочных мест и о том, что в жилых кварталах людям часто негде парковать автомобили, поэтому они паркуются на газонах и эту проблему необходимо решать.

Следующая по распространённости категория – благоустройство территорий общего пользования, которая составила 2,9% от всех предложений респондентов. Жители высказывались об отсутствии благоустройства и озеленения вдоль дорог, о необходимости ограждений вдоль дорог на конкретных улицах в конкретных местах, бордюров и ливневых канализаций, и освещения вдоль дороги.

2,7% предложений пришлось на предложения и пожелания о развитии метро, жители считают, что городу оно необходимо. Также 7,2% пришлось на предложения о повышении качества дорожного полотна. Как правило, опрошенные указывали отдельные улицы и районы, дорожное полотно которых нуждается в ремонте.

Что касается предложений и пожеланий относительно развития велосипедного движения, их численность составила 2,3%. Опрошенные часто отмечали, что были бы готовы отказаться от автомобиля в пользу велосипеда, если бы для этого были соответствующие удобства и соответствующая инфраструктура (дорожки велосипедные, велопарковки и т.д.).

2% предложений были направлены на повышение комфорта остановочных пунктов общественного пассажирского транспорта и их благоустройство. Сюда вошли замечания относительно того, что остановочные пункты общественного пассажирского транспорта находятся в неудобном месте, что они недостаточно освещены или облагорожены. Часто респонденты высказывались о том, что им на остановочном пункте мешают заборы и жителям приходится толпиться. Также было много высказываний относительно «тёплых» остановочных пунктов – часть респондентов отмечала их действенность и эффективность, а другая часть говорила о том, что в таких остановочных пунктах неудобно наблюдать за вновь прибывшим транспортом, поэтому всё равно приходится ждать на улице.

О развитии внеуличных пешеходных переходов (надземных и подземных) было зафиксировано 1,39% высказываний, 1% высказываний был направлен о необходимости развития монорельса в г. Омске и 0,25% составили высказывания о развитии иных видов транспорта. Предложения жителей по развитию транспортной инфраструктуры г. Омска представлены ниже (Рисунок 39).

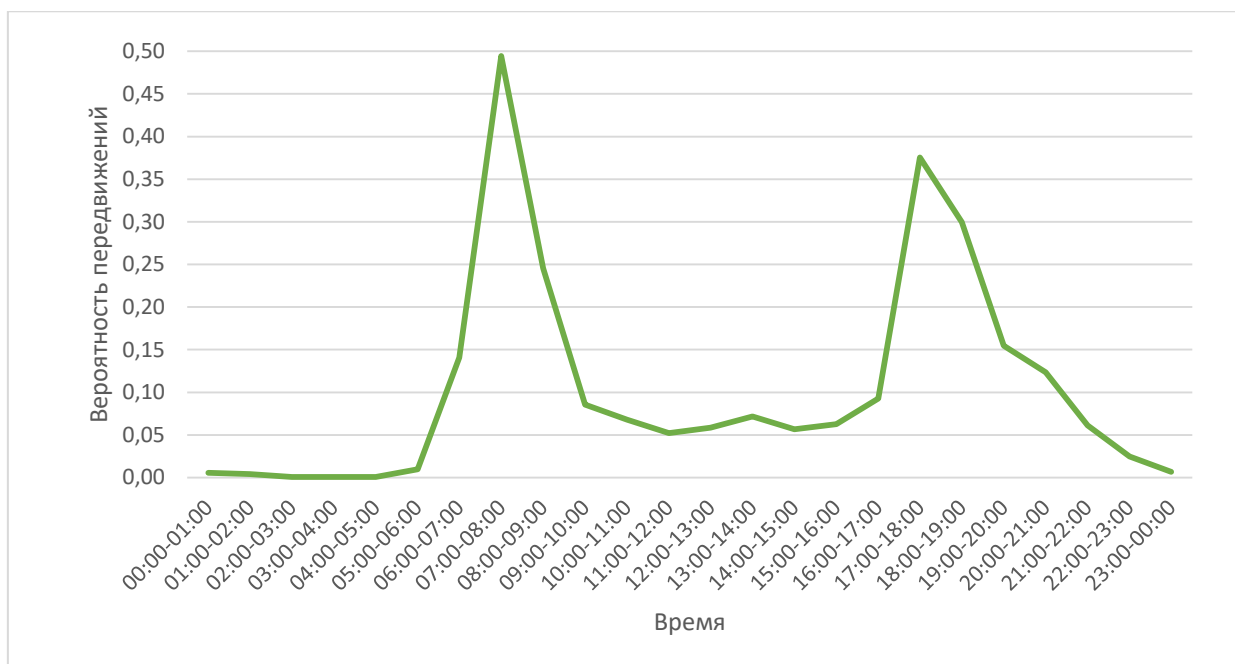


Рисунок 39 – Предложения жителей по развитию транспортной инфраструктуры г. Омска

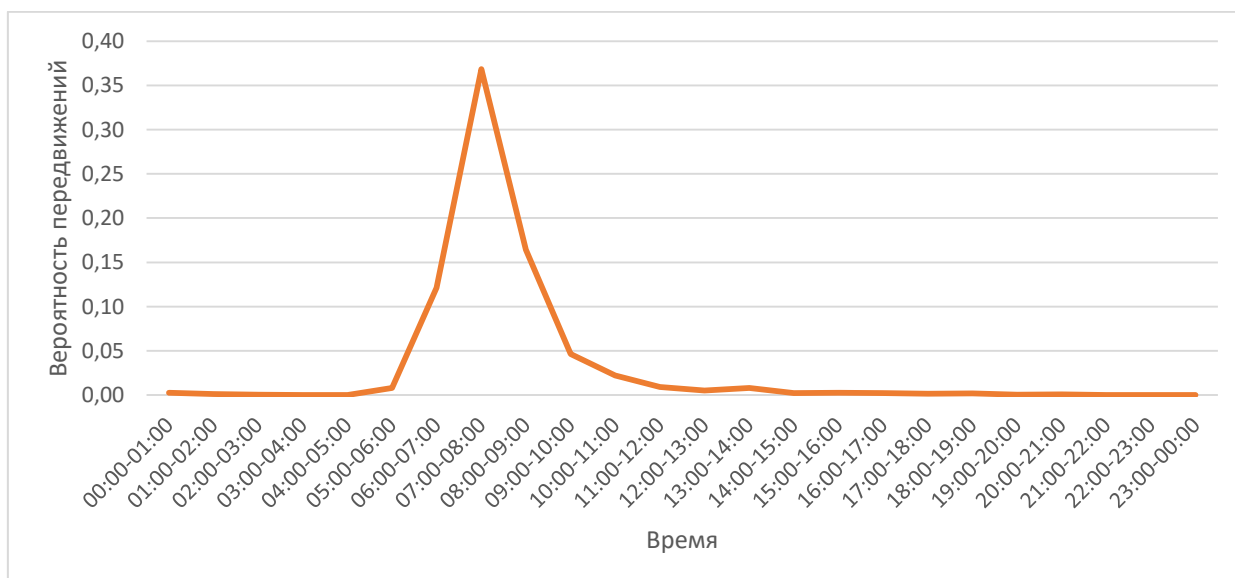
В результате обработки данных из анкет было получено около 11369 пар передвижений с различными целями, то есть на одного жителя в день приходится около 2,5 пар передвижений.

Наиболее часто встречаются такие пары передвижений, как дом-работа (31% от общего количества пар передвижений) и работа-дом (17%).

Ниже представлены графики с распределением пар передвижений по времени в течение суток и по детальнее по паре передвижения «Дом-Работа» (Рисунок 40, Рисунок 41). Количество пар приведено в долях к количеству респондентов.



**Рисунок 40 – Распределение вероятности передвижений с различными целями по времени суток**



**Рисунок 41 – Распределение вероятности передвижений из дома на работу по времени**

В ходе аналитики опроса населения было выявлено, что горожане ожидают существенного развития общественного транспорта (45% респондентов хотят использовать большие автобусы для регулярных передвижений, порядка 26% троллейбус и трамвай). Также не смотря на отсутствие связанной велоинфраструктуры в г. Омске около 23% жителей хотят использовать велосипед. Вдобавок примерно 36% респондентов хотят ходить пешком. Наиболее важным параметром транспортной инфраструктуры по мнению респондентов является безопасность передвижений.

Среднее время в пути на одно передвижение на общественном транспорте составляет 46,5 минут, на личном автомобиле 29 минут. При этом, среднее время на передвижение для пары «Дом-Работа» на общественном транспорте составляет все те же 46 минут, а на личном автомобиле около 32 минут. Лишь для 25% респондентов путь на работу на общественном транспорте занимает менее 30 минут. Одновременно с этим, порядка 67% респондентов хотели бы передвигаться до мест приложения труда не более 30 минут.

В результате можно сформировать основные направления развития транспортной инфраструктуры исходя из опроса населения г. Омска:

- развитие общественного транспорта, предпочтительно за счет автобусов большой вместимости, трамваев и троллейбусов. Уменьшение удаленности остановочных пунктов общественного пассажирского транспорта от места отправления и прибытия;
- развитие инфраструктуры для немоторизированных передвижений (пешеходная и велосипедная).

### **3.3 Базовые принципы на основе которых планируется развитие транспортной системы города**

При принятии решений по развитию транспортной системы г. Омска в проекте Генерального плана учтены мероприятия Государственной программы Омской области «Развитие транспортной системы в Омской области», утвержденной постановлением Правительства Омской области от 16.10.2013 № 262-п (далее также – государственная программа), и Муниципальной программы города Омска «Развитие дорожного хозяйства и транспортной системы», утвержденной постановлением Администрации города Омска от 14.10.2013 № 1172-п (далее также – муниципальная программа), цели и задачи, а также ожидаемые результаты от реализации программ. Цель государственной программы – развитие современной и эффективной дорожно-транспортной инфраструктуры, повышение транспортной доступности Омской области. Цель муниципальной программы – повышение эффективности дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения, обеспечение безопасности дорожного движения и повышение качества транспортного обслуживания населения г. Омска.

Генеральным планом предусматривается развитие объектов транспортной инфраструктуры местного значения, сбалансированное с градостроительной деятельностью и во взаимосвязи с решениями федерального и регионального уровней.

Для достижения целей Генерального плана необходимо в первую очередь определить основные приоритеты развития транспортной инфраструктуры. Например, традиционным рациональным подходом к проектированию городской транспортной системы является иерархия улиц и дорог, обеспечивающая упорядоченное движение транспорта в последовательности от пункта отправления, используя местные улицы, постепенно переходя к улицам и дорогам более высокого класса, обеспечивающим высокие скорости движения, завершая передвижения понижением класса улицы (дороги) в обратном порядке к пункту прибытия. С другой стороны, современные приоритеты, соответствующие устойчивому развитию города, подразумевают формирование транспортной системы города, рассчитанной не только на индивидуальный транспорт, но и на все остальные способы передвижения и в первую очередь – устойчивые способы

(общественный транспорт, средства легкой мобильности, пешком). В таком случае достижение цели интегрированного городского и транспортного планирования потребует решения следующих задач:

- задача сокращения средней длины передвижения;
- задача повышения привлекательности общественного транспорта и немоторизированных способов передвижения.

Решение первой из перечисленных выше задач возможно созданием полицентричной структуры, повышением доступности объектов повседневного спроса. Вторая задача может быть решена за счет повышения уровня комфорта городского пассажирского транспорта, применения системы ограничения на использование индивидуальных легковых автомобилей, сокращения затрат времени на передвижение в общественном транспорте, создания связанной системы пешеходных и велосипедных коммуникаций, обеспечивающей максимальную прямолинейность путей между основными объектами зарождения и поглощения транспортных передвижений, включая остановочные пункты общественного пассажирского транспорта. При этом сокращение затрат времени на передвижение с использованием общественного транспорта требует комплексного подхода и кроме создания объектов местного значения необходимо уделить внимание: оптимизации маршрутной сети общественного транспорта, развитию систем информирования и оплаты проезда и другим необходимым мерам повышения привлекательности использования общественного транспорта.

Опираясь на примеры международного и российского опыта, а также на выявленные мнения жителей г. Омска можно сделать вывод о том, что решить транспортную проблему города только за счет строительства автомобильных дорог и развязок невозможно. Чтобы удовлетворить транспортный спрос, нужен безразмерный бюджет, так как новое транспортное предложение генерирует новый транспортный спрос.

Современные города, располагающие мультимодальной транспортной системой, формируемой посредством сбалансированного и координированного использования всех видов транспорта, поддерживают устойчивые способы передвижения.

Мероприятия, предусматриваемые Генеральным планом приняты в соответствии с рядом принципов.

Принцип эффективности предполагает получение максимальных эффектов при минимальных финансовых затратах на строительство и дальнейшую эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры.

Принцип преемственности предполагает взаимосвязь Генерального плана с ранее разработанными документами территориального планирования, документами стратегического планирования, государственными и муниципальными программами, реализуемыми на территории города.

Принцип взаимосвязи предполагает взаимную согласованность решений по строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры с планируемым развитием иных систем жизнеобеспечения города.

Приоритет общественного блага над личным предполагает принятие решений по выбору очередности, приоритетности строительства, реконструкции объектов

в зависимости от числа жителей, для которых реализация мероприятий принесет пользу (в том числе сократит время передвижения, обеспечит доступность объектов).

Решения проекта Генерального плана города Омска направлены на развитие сложившейся транспортной системы, ее совершенствование, устранение недостатков, выявленных при анализе существующего состояния, достижение поставленных целей путем решения следующих задач:

- сокращение затрат времени на передвижения;
- повышение доступности транспортных услуг для населения;
- повышение безопасности дорожного движения;
- формирование целостного опорного каркаса магистральных улиц и дорог;
- комплексное развитие второстепенных улиц на территориях малоэтажной и многоэтажной жилой застройки;
- развитие сети дорожек велосипедных;
- создание благоприятных условий для пешеходного движения.

### 3.4 Развитие транспортной инфраструктуры

#### 3.4.1 Внешний транспорт

Омск расположен на пересечении основных транспортных сетей Российской Федерации, в том числе на пересечении Транссибирской железной дороги с одной из крупнейших судоходной рекой Иртыш. Железнодорожное направление Транссибирской магистрали дублируется автомобильными дорогами федерального значения, что еще больше увеличивает значимость этого коридора для континентальных связей (Рисунок 42).

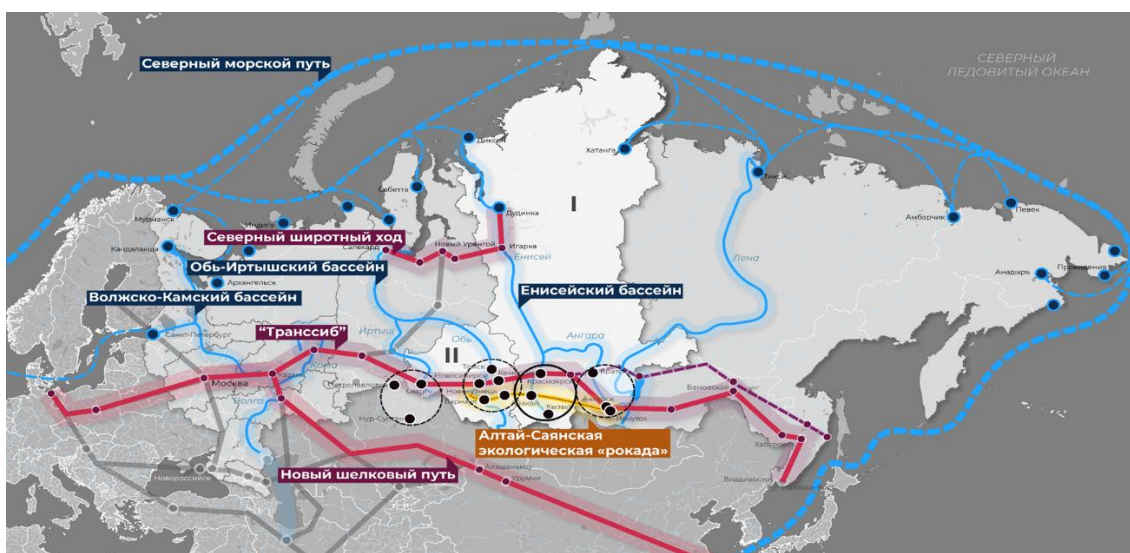


Рисунок 42 – Экономические и транспортные коридоры

Развитые транспортные связи обеспечивают большой грузопоток по территории Омской области и города Омска. Омская область граничит с сырьевыми районами Западной Сибири, входящими в Уральский федеральный округ, в то время как в регионах Сибирского федерального округа преобладает обрабатывающая промышленность, что

является фактором, генерирующим дополнительные грузопотоки по территории Омской области.

Повышение привлекательности Омского транспортного узла возможно за счет развития пропускной способности всех имеющихся видов транспорта. Формирование логистической и складской инфраструктуры позволит составить конкуренцию соседним мультимодальным транспортным узлам (Новосибирск, Екатеринбург, Тюмень). Преимуществом города Омска может стать близость к границе Республики Казахстан и ее столице городу Нур-Султану, а также возможность выхода на северный морской путь по реке Иртыш и в перспективе формирование автомобильного и железнодорожного меридионального коридора по оси Арктика – Омск – Центральная Азия.

Развитие транспортной инфраструктуры г. Омска должно основываться на существующем положении города, как географическом центре Западной Сибири, расположенном на межконтинентальных транспортных коммуникациях, которые составляет железнодорожный, воздушный, автомобильный и водный транспорт. Важной задачей города становится создание мультимодального транспортного узла, который станет системообразующим элементом региональной транспортно-логистической системы и обеспечит интеграцию транспортных, сервисных, информационных и финансовых потоков.

#### **Воздушный транспорт**

Документами стратегического планирования, определяющими развитие объектов федерального значения в области воздушного транспорта на территории муниципального образования город Омск, являются:

– Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р (далее также – Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года);

– СТП Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения;

– Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 05.07.2010 № 1120-р (далее также – Стратегия СЭР Сибири до 2020 года).

В соответствии с указанными документами стратегического планирования предусматривается:

– Аэропортовый комплекс «Центральный», реконструкция взлетно-посадочной полосы, мест стоянки воздушных судов, внутриаэродромных дорог, очистных сооружений, патрульной дороги, аварийно-спасательной станции и ограждения аэродрома в целях увеличения не менее чем на 180 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт. Искусственная взлетно-посадочная полоса 2500 x 45 м, количество мест стоянки воздушных судов – 36.



– Реконструкция и техническое перевооружение комплексов средств управления воздушным движением, радиотехнического обеспечения полетов и электросвязи аэропорта Омск (Центральный).

В соответствии с письмом филиала «Аэронавигация Западной Сибири» Федерального государственного унитарного предприятия «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» от 08.11.2019 № 01-11-1071 на территории аэропорта Омск (Центральный) запланировано развитие объектов единой системы организации воздушного движения:

- строительство азимутально-дальномерного радиомаяка VOR2700/DME/N2700;
- размещение дизель-генераторной установки, модульного здания диспетчерского пункта СДП, модульного здания диспетчерского пункта ДПП и аэродромного радиолокационного комплекса АРЛК;
- реконструкция (техническое перевооружение) автоматического радиопеленгатора АРП «Платан», включенного в состав объекта обзорный радиолокатор аэродромный (ОРЛ-А), совмещенного с автоматическим радиопеленгатором (АРП);
- реконструкция (техническое перевооружение) моноимпульсного вторичного радиолокатора «Крона»;
- реконструкция и техническое перевооружение комплекса средств УВД, РТОП и электросвязи аэропорта Омск (Центральный) в части оснащения радиомаячной системой посадки с МКпос-065° и МКпос-245°.

СТП Омской области запланировано строительство аэропорта регионального значения «Омск-Федоровка» в Омском муниципальном районе. Данный проект включен в «лист ожидания» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.09.2018 № 2101-р. Для реализации проекта планируется привлекать средства инвесторов на условиях государственно-частного партнерства. После создания нового авиаузла появится возможность выноса функций аэропорта Омск (Центральный) за границу муниципального образования город Омск при условии внесения изменений в СТП Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения.

#### **Железнодорожный транспорт**

Документами стратегического планирования, определяющими развитие объектов федерального значения в области железнодорожного транспорта на территории муниципального образования город Омск, являются:

- Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года;
- СТП Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения;

– Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.06.2008 № 877-р;

– Стратегия СЭР Сибири до 2020 года.

Данными документами стратегического планирования запланированы следующие мероприятия:

– организация скоростного движения на участке железной дороги Новосибирск – Омск, реконструкция железнодорожных путей общего пользования, протяженностью в границе муниципального образования 16,3 км;

– строительство новой двухпутной электрифицированной железнодорожной линии Татарская – Называевск, в рамках обхода Омского железнодорожного узла.

Мероприятие по строительству железнодорожного обхода г. Омска территориально расположено вне границ муниципального образования городской округ город Омск Омской области, но окажет значительное влияние на разгрузку железнодорожных путей, проходящих через городской округ.

В соответствии с Генеральной схемой развития сети железных дорог ОАО «РЖД» до 2020 года и на перспективу до 2025 года, утвержденной протоколом заседания правления ОАО «РЖД» от 08.07.2016 №23, планируется реконструкция железнодорожной станции Входная.

#### **Внутренний водный транспорт**

СТП Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения и Стратегией СЭР Сибири до 2020 года предусматривается развитие инфраструктуры внутренних водных путей и речных портов для обеспечения перевозок по международным транспортным коридорам, в том числе путем реконструкции Омского речного порта и созданием на базе речного порта мультимодальных терминальных комплексов многоцелевого назначения.

Существующие объекты водного транспорта направлены на обеспечение навигации по реке Иртыш и грузовые перевозки. Инфраструктура для маломерного частного флота развита очень слабо, практически отсутствуют оборудованные места швартовки и связь водных объектов с городской средой. Генеральным планом предусматривается размещение 5 причалов иного значения вдоль правого берега реки Иртыш. Совместно с развитием оборудованной набережной размещение причалов обеспечит удобный доступ с реки к общественным, рекреационным и прогулочным зонам. Размещение данных причалов предполагается как коммерческих объектов за счет инвесторов.

#### **Автомобильный транспорт**

Мероприятия по развитию автомобильных дорог федерального значения на территории муниципального образования город Омск на долгосрочную перспективу определяются:

– Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года;

– СТП Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения;

– Стратегией СЭР Сибири до 2020 года.

В соответствии с указанными документами стратегического планирования на территории города Омска предусматриваются следующие мероприятия в отношении автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих классу «скоростная автомобильная дорога»:

– реконструкция автомобильной дороги Р-254 «Иртыш» – Челябинск – Курган – Омск – Новосибирск на участке км 12 + 950 – км 1454 + 009, категория ІБ, протяженностью в границах городского округа 24,4 км;

– реконструкция автомобильной дороги А-320 Омск – Черлак до границы с Республикой Казахстан на участке км 14 + 000 - км 192 + 000, категории ІБ, примыкающей к границе городского округа.

В соответствии с СТП Омской области предусматриваются мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог:

– строительство автомобильной дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения от ул. Багнюка в г. Омске до станции «Пламя», соответствующей классу «обычная автомобильная дорога», общей протяженностью в границе городского округа 2,25 км;

– строительство автомобильной дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения «Северный обход г. Омска», соответствующей классу «обычная автомобильная дорога», примыкающей к границе городского округа;

– строительство автомобильной дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения «Омск – Красноярка» – Племзавод «Омский» участок км 0 – км 2, соответствующей классу «обычная автомобильная дорога», примыкающей к границе городского округа;

– реконструкция автомобильной дороги общего пользования регионального значения Омск – Нижняя Омка – граница Новосибирской области, участок км 8 – км 32, соответствующей классу «обычная автомобильная дорога», примыкающей к границе городского округа;

– строительство автомобильной дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения Подъезд к комбикормовому заводу ООО «Титан», соответствующей классу «обычная автомобильная дорога», примыкающей к границе городского округа;

– строительство автомобильной дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения Обход пос. Магистральный, соответствующей классу «обычная автомобильная дорога», общей протяженностью в границе городского округа 2,5 км;

- строительство автомобильной дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения Подъезд к особой экономической зоне «Авангард» в г. Омске, соответствующей классу «обычная автомобильная дорога», общей протяженностью в границе городского округа 2,85 км;

- реконструкция транспортной развязки «Станция Входная».

Количество транспортных развязок в разных уровнях на пересечении автомобильных дорог федерального значения и автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения определяется на этапе разработки проектной документации на строительство и реконструкцию автомобильных дорог.

Мероприятий по развитию автомобильного пассажирского транспорта регионального значения на территории муниципального образования город Омск документами стратегического планирования и государственными программами Омской области не предусматривается. Существующий автовокзал сохраняется.

#### **Трубопроводный транспорт**

Информация, содержащая мероприятия в области трубопроводного транспорта, приведена в разделе «Развитие трубопроводного транспорта» в составе Тома 5 Материалов по обоснованию Генерального плана «Анализ и развитие трубопроводного транспорта, инженерной инфраструктуры», так как содержит сведения, составляющие государственную тайну.

#### **3.4.2 Улично-дорожная сеть**

Транспортная инфраструктура города должна обеспечивать доступность территорий города, надежность и устойчивость внутригородских, пригородных и внешних транспортных связей в условиях прогнозируемого роста подвижности населения и объемов перевозок. Эти задачи требуют развития единой транспортной системы города, предполагающей взаимодействие индивидуального и общественного транспорта, предоставление жителям выбора способа передвижения.

Генеральным планом для формирования сбалансированной и эффективной транспортной системы г. Омска предусматривается развитие сложившейся транспортной системы города, ее трансформацию с учетом изменений характера мобильности и появления новых технологий. Генеральным планом предусматривается решение соответствующих задач:

- повышение доступности и качества предоставляемых услуг городским пассажирским транспортом;
- развитие опорного каркаса магистральных улиц;
- комплексное благоустройство второстепенных улиц и создание благоприятных условий для пешеходного движения;
- развитие каркаса для грузового транспорта.

Существующую улично-дорожную сеть (далее также – УДС) необходимо дополнить участками, образующими единую непрерывную сеть магистральных улиц. Необходимыми связующими звеньями являются новые мосты автодорожные через реки

Иртыш и Омь, образующие новые связи между районами города. Каркас магистралей общегородского значения решает следующие задачи:

- вывод индивидуального транспорта, следующего транзитом через общегородской центр;
- повышение пропускной способности мостовых сооружений через реку Омь;
- создание дублеров меридиональных магистралей на левом и правом берегах реки Иртыш;
- повышение пропускной способности пересечений через железную дорогу в Ленинском и Октябрьском административных округах г. Омска;
- строительство мостовых сооружений через реку Иртыш по направлениям максимальных передвижений;
- формирование каркаса грузовых магистралей, связывающих промышленные зоны города в обход застроенной территории.

#### **3.4.2.1 Опорный транспортный каркас**

Основным показателем качественного функционирования и развития опорной улично-дорожной сети, является время, затрачиваемое на передвижения с помощью пассажирского транспорта общего пользования, индивидуальных легковых автомобилей. Кроме того, важную роль в оценке развития улично-дорожной сети играет сокращение очагов дорожно-транспортных происшествий.

Опорная улично-дорожная сеть выполняет основную транспортную функцию в городе. Все транспортные и пассажирские потоки концентрируются на этих участках сети, образующих транспортный каркас города. Развитие опорной улично-дорожной сети направлено на решение существующих транспортных проблем, в первую очередь, проблем разгрузки центральной части города от транзитных и не связанных с его обслуживанием транспортных потоков, повышение устойчивости транспортного каркаса города путём увеличения связности территории и развития целостной системы районных магистралей, создание удобных внутригородских транспортных связей, а также обеспечение связей с прилегающими территориями.

Выбор оптимального варианта развития транспортной сети г. Омска осуществлён по результатам транспортно-градостроительных расчётов, проведённых с использованием методик оценки эффективности реализации объектов транспортной инфраструктуры с применением математического моделирования транспортной ситуации.

Для каждого рассматриваемого мероприятия по развитию опорной улично-дорожной сети определяется эффективность реализации с условием получения максимального результата при минимальных финансовых затратах.

Для объективной оценки данного показателя используется метод моделирования транспортных и пассажирских потоков с помощью PTV VISUM.

Формирование транспортного каркаса города происходит в следующей последовательности:

– Согласно данным социально-экономического прогноза моделируется транспортный спрос на расчетный срок (конец 2040 года).

– Для каждого мероприятия по развитию опорной транспортной инфраструктуры, запланированного в действующем Генеральном плане, определен индекс эффективности мероприятий.

– В соответствии с градостроительным освоением территории перечень мероприятий действующего Генерального плана дополняется прогнозными мероприятиями, для каждого из которых рассчитывается индекс эффективности мероприятий.

– Последовательный выбор мероприятий с наибольшим индексом эффективности.

– Формирование оптимального окончательного перечня мероприятий по развитию опорной улично-дорожной сети.

Индекс эффективности каждого из мероприятий по развитию опорной улично-дорожной сети рассчитывается как отношение эффекта по сокращению затрат времени на передвижения, а также эффекта предотвращенных потерь от дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими к капитальным затратам на реализацию мероприятия.

Мероприятия, имеющие низкий или отрицательный индекс эффективности, исключаются из окончательного перечня мероприятий по развитию опорной улично-дорожной сети.

Для оценки экономической эффективности затраты и выгоды от реализации мероприятий рассматриваются и оцениваются в сравнении с так называемым «нулевым» (базовым) вариантом, предусматривающим отказ от мероприятий.

Для расчета эффектов используются результаты моделирования транспортных потоков:

- интенсивность движения;
- скорость движения;
- структура транспортного потока.

Полученные результаты (эффекты) по каждому из последствий оцениваются в стоимостном выражении, а затем сопоставляются с необходимыми для их осуществления затратами.

Капитальные вложения в строительство (реконструкцию) объекта транспортной инфраструктуры включают в себя расходы на разработку проектной документации, государственную экспертизу проектной документации, затраты на урегулирование имущественных и земельных вопросов (выкуп земельных участков, перенос/замена инженерных коммуникаций) и непосредственно стоимость самого строительства (реконструкции) объекта транспортной инфраструктуры.

Стоимость реализации мероприятий определена в соответствии с укрупненными нормативами цен строительства, либо стоимостью аналогичных объектов.

При проведении расчета эффективности мероприятий по развитию улично-дорожной сети определяются следующие последствия от их реализации:

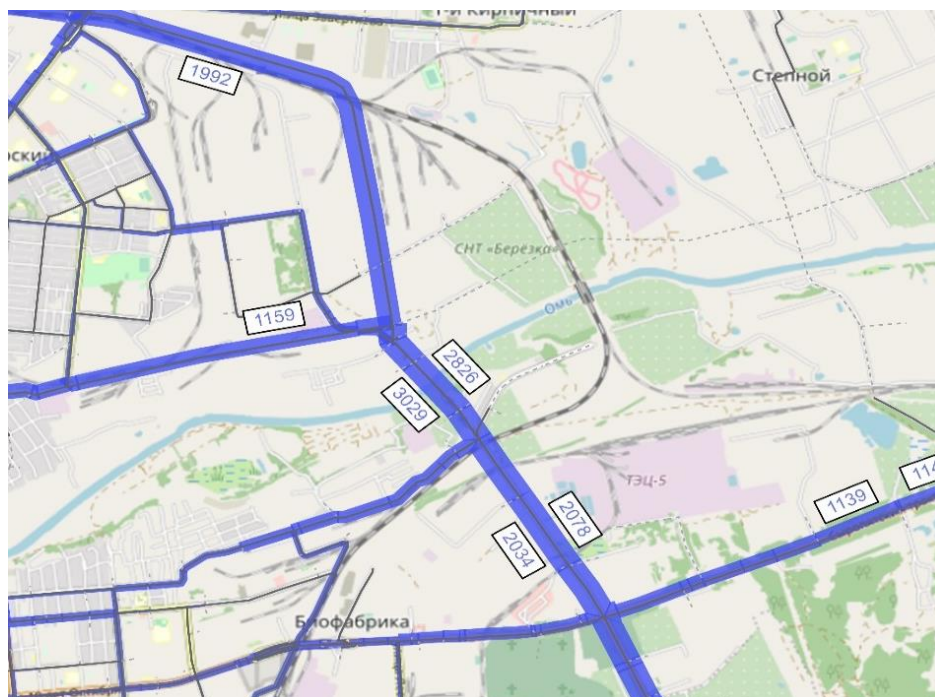
- сокращение транспортно-эксплуатационных затрат пользователей улично-дорожной сети;
- уменьшение затрат времени на передвижения по автомобильным дорогам;
- сокращение количества дорожно-транспортных происшествий;
- снижение выбросов автотранспорта в атмосферу.

Мероприятия по развитию улично-дорожной сети г. Омска содержат действия по строительству, реконструкции дорожного полотна, по проведению комплексного благоустройства территории в границах красных линий отрезка улицы, на котором планируется проведение мероприятия, в том числе:

- устройство (расширение по основным пешеходным маршрутам) тротуаров, дорожек велосипедных, пешеходных переходов;
- организация, реконструкция системы уличного освещения, системы водоотведения;
- озеленение прилегающей территории.

Кроме того, в содержание мероприятия могут быть включены действия по организации парковочных мест, примыкающих к проезжей части.

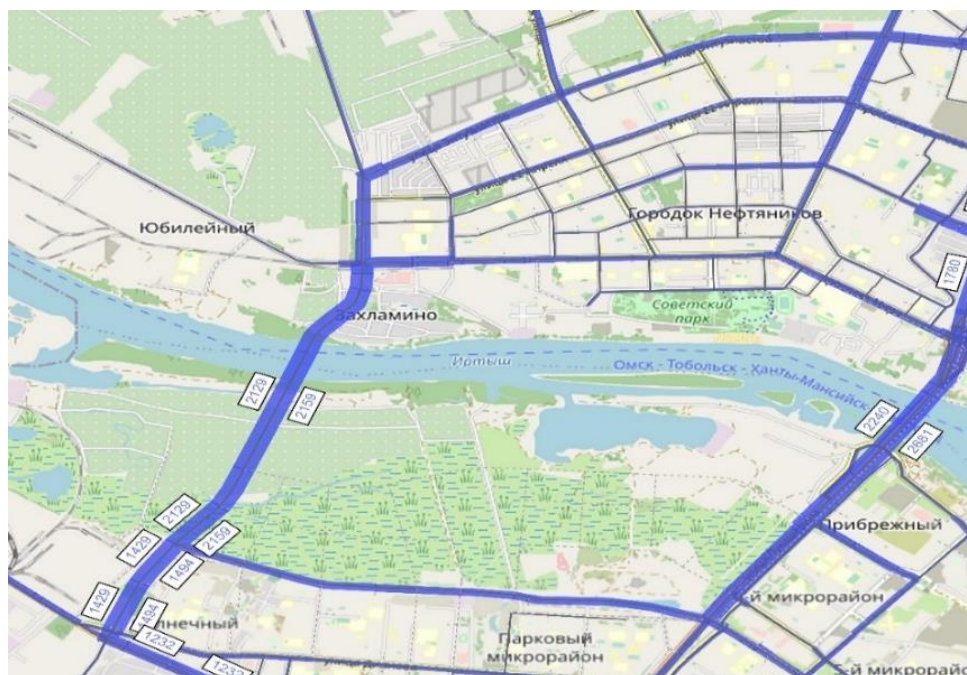
Перспективная схема улично-дорожной сети предусматривает развитие кольцевой структуры в восточной части г. Омска и за его пределами для удовлетворения спроса на транзитные передвижения – строительство северного обхода и тем самым замыкания внешнего обхода города, формирование внутреннего обхода от автомобильной дороги общего пользования федерального значения Р–254 «Иртыш» Челябинск-Курган-Омск-Новосибирск до Красноярского тракта со строительством двух путепроводов через железную дорогу, реконструкцией существующей Окружной дороги, строительством нового мостового перехода, строительством транспортной развязки на пересечении с Пушкинским трактом. Смоделированная интенсивность движения легковых автомобилей в час пик на проектируемом мосту автодорожном через р. Омь составляет около 5800 легковых автомобилей в час суммарно в обоих направлениях. Прогнозная интенсивность движения по проектируемому мосту через р. Омь представлена ниже (Рисунок 43).



**Рисунок 43 – Прогнозная интенсивность движения на проектируемом мосту автодорожном через р. Омь**

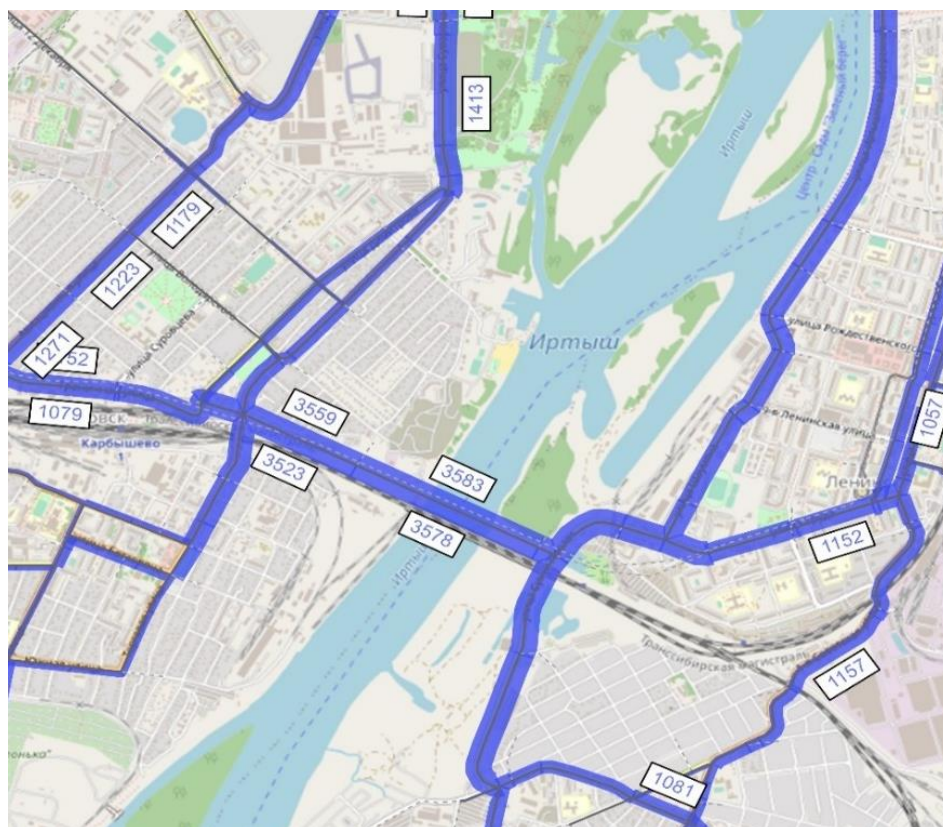
Суммарное количество корреспонденций в направлении городок Нефтяники – Левый берег превышает 13 тысяч в час, и уже в настоящее время существующие мосты автодорожные не отвечают транспортному спросу. В целях оптимального перераспределения транспортных потоков и разгрузки существующих мостовых сооружений необходимо строительство моста через р. Иртыш в створе ул. Доковская (Рисунок 44). Данный мост позволит разгрузить мост по ул. Лукашевича и обеспечит прямую связь северной промышленной зоны и промышленной зоны, расположенной на «Левобережье». Кроме этого, сократится длина поездок между «городком Нефтяников» и «Левобережьем». Суммарная экономия времени для всех участников движения в час пик в целом по городу при реализации данного мероприятия составит около 1900 часов. Прогнозная интенсивность движения по проектируемому мосту через р. Иртыш в створе ул. Доковская представлена ниже (Рисунок 44).





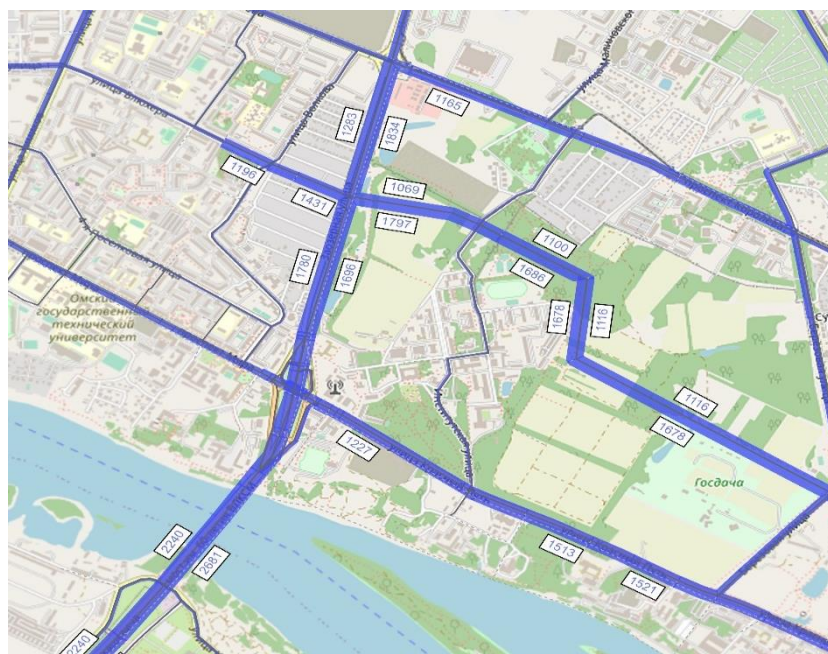
**Рисунок 44 – Прогнозная интенсивность движения по проектируемому мосту через р. Иртыш в створе ул. Доковская**

Проблему перегрузки существующих автодорожных мостов поможет решить строительство мостового сооружения в створе ул. 22-го Декабря – ул. Труда. Проектируемый мост соединит Старый Кировск, поселок Порт-Артур и жилой район Московка. Смоделированная интенсивность движения легковых автомобилей в час пик на проектируемом мосту автодорожном через р. Иртыш составляет более 7000 легковых автомобилей в час суммарно в обоих направлениях. Прогнозная интенсивность движения по проектируемому мосту через р. Иртыш в створе ул. 22-го Декабря представлена ниже (Рисунок 45).



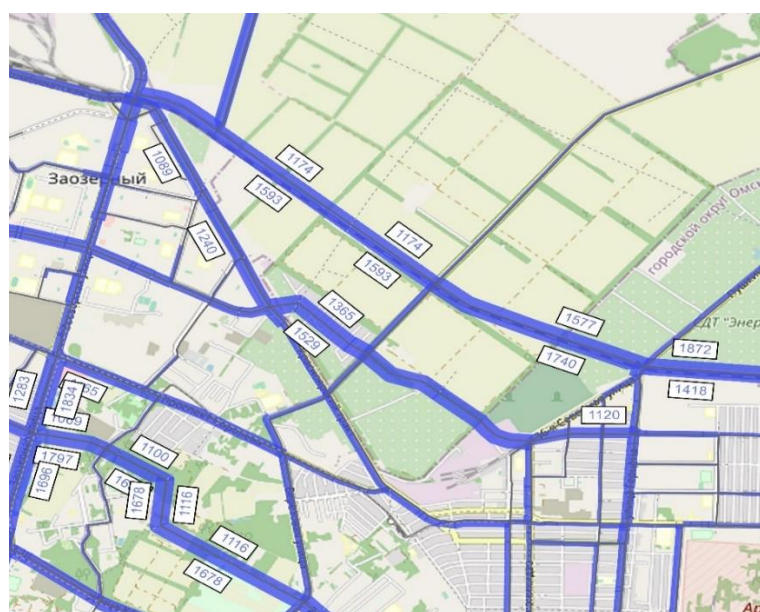
**Рисунок 45 – Прогнозная интенсивность движения по проектируемому мосту через р. Иртыш в створе ул. 22-го Декабря**

В настоящее время суммарное количество передвижений в направлении городок Нефтяников – Центр города составляет более 14 тысяч легковых автомобилей в час пик. Единственной транспортной связью является направление ул. Мира – ул. Красный Путь. Для перенаправления транспортных потоков и уменьшения уровня загрузки существующей магистрали было рассмотрено несколько вариантов, в том числе продление Иртышской набережной вдоль реки. Результаты моделирования показали, что наиболее востребованными для передвижения являются магистрали соединяющие по кратчайшему пути крупные районы генерирующие передвижения. Генеральным планом предлагается реализация дополнительной связи через территорию ФГБОУ ВО «Омский государственный аграрный университет имени П.А. Столыпина» и ул. Блюхера. Смоделированная интенсивность движения легковых автомобилей в час пик на проектируемом участке составляет более 2500 легковых автомобилей в час суммарно в обоих направлениях, а суммарная экономия времени для всех участников движения в час пик в целом по городу, при реализации данного мероприятия, составит порядка 800 часов. Прогнозная интенсивность движения на проектируемом участке через территорию ФГБОУ ВО «Омский государственный аграрный университет имени П.А. Столыпина» представлена ниже (Рисунок 46).



**Рисунок 46 – Прогнозная интенсивность движения на проектируемом участке через территорию ФГБОУ ВО «Омский государственный аграрный университет имени П.А. Столыпина»**

Строительство нового направления, соединяющего ул. Менделеева и ул. 33-я Северная, будет служить дополнительной связью городка Нефтяников и жилого района Амурский. Перспективная интенсивность движения на этом участке в утренний час пик по результатам моделирования будет достигать 2700 легковых автомобилей в час суммарно в двух направлениях. Суммарная экономия времени для всех участников движения в час пик в целом по городу при реализации данного мероприятия составит около 680 часов. Реализация данного мероприятия требует согласования трассировки с соседними муниципальными образованиями. Смоделированная интенсивность движения на проектируемом участке в створе улиц ул. Менделеева – ул. 33-я Северная представлена ниже (Рисунок 47).



**Рисунок 47 – Смоделированная интенсивность движения на проектируемом участке в створе улиц ул. Менделеева – ул. 33-я Северная**

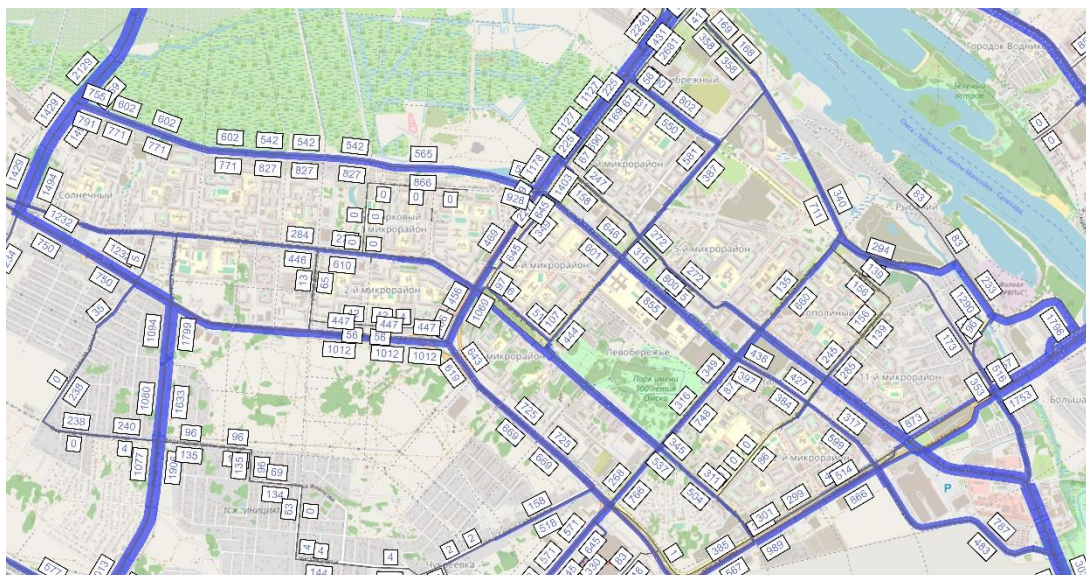




**Рисунок 49 – Прогнозная интенсивность движения на проектируемом участке в створе ул. 9-я Кировская**

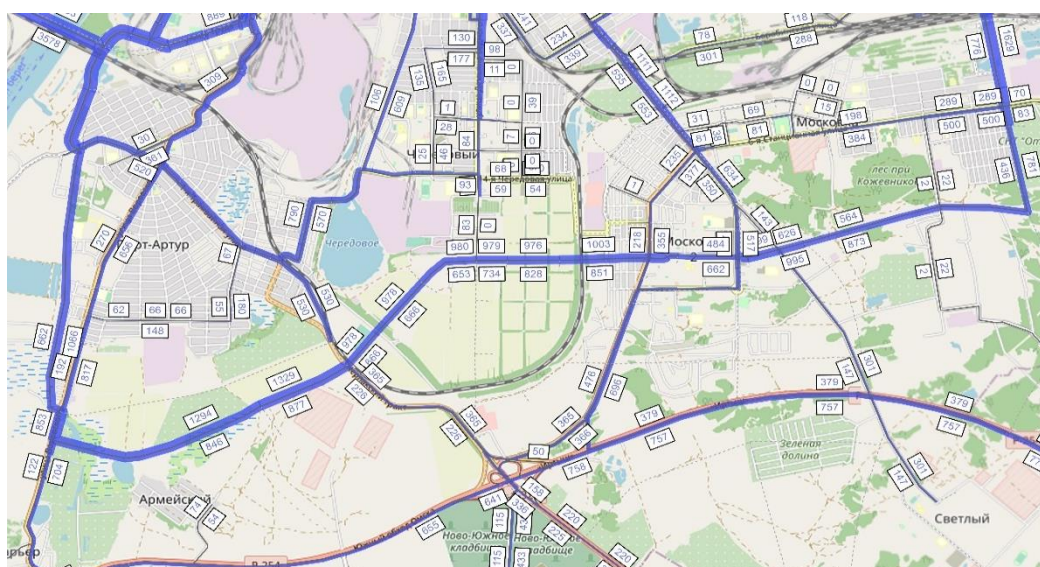
На территории Кировского административного округа г. Омска активными темпами развивается жилищное строительство, что в итоге значительно повысит транспортную нагрузку на существующую магистральную улично-дорожную сеть.

Повысить транспортную связность и разгрузить существующие ул. Дианова, ул. Ватутина и ул. 70 лет Октября возможно за счет формирования нового направления в створе ул. Рокоссовского и проспекта Комарова от ул. 2-я Солнечная до ул. Конева. Данное направление также будет соединять три автодорожных моста: два существующих (мост 60-летия ВЛКСМ и мост им. 60-летия Победы) и проектируемый мост в створе ул. Доковская. Суммарная экономия времени для всех участников движения в час пик в целом по городу при реализации данного мероприятия составит около 260 часов. Прогнозная интенсивность движения на проектируемом участке в створе ул. Комарова (Рисунок 50).



**Рисунок 50 – Прогнозная интенсивность движения на проектируемом участке в створе ул. Комарова**

Развитие перспективного направления от ул. Воровского с выходом на ул. 6-я Станционная улучшит транспортное сообщение развивающихся и существующих территорий жилого района Московка, поселка Чередовый, поселка Порт-Артур. Также данное направление укрепит связи застроенных городских территорий с автомобильной дорогой общего пользования федерального значения Р-254 «Иртыш» Челябинск-Курган-Омск-Новосибирск. В составе данного мероприятия включено строительство транспортной развязки в разных уровнях и двух путепроводов через железную дорогу. Суммарная экономия времени для всех участников движения в час пик в целом по городу при реализации данного мероприятия составит более 300 часов. Суммарная смоделированная интенсивность движения на проектируемом участке будет доходить до 2100 легковых автомобилей в час суммарно в двух направлениях. Прогнозная интенсивность движения на проектируемом участке от ул. Воровского с выходом на ул. 6-я Станционная представлена ниже (Рисунок 51).



**Рисунок 51 – Прогнозная интенсивность движения на проектируемом участке от ул. Воровского с выходом на ул. 6-я Станционная**

Протяженность улично-дорожной сети, согласно решениям проекта Генерального плана, увеличится с 1693,9 км до 2022,86 км, плотность в среднем по г. Омску повысится с 2,87 км/кв. км до 3,54 км/кв. км. Реализация данного варианта развития улично-дорожной сети потребует строительства 10 транспортных развязок в разных уровнях, 6 мостов автодорожных и путепроводов. Плотность проектируемой улично-дорожной сети по укрупненным транспортным районам, а также сравнение плотностей существующей и проектируемой УДС по укрупненным транспортным районам г. Омска приведены ниже (Рисунок 52, Таблица 12).

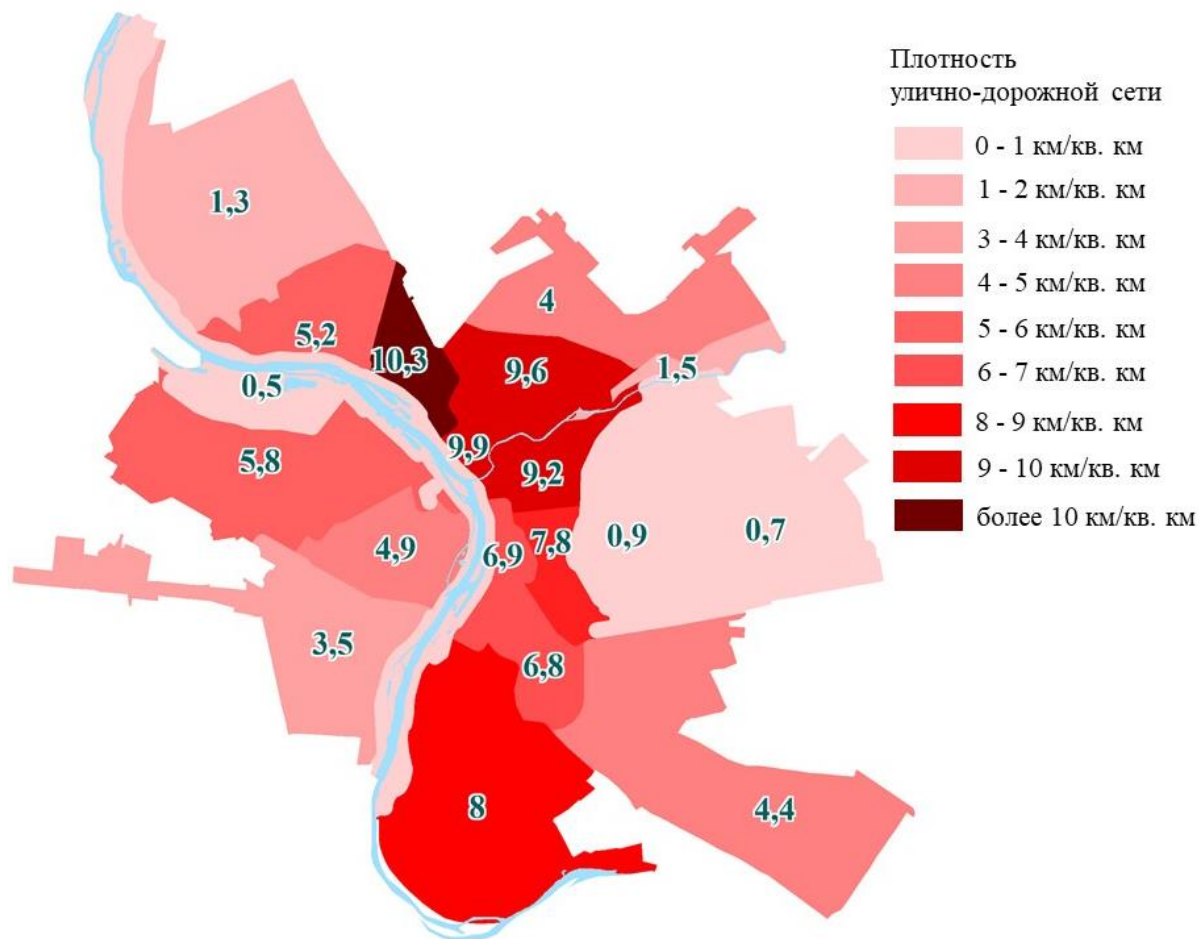


Рисунок 52 – Плотность проектируемой улично-дорожной сети по укрупненным транспортным районам г. Омска

Таблица 12 – Сравнение плотностей улично-дорожной сети по укрупненным транспортным районам г. Омска

№ п/п	Плотность существующей УДС	Плотность проектируемой УДС
1	1,2	1,5
2	9,8	9,9
3	5,9	6,9
4	8,9	9,2
5	9,0	9,6
6	8,9	10,3
7	5,1	5,2
8	1,2	1,3
9	2,9	4,0
10	7,0	8,0

№ п/п	Плотность существующей УДС	Плотность проектируемой УДС
11	5,3	6,8
12	7,6	7,8
13	3,1	4,4
14	0,6	0,7
14	0,7	0,9
16	3,9	5,8
17	4,0	4,9
18	3,1	3,5
19	0,2	0,5

Классификация улично-дорожной сети г. Омска принята в соответствии с таблицей 5.8.2 НГП города Омска. Показатели планируемой к размещению улично-дорожной сети на территории г. Омска представлены ниже (Таблица 13).

**Таблица 13 – Показатели планируемой к размещению улично-дорожной сети на территории г. Омска**

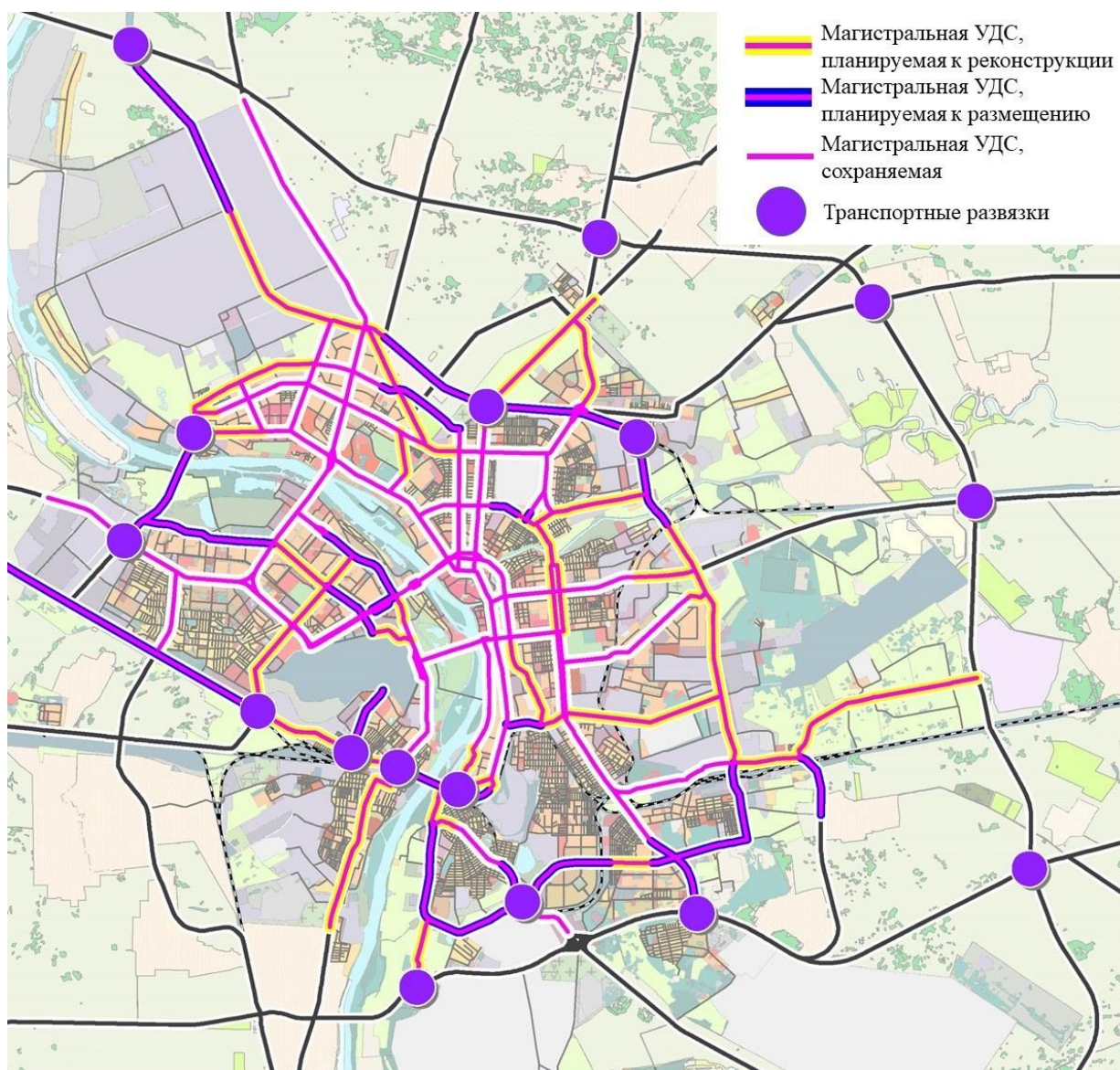
Наименование объекта	Планируемый к размещению	Планируемый к реконструкции
	км	
Магистральная дорога регулируемого движения	28,82	27,41
Магистральная улица общегородского значения регулируемого движения	49,76	72,80
Магистральная улица районного значения	113,20	96,39
Улицы и дороги местного значения	137,18	571,34
ВСЕГО	328,96	767,94

Необходимость строительства транспортных развязок в разных уровнях обосновывается не только индексом эффективности мероприятия. Основные задачи проектируемых транспортных развязок – разгрузка наиболее напряженных направлений, в том числе транзитных, на периферии города за счет перераспределения и обособления транспортных потоков для их непрерывного и безопасного движения. Сокращение времени проезда транспорта, увеличение скорости движения и увеличение пропускной способности транспортного узла, в том числе предотвращение скопления на дороге транспортных средств. Планируемый опорной каркас улично-дорожной сети представлен ниже (Рисунок 53).

Генеральным планом предусматривается строительство транспортных развязок в разных уровнях в количестве 11 объектов в следующих местах:

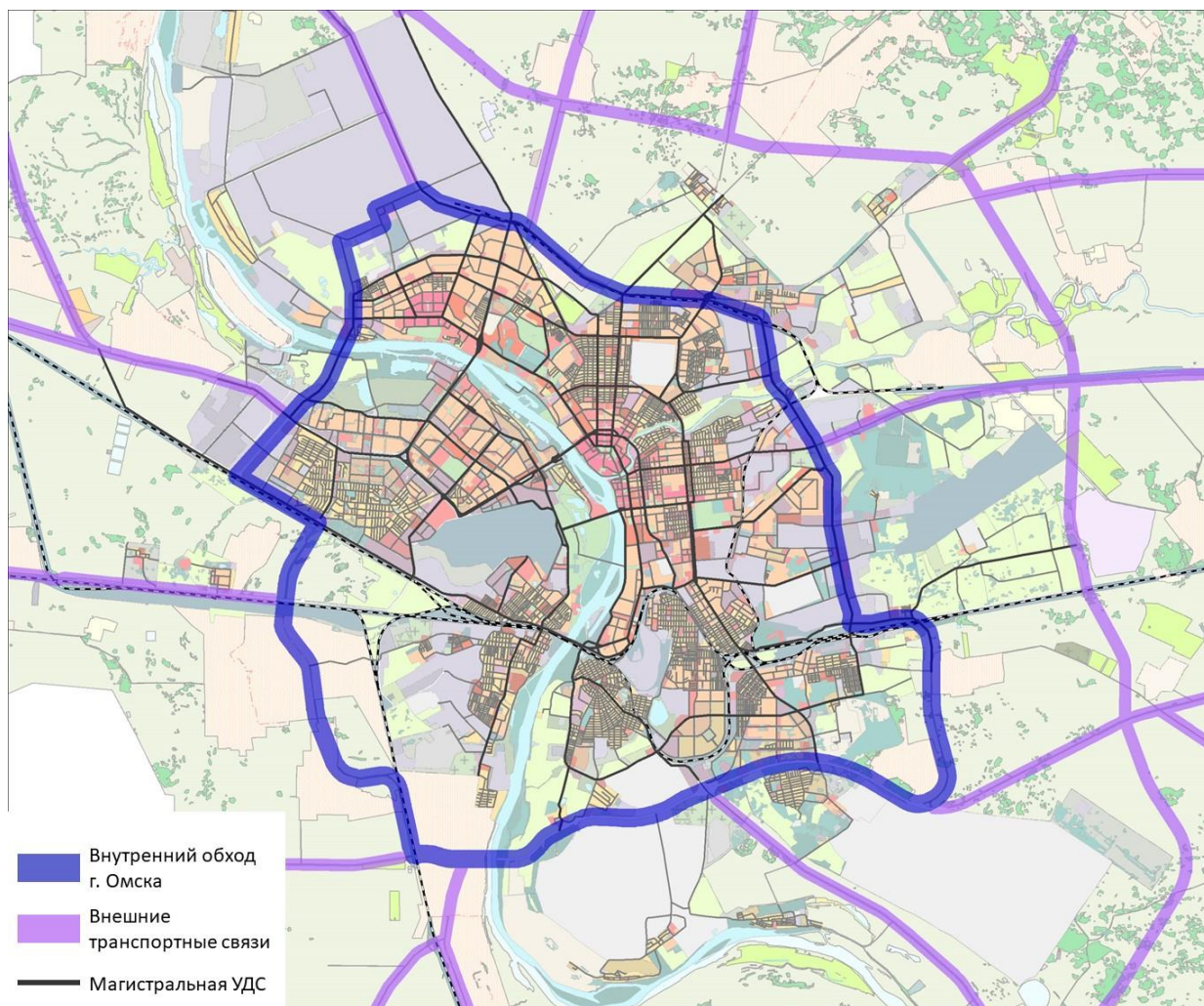
- на пересечении проектируемой магистральной дороги (внутренний обход города) с железнодорожными путями в районе ул. Завертяева и Пушкинского тракта;
- на пересечении проектируемого мостового сооружения через реку Иртыш с ул. 2-я Солнечная и проспектом Мира;
- на пересечении проектируемого мостового сооружения через реку Иртыш с ул. Шаумяна, ул. Суворова, ул. 22-го Декабря;
- на пересечении автомобильной дороги общего пользования федерального значения Р-254 «Иртыш» Челябинск-Курган-Омск-Новосибирск с ул. Светловская и ул. Лесная.





**Рисунок 53 – Планируемый опорный каркас улично-дорожной сети на расчетный срок**

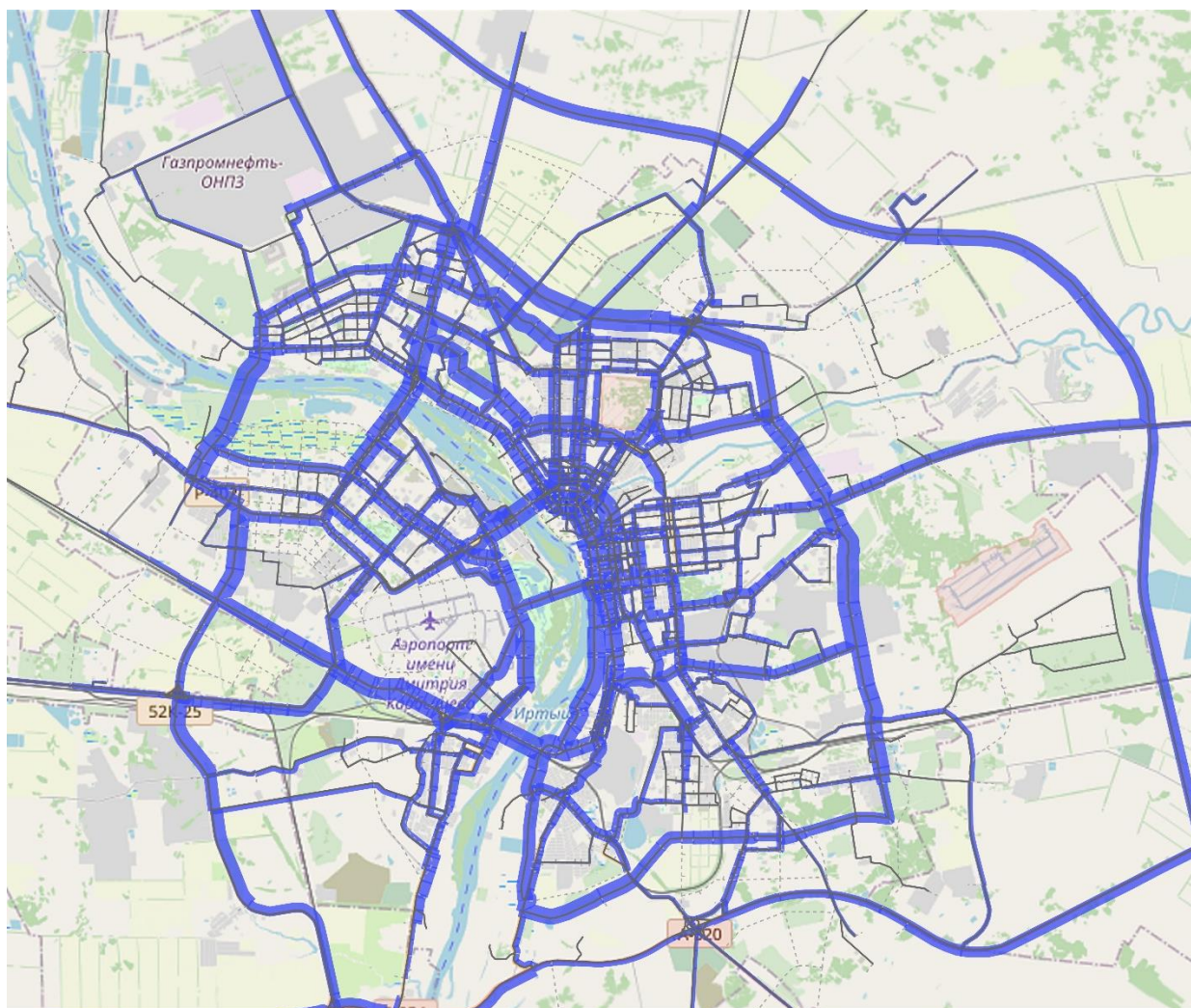
В целях минимизации негативного влияния грузового транспорта на жилые зоны, а также оптимизации транзитного движения как на территории города, так и за его пределами Генеральным планом предложено формирование замкнутого внутреннего обхода города. Схема планируемого внутреннего обхода г. Омска представлена ниже (Рисунок 54).



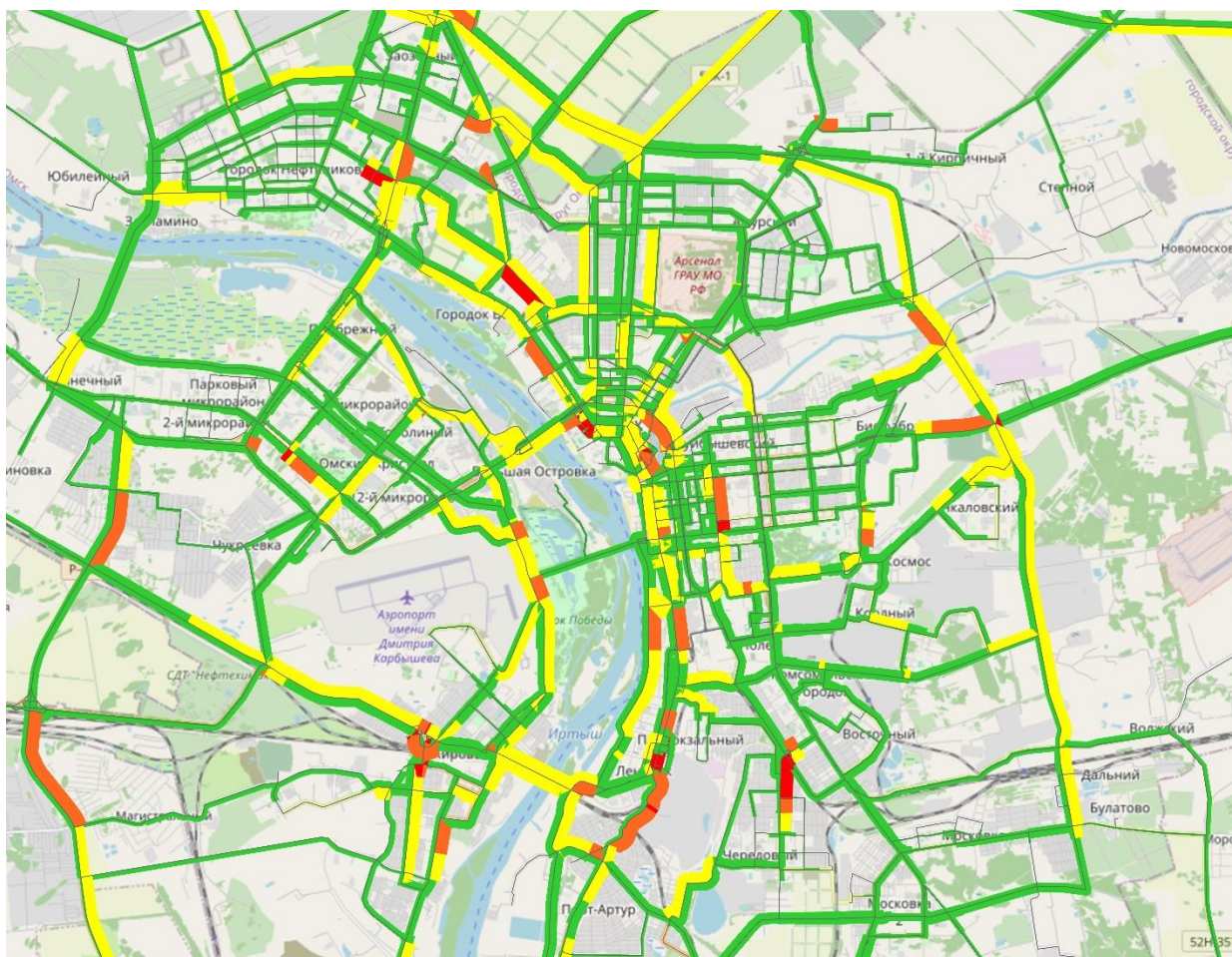
**Рисунок 54 – Схема планируемого внутреннего обхода г. Омска**

Моделирование транспортных и пассажирских потоков выполнено с учётом планируемого развития транспортной системы, предложений по развитию территории г. Омска и прилегающих территорий.

Картограмма интенсивности движения легковых автомобилей и схема уровня загрузки улично-дорожной сети на расчетный срок (конец 2040 года) представлены ниже (Рисунок 55, Рисунок 56).



**Рисунок 55 – Картограмма интенсивности движения легковых автомобилей на расчетный срок (конец 2040 года)**



**Рисунок 56 – Схема уровня загрузки улично-дорожной сети на расчетный срок (конец 2040 года)**

Перспективный уровень развития улично-дорожной сети в целом удовлетворяет потребностям развиваемых городских территорий и обеспечивает функционирование транспортной системы в нормативном режиме. В результате запланированных мероприятий средний уровень загрузки магистральной улично-дорожной сети снизится на 36 %.

Развитие улично-дорожной сети г. Омска также предусматривается в соответствии с муниципальными и государственными программами.

В соответствии с Приложением № 6 «Региональный проект «Дорожная сеть» к Государственной программе Омской области «Развитие транспортной системы в Омской области», утвержденной постановлением Правительства Омской области от 16.10.2013 № 262-п, разработанным в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на территории городского округа предусматривается:

- реконструкция и строительство транспортных развязок в разных уровнях: ул. Новокирпичная - ул. 6-я Станционная - ул. Машиностроительная и ул. Кирова – ул. Барабинская, реконструкция автомобильной дороги и реконструкция или строительство путепроводов (уточняется проектом) между транспортными развязками;

- реконструкция ул. Завертяева - ул. Донецкая от ул.21-я Амурская до ул. Краснознаменной;

- реконструкция транспортной развязки на пересечении проспекта Королева с Красноярским трактом;
- строительство и реконструкция проспекта Комарова от ул. Лукашевича до ул. Енисейская;
- строительство и реконструкция автомобильной дороги ул. Братская - ул. 1-я Военная от проспекта Карла Маркса до ул. Кирова;
- строительство участка дороги по ул. Конева от ул. 3-я Енисейская до ул. 70 лет Октября с увеличением пропускной способности перекрестков ул. Конева – ул. Енисейская, ул. Конева - ул. 70 лет Октября, ул. Конева - проспект Комарова;
- реконструкция просп. Королева протяженностью 0,49 км на участке км 0+000-км 0+490;
- реконструкция ул. 21-я Амурская протяженностью 2,5 км а участке км 0+000-км 2+500;
- реконструкция ул. 10 лет Октября протяженностью 8,6 км на участке км 0+000-км 8+600;
- строительство ул. Новокирпичная протяженностью 0,6 км на участке км 0+000-км 0+600;
- строительство ул. Новокирпичная протяженностью 0,9 км на участке км 0+600-км 1+500.

В соответствии с муниципальной программой города Омска «Развитие дорожного хозяйства и транспортной системы», утвержденной постановлением Администрации города Омска от 14.10.2013 № 1172-п, предусматривается:

- реконструкция подземного пешеходного перехода в районе остановки общественного транспорта «Бульвар Зеленый» по ул. Лукашевича;
- реконструкция транспортной развязки на пересечении проспекта Королева с Красноярским трактом;
- реконструкция и строительство транспортных развязок в разных уровнях: ул. Новокирпичная – ул. 6-я Станционная – ул. Машиностроительная и ул. Кирова – ул. Барабинская, реконструкция автомобильной дороги и реконструкция или строительство путепроводов между транспортными развязками;
- строительство подъездной дороги от ул. Дианова до детского сада по ул. Лисицкого;
- реконструкция автомобильной дороги по ул. Крупской от ул. Перелета до ул. Лукашевича;
- строительство и реконструкция автомобильной дороги по проектируемой улице (продолжение улицы 1-я Островская) – бульвар Архитекторов от ул. Перелета до ул. Крупской;
- реконструкция ул. 10 лет Октября от виадука до границы города Омска с реконструкцией перекрестка;

- строительство автомобильной дороги к объекту «Строительство общеобразовательной школы по ул. Завертяева в городе Омске»;
- строительство автомобильной дороги к объекту «Строительство дошкольного учреждения по ул. Светловская, г. Омск»;
- строительство автомобильной дороги к объекту «Строительство дошкольного учреждения по ул. 21-я Амурская, г. Омск».

Дальнейшее развитие транспортных сетей Кировского административного округа г. Омска имеет большое значение для активно застраиваемой территории. Строительство новых участков улиц и дорог связано с выносом аэропорта Омск (Центральный) за границу населенного пункта, что в свою очередь предполагает поэтапное развитие улично-дорожной сети.

Анализ показателей работы транспортной системы на расчетный срок (конец 2040 года) позволил сократить среднее время движения на легковых автомобилях в час пик с 26,6 минут до 24,4 минут, сохранив при этом долю использования легковых автомобилей. В целом, запроектированная улично-дорожная сеть на расчетный срок потребности жителей в транспортных передвижениях. Показатель плотности транспортного потока на расчетный срок снизится на 10 % и составит 32 одновременно передвигающихся автомобиля на км улично-дорожной сети.

Сравнивая решения по развитию магистральной улично-дорожной сети проекта Генерального плана и действующего Генерального плана, можно отметить уменьшение протяженности планируемых к строительству магистральных улиц на 83 км. Это связано в первую очередь с изменением территорий, предусмотренных под жилую застройку, а также с выбором оптимального и достаточного перечня мероприятий. Значительное уменьшение количества проектируемых транспортных развязок и мостовых сооружений. Снижение количества капиталоемких мероприятий позволило сократить более чем в 3 раза стоимость реализации мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры. При этом целевые показатели функционирования транспортной системы города – затраты времени на передвижения, увеличились относительно действующего Генерального плана в среднем лишь на 5%. Сравнение показателей развития транспортной инфраструктуры на территории г. Омска представлено ниже (Таблица 14).

**Таблица 14 – Сравнение показателей развития транспортной инфраструктуры**

Наименование показателя	Единица измерения	Действующий Генеральный план	Проект Генерального плана
Протяженность планируемой к реконструкции и строительству магистральной улично-дорожной сети	км	275,4	191,8
Количество планируемых к строительству транспортных развязок в разных уровнях	единиц	55	11
Средние затраты времени на одно передвижение на общественном транспорте	мин	32,3	34,5
Средние затраты времени на одно передвижение на личном автомобиле	мин	23,6	24,4
Объем бюджетных вложений на реализацию мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры городского округа	млрд рублей	550,0	151,2

Графическое сравнение каркаса магистральной улично-дорожной сети Действующего Генерального плана и проекта Генерального плана представлено ниже (Рисунок 57).

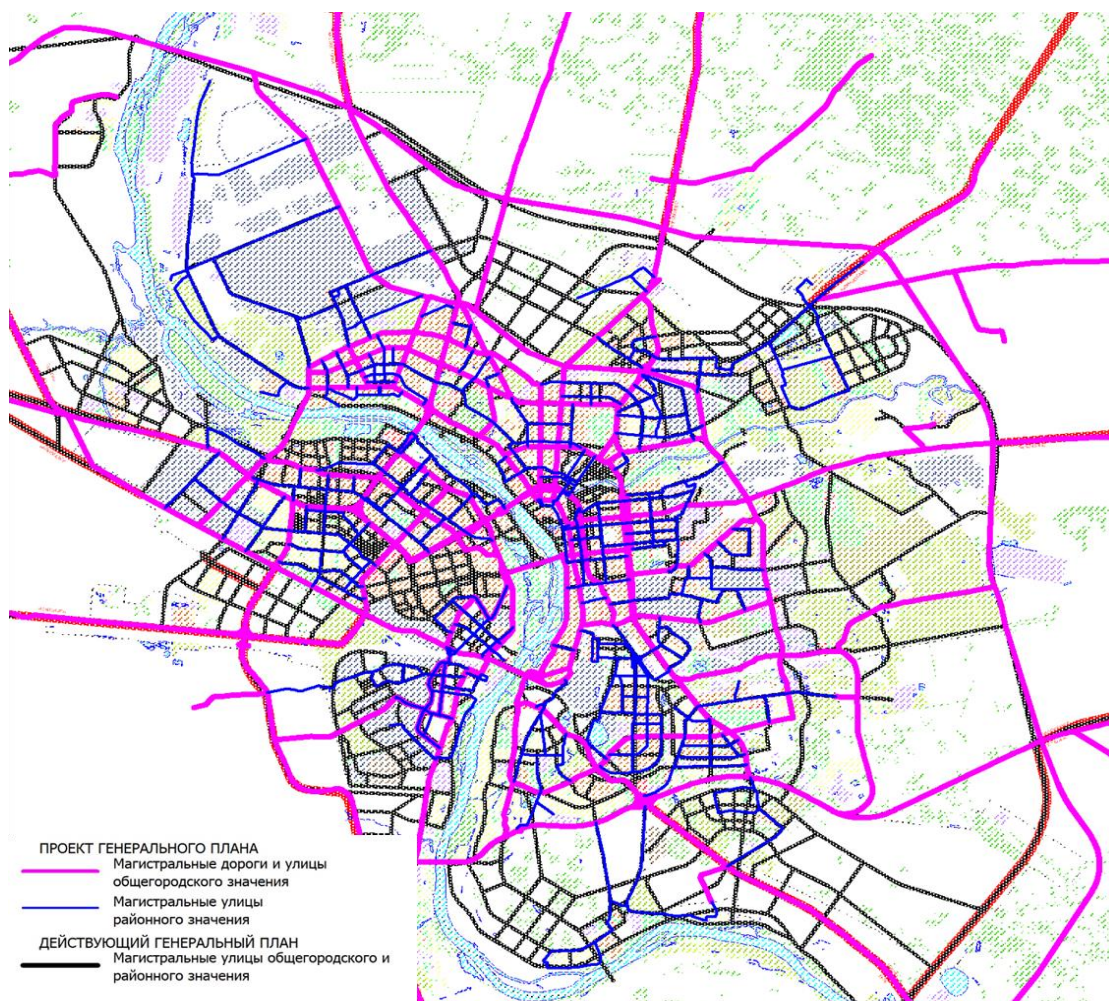


Рисунок 57 – Транспортный каркас по вариантам развития

### Локальная улично-дорожная сеть

Локальная улично-дорожная сеть рассчитана на обеспечение движения пешеходов и транспорта на территориях жилых районов и микрорайонов, и общественно-деловой застройки. Улицы и дороги местного значения предназначены для пешеходной и транспортной связи микрорайонов с магистральными улицами и остановочными пунктами общественного пассажирского транспорта. Они делят межмагистральные территории на микрорайоны и прокладываются от магистральных улиц вдоль границ микрорайонов и кварталов.

Основные проезды служат для обеспечения транспортной связи отдельных зданий и групп жилых домов, а также общественных учреждений микрорайона и жилого района с жилыми и магистральными улицами.

Генеральным планом запланированы мероприятия по строительству и реконструкции улиц и дорог местного значения для решения следующих задач:

- обеспечение устойчивых связей территорий различного функционального назначения с магистральными улицами и дорогами города Омска;

- повышение связности территорий внутри микрорайонов;
- повышение качества городской среды.

С одной стороны, локальная улично-дорожная сеть должна обеспечивать удобные внешние связи с основными узлами тяготения в городе, а с другой стороны, микрорайоны изолируются от транзитного транспорта, что позволяет обеспечить посещение учреждений и предприятий приближенного и большей части повседневного обслуживания без пересечения улиц.

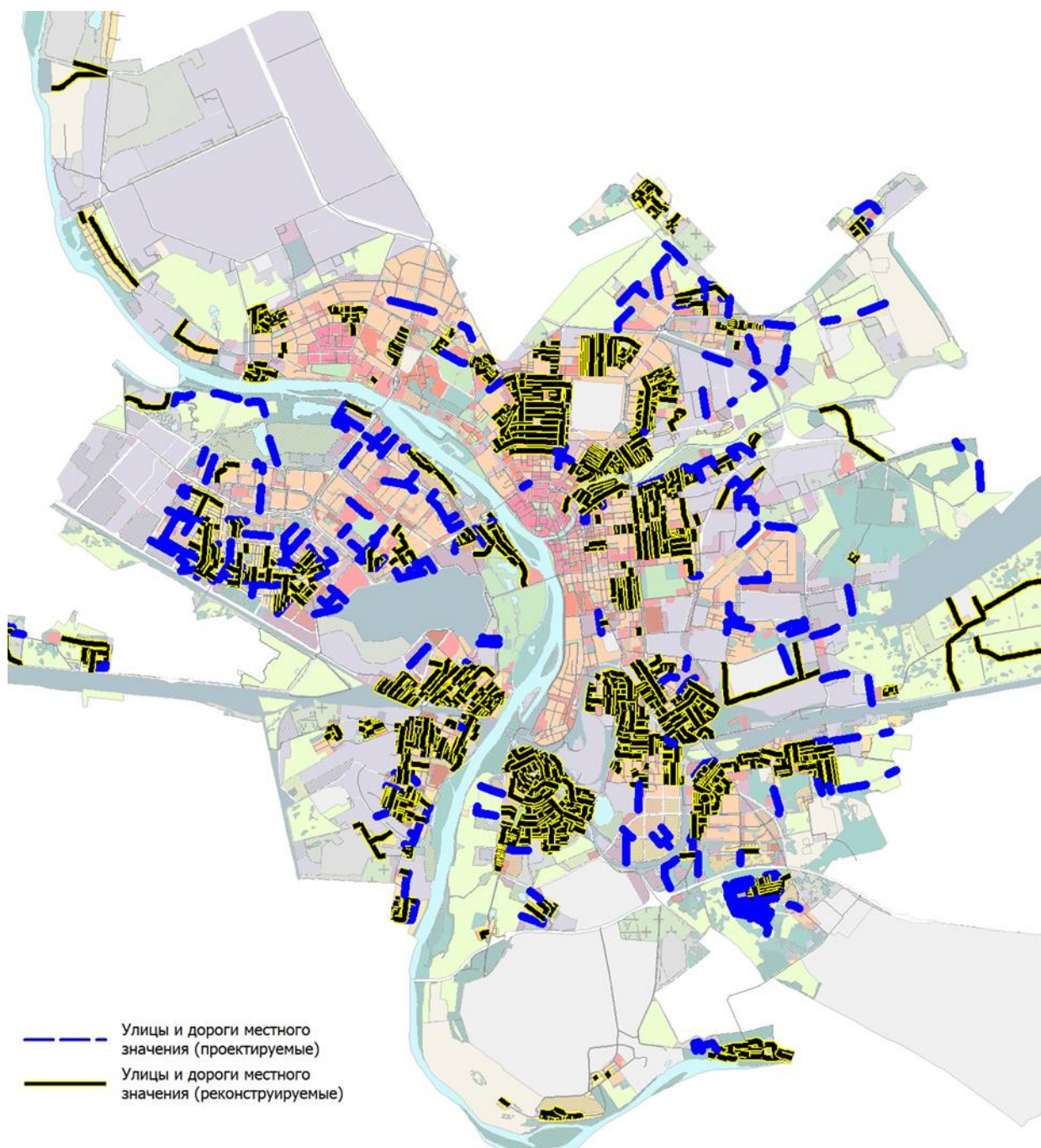
При проектировании локальной сети необходимо обеспечить:

- вариативность путей для въездов-выездов на жилые территории;
- отсутствие тупиковых проездов к территориям жилых домов, которые могут стать непреодолимым препятствием на пути движения по городу;
- достаточную ширину улицы, обеспечивающую комфорт передвижения всех участников движения, а также беспрепятственный проезд автомобилей экстренных служб.

Мероприятия по строительству и реконструкции улично-дорожной сети должны также включать в себя комплексные работы по обустройству участка улично-дорожной сети: строительство тротуаров, ливневой канализации, освещения, дорожек велосипедных, озеленение и т.д.

На расчетный срок Генеральным планом запланировано строительство 137,2 км улиц и дорог местного значения и 571,3 км второстепенной улично-дорожной сети планируется к реконструкции. Схема планируемых к размещению, планируемых к реконструкции улиц и дорог местного значения на территории г. Омска (Рисунок 58).





**Рисунок 58 – Схема планируемых к размещению, планируемых к реконструкции улиц и дорог местного значения на территории г. Омска**

### 3.4.3 Общественный пассажирский транспорт

Развитие общественного пассажирского транспорта в г. Омске должно стать первостепенной задачей, чтобы не допустить дальнейшего снижения количества людей, предпочитающих данный вид транспорта в ежедневных передвижениях. Для удовлетворения потребности жителей в перемещении необходимо сформировать сбалансированную и скоординированную сеть пассажирского транспорта общего пользования, для чего необходимо:

- создать приоритетные условия для развития и движения скоростного общественного транспорта и обеспечить среднее время передвижения по городу на общественном транспорте не более 35 минут;

- интегрировать незавершенные объекты первой линии метрополитена в систему рельсового общественного транспорта с созданием на базе построенных станций транспортно-пересадочных узлов;
- обеспечить 100% пешеходную доступность общественного транспорта для жителей города и ближайшего пригорода, посредством устройства остановочных пунктов и развития маршрутной сети;
- повысить качество и безопасность услуг, предоставляемых городским пассажирским транспортом.

В современном мире глобальной проблемой стало значительное увеличение доли личного автотранспорта. Российские города и г. Омск в частности столкнулись с ростом количества автомобилей в последние 10-15 лет. Удовлетворение растущего спроса на использование легкового автомобиля приводит к росту материальных затрат, затрат времени, ухудшению качества пространства и загрязнению окружающей среды. Повышение доли людей, использующих регулярно общественный транспорт, может решить многие из этих проблем

Развитие транспорта общего пользования, создание транспортно-пересадочных узлов направлено на повышение качества транспортных услуг, предоставляемых населению г. Омска и прилегающих территорий, задействованных в агломерационных процессах, сокращение времени перемещения при пользовании пассажирским транспортом общего пользования, повышение показателей территориальной доступности. Состояние и качество работы общественного транспорта являются важнейшими факторами, определяющими уровень комфортных условий проживания.

Для обеспечения приоритета использования общественного транспорта необходимо создать сеть магистрального пассажирского транспорта, обеспечивающего провозную способность, соответствующую прогнозируемому пассажиропотоку. Для прогнозирования объемов пассажирских перевозок была использована математическая модель, позволяющая оценить нагрузку на транспортную инфраструктуру при изменении социально-экономических характеристик территории. На расчетный срок (конец 2040 года) было спрогнозировано распределение мест проживания и рабочих мест, с учетом возможностей территории. Картограмма основных пассажирских потоков на общественном транспорте представлена ниже (Рисунок 59). Разработанная модель позволила определить: матрицу корреспонденций между транспортными районами; востребованные направления передвижения; количественные показатели пассажиропотока по участкам; затраты времени на передвижения по городу.



Рисунок 59 – Картограмма основных пассажирских потоков на общественном транспорте

Состояние существующего городского пассажирского транспорта вызывает у жителей негативное отношение, что было отмечено в социологическом исследовании и подтверждается снижающимися объемами перевозок. Последние два десятилетия говорить о развитии общественного транспорта не приходилось. Пассажирские перевозки постепенно отдавались коммерческим перевозчикам и слабо регулировались. Слабыми темпами происходит переход к информационным технологиям, обеспечивающим удобные способы оплаты, информирование пассажиров о движении транспорта. Низкое качество предоставляемых пассажирам услуг отталкивает горожан от использования общественного транспорта, снижается пассажиропоток, повышается убыточность пассажирских перевозок, состояние пассажирского транспорта продолжает ухудшаться. Износ городского электрического транспорта превысил 90% и его использование в таком виде небезопасно для пассажиров. В текущей ситуации городу необходимо определить в каком направлении создавать качественный и безопасный городской пассажирский транспорт. Какие виды транспорта развивать и по каким участкам. По данным

социологического опроса более 60 % жителей г. Омска не удовлетворены работой общественного транспорта и хотели бы пересесть на личный автомобиль если у них будет такая возможность, потому что люди не видят иной альтернативы в городе. Но также, примерно такая же доля автомобилистов готова отказаться от личного автомобиля при условии, что общественный транспорт станет комфортнее и быстрее.

Таким образом, в условиях роста автомобилизации именно сейчас необходимо сконцентрироваться на развитии общественного транспорта с учетом уже имеющейся инфраструктуры, не допустить дальнейшего роста использования личных автомобилей в ежедневных передвижениях. Уменьшение соотношения пользователей общественного транспорта в пользу личных автомобилей на 15 % приведет к увеличению потока легковых автомобилей в среднем по городу на 160%, а на некоторых участках, например, на ул. Красный Путь и ул. Гагарина интенсивность движения может увеличиться в 2,5 раза.

Для формирования сбалансированной и устойчивой транспортной системы прежде всего необходимо обеспечить быстрое, бесперебойное и безопасное использование населением общественного транспорта. Развитие общественного транспорта признано в мире первоочередной и наиболее эффективной мерой борьбы с автомобильными заторами. Совместно со специалистами ФГБОУ ВО «СибАДИ», в рамках научно-исследовательской работы, был проведен сравнительный анализ вариантов использования различных видов пассажирского транспорта в г. Омске, в том числе для возможности интеграции в транспортную систему объектов незавершенного строительства линии метрополитена.

Для рассмотрения были определены пять основных вариантов, позволяющих использование для движения пути и станции недостроенного метрополитена: скоростной трамвай, трамвай, метрополитен, направляемый электробус.

#### **Вариант «Метрополитен»**

При рассмотрении данного варианта были использованы следующие документы:

– Отчет по научно-исследовательской работе: «Расчет пассажиропотоков по Омскому метрополитену на различные сроки проектирования» х/д №19-97 от 30.04.1997 г.», выполненный по заказу Дирекции строящегося метрополитена города Омска Центром гуманитарных, социально-экономических и политических исследований;

– Отчет по научно-исследовательской работе «Уточнение загрузки пассажиропотоками Омского метрополитена» Договор подряда №11-ОПС от 28.10.2011 г.», выполненный по заказу ООО НПО «Мостовик» временным творческим коллективом научных сотрудников ФГБОУ ВО «СибАДИ» и согласованный Директором департамента архитектуры и градостроительства Администрации города Омска, главным архитектором города Омска А.Г. Тиль.

– Отчет по научно-исследовательской работе Рег. № НИОКТРАААА-А18-118102490014-5 «Разработка мероприятий по использованию объектов Омского метрополитена, направленных на повышение безопасности дорожного движения и снижению перегруженности на участках дорог города Омска».

Согласно данным, представленным в указанных выше отчетах, ожидаемый пиковый пассажиропоток в одном направлении на участке от станции Библиотека им. А.С. Пушкина до станции Рокоссовского составит от 11000 пассажиров в час.

Требования по проектированию, строительству и приемке в эксплуатацию новых и реконструируемых линий, объектов и устройств метрополитена содержит СП 120.13330.2012 «СНиП 32-02-2003 «Метрополитены».

Согласно пункту 4.2 СП 120.13330.2012 сеть метрополитена следует проектировать на основе Комплексной схемы развития всех видов городского транспорта, утвержденной схемы развития метрополитена, отражающей направление, протяженность, места расположения станций, электродепо, административных зданий и производственных предприятий, соединения с путями общей сети железных дорог.

Пересечение линий метрополитена между собой и с линиями других видов транспорта следует предусматривать в разных уровнях.

Также сводом правил СП 120.13330.2012 определено, что на каждой линии необходимо предусматривать электродепо, тупики и пункт технического обслуживания подвижного состава. На линии при длине до 20 км (в двухпутном исчислении) должно сооружаться одно электродепо, при длине линии более 20 км и свыше 40 км – соответственно второе и третье электродепо. Допускается использование одного электродепо для двух линий с однотипным подвижным составом в течение первого периода эксплуатации второй линии.

Принятие решения о создании сети из трех линий Омского метрополитена основывалось в действующем Генеральном плане на следующих принципах:

- развитие г. Омска с увеличением численности населения;
- создание опорной сети скоростного внеуличного транспорта на основных направлениях пассажирских потоков;
- создание единой сети внеуличного транспорта, с использованием одного типа подвижного состава.

На расчетный срок Генерального плана (конец 2040 года) не предполагается значительного увеличения численности населения г. Омска и как следствие существенного увеличения пассажирских потоков.

Очевидно, что завершение строительства первого пускового участка первой линии Омского метрополитена от станции Кристалл до станции Библиотека им. Пушкина не обеспечит повышения основных показателей работы общественного транспорта и достаточный спрос на использование данного вида транспорта. Получение ожидаемого сокращения времени на передвижения в среднем по городу возможно лишь после ввода в эксплуатацию трех линий метрополитена в г. Омске.

В первую очередь после завершения строительства и ввода в эксплуатацию первого пускового участка целесообразно продление участка линии от станции Рокоссовского до станции Западная. Трасса должна была пройти по ул. Рокоссовского и далее по улице 2-я Солнечная.

Рассмотрение варианта дальнейшего развития первого участка первой линии Омского метрополитена в направлении аэропорта «Омск-Федоровка» нецелесообразно по причине наличия технической возможности организации движения аэроэкспресса по железнодорожным путям общего пользования.

Одним из важнейших участков продления первой линии является продление линии от станции «Библиотека им. А.С. Пушкина» до станции «Маршала Жукова» с организацией станции «Торговый центр» как пересадочной на вторую линию. Прохождение трассы на данном участке прорабатывалось начиная с 80-х годов прошлого века.

Окончательного решения, а тем более проектной документации на данном участке разработано не было. Техническое решение по прохождению трассы метрополитена с организацией пересадочной станции «Торговый центр» является ключевой в части расчета пассажиропотоков, определения планово-высотного размещения станционного комплекса и соответственно стоимостных показателей строительства данного участка трассы.

Несмотря на то, что участок трассы от станции «Библиотека им. А.С. Пушкина» до станции «Маршала Жукова» составляет порядка 1.8-2.2 км, этот участок первой линии Омского метрополитена вызывал наибольшие разногласия на протяжении десятилетий. Было разработано минимум четыре варианта направления развития первой линии Омского метрополитена в направлении станции «Маршала Жукова» два из которых проходили по метромосту через реку Омь, а два варианта были с пересечением реки Омь в тоннелях глубокого заложения.

Наиболее реализуемым вариантом был вариант, предложенный компанией ООО НПО «Мостовик» в рамках инновационной концепции. Станцию «Торговый центр» предлагалось выполнить двухуровневой, сооружаемой в едином котловане со станцией второй линии. В России и странах бывшего СССР подобная станция не реализована. Станционный комплекс обеспечивает переезд поездов с одной ветки на другую и дает возможность челночного оборота составов в период наращивания второй линии. Расположение станции было принято в самом центре города, в зоне пешеходной доступности от всех основных центров массового тяготения населения. Разрез станции «Торговый центр» представлен ниже (Рисунок 60).

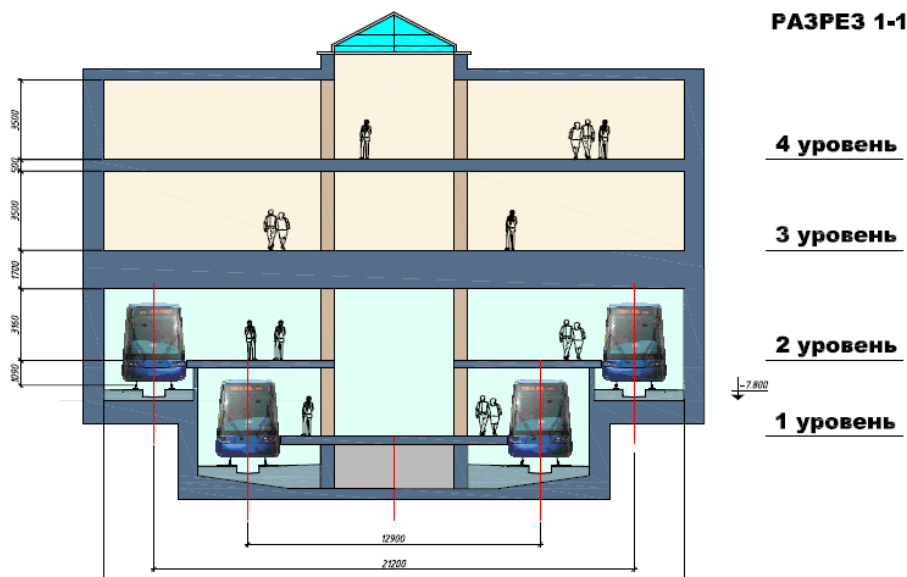


Рисунок 60 – Разрез станции «Торговый центр»

От станции «Торговый Центр» до станции «Маршала Жукова» предлагалось сооружение двух перегонных тоннелей глубокого заложения под рекой Омь.

Продление первой линии от станции «Маршала Жукова» до станции «Сибирский проспект» предполагалось в створе ул. Богдана Хмельницкого- улицы Кирова - улица Машиностроительная в тоннелях мелкого заложения с сооружением станционных комплексов открытым способом.

Учитывая то, что при открытом способе работ потребуется переустройство инженерных сетей, организация временных объездных дорог, благоустройство нарушенных строительством территорий, а данные затраты составляют до 20% сметной стоимости строительства собственно линии метрополитена, предлагалось от станции «Спортивная» до станции «Сибирский проспект» выполнить участок линии в эстакадном варианте. Надземные станции показаны ниже (Рисунок 61).

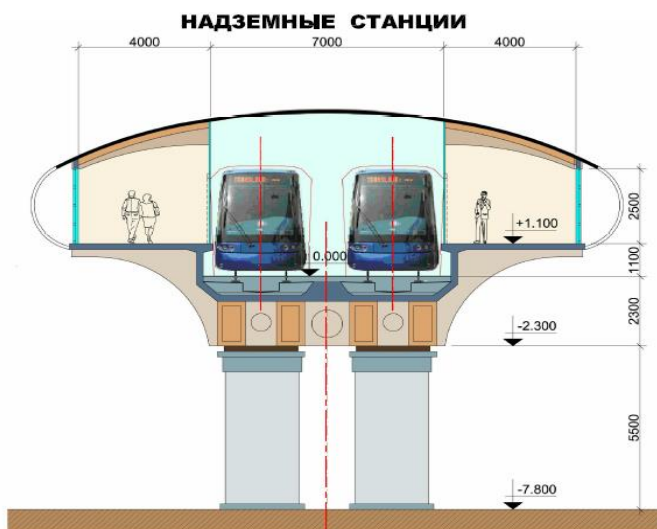


Рисунок 61 – Надземные станции

### **Вариант «Скоростной трамвай»**

Проектирование линий скоростного трамвая осуществляется в соответствии с требованиями СП 98.13330.2018 «СНиП 2.05.09-90 «Трамвайные и троллейбусные линии».

Линии скоростного трамвая проектируются на основании распределения пассажиропотоков и комплексной схемы развития всех видов городского пассажирского транспорта в увязке с проектами планировки территории и сложившейся застройки города на направлениях с устойчивым пассажиропотоком.

Обособленное полотно должно быть отделено от проезжих частей улиц, тротуаров и дорожек велосипедных разделительными полосами с устройством ограждений, запрещающих доступ пешеходов и внерельсового транспорта. В центральных районах городов с интенсивным движением и плотной капитальной застройкой допускается проектировать тоннели или эстакады при соответствующем технико-экономическом обосновании.

Остановочные пункты для линий скоростного трамвая в пределах застройки территории разрешается размещать на расстоянии 800-1200 м, при этом размещение остановочных пунктов на эстакаде не рекомендуется.

Требования к проектированию линий скоростного трамвая позволяют сделать вывод о технической возможности использования недостроенных объектов метрополитена для переконструирования в скоростной трамвай.

Использовать участок линии от станции «Библиотека им. А.С. Пушкина» до станции «Кристалл» для размещения линии скоростного трамвая технически возможно. Однако, продление линии возможно либо в подземном, либо в эстакадном варианте.

Более сложная градостроительная ситуация в центральной части г. Омска, где территория обладает плотной высотной застройкой и находятся объекты культурного наследия.

Таким образом, единственной технической возможностью прокладки скоростного трамвая до станции «Маршала Жукова» является сооружение тоннелей глубокого заложения, что повторяет технические решения метрополитена.

### **Вариант «Направляемый электробус»**

Транспортная система с направляемым автобусом была разработана в Германии в 1970-х годах компанией «Мерседес-Бенц» для обеспечения возможности безаварийной эксплуатации автобусов в тоннелях узкого габарита. Она позволяет двигаться без снижения скорости в стесненных условиях тоннелей и по трамвайным путям.

Поддержание точного направления движения автобуса по узкой полосе обеспечивается за счет вертикальных направляющих, установленных по краям полосы движения и направляющих роликов, установленных на автобусе. Направляемый ролик показан ниже (Рисунок 62).





**Рисунок 62 – Направляемый ролик**

Ролики, прижатые к направляющим, корректируют направление движения автобуса без активного участия водителя, так как они механически связаны с рулевым управлением автобуса.

Преимуществом направляемого автобуса является возможность его движения за пределами оборудованной полосы как обычного автобуса, управляемого водителем.

Габариты городского автобуса позволят разместить его в тоннелях метро. При этом стоимость подвижного состава ниже по сравнению с рельсовым транспортом. С учетом возможности частичного движения по тоннелям подвижной состав должен иметь электрический двигатель.

К сложностям такого варианта относится отсутствие в России опыта оборудования подвижного состава направляемыми роликами и отсутствие нормативных документов, регулирующих использование такого подвижного состава в тоннелях метро. Провозная способность данного транспорта аналогична автобусам, следующим по автомобильным дорогам.

#### **Вариант «Трамвай»**

Проектирование линий трамвая осуществляется в соответствии с требованиями свода правил СП 98.13330.2018 «СНиП 2.05.09-90 «Трамвайные и троллейбусные линии».

В зависимости от местных условий трамвайные пути следует предусматривать:

- на самостоятельном полотне;
- в профиле улично-дорожной сети на обособленном полотне;
- в профиле улично-дорожной сети на совмещенном полотне.

При расположении линии трамвая в профиле улично-дорожной сети допускаются любые комбинации взаимного размещения проезжих частей и трамвайных путей каждого из направлений. Как правило, трамвайные пути следует размещать на обособленном полотне, по оси улицы в разделительной полосе либо в иной конфигурации (по одной или обоим сторонам улицы, с использованием дублеров и т.п.).

Пересечения трамвайных линий с городскими дорогами и улицами, пешеходными потоками необходимо предусматривать одноуровневыми в зоне остановочных пунктов.

При этом должны быть обеспечены необходимая видимость и возможность быстрой остановки трамвайных поездов (вагонов) перед пересечениями.

Расстояние между остановочными пунктами следует принимать, м:

- на застроенной территории - от 400 до 600;
- при необходимости повышения скорости сообщения:
- в пределах застроенной территории - от 500 до 1200.

Для подземных участков способ строительства, тип тоннеля следует определять по расчету в зависимости от градостроительной ситуации, условий строительства, гидрогеологических условий.

Требования, изложенные в своде правил СП 98.13330.2018, говорят о технической возможности использования недостроенных объектов метрополитена для использования трамвая.

Продление трамвайной линии в западном направлении в левобережной части г. Омска возможно по трассировке планируемого развития линии метро. В центральной части города возможен выход на поверхность линии трамвая в районе улицы Орджоникидзе и далее по улицам Рабиновича и Чернышевского с присоединением к существующей линии трамвая на ул. Октябрьская.

Дальнейшее развитие трамвайной сети в центральной части города возможно по улицам Гусарова и Гагарина (старая демонтированная линия) с переходом по существующему мосту через р. Омь.

Для организации трамвайного движения на линии, при условии полной реконструкции трамвайных путей, могут быть использованы низкопольные трехсекционные трамвайные вагоны серии 71-801 на платформе «Citadis», выпускаемые вагоностроительным заводом АО «Трансмашхолдинг». Низкопольный трамвайный вагон показан ниже (Рисунок 63).



**Рисунок 63 – Низкопольный трамвайный вагон**

Для развития трамвайной сети и обслуживания нового подвижного состава необходимо строительство нового трамвайного депо.

Выбор используемого на перспективу пассажирского транспорта основывается также на основных эксплуатационных показателях представленных ниже (Таблица 15).

**Таблица 15 – Основные эксплуатационные показатели пассажирского транспорта**

Параметр	Метрополитен	Скоростной автобус	Скоростной трамвай	Трамвай	Автобус/ Направляемый автобус
Максимальный пассажиропоток в тыс. пасс./час.	60	14,8	30	18	7
Минимальный рекомендуемый пассажиропоток в тыс. пасс./час.	15	5	7	2	0,1
Фактический максимальный срок службы пассажирского транспорта, лет	30	10	30	30	10
Маршрутная скорость, максимальная, км/час	35	21	30	24	14

Примечания

1. Данные приведены согласно статистике ГУП «Мосгортранс» и ГУП «Московский метрополитен».
2. Данные по скоростным автобусам приведены из статистических данных в различных странах.

Из приведенных данных видно, что с учетом перспективного пассажиропотока необходимо рассматривать внедрение в городе скоростных видов общественного транспорта. Максимальный пассажиропоток в г. Омске, согласно данным моделирования транспортного спроса на 2040 год наблюдается на ул. Гагарина, ул. Красный Путь, ул. Кирова, проспекте Карла Маркса и мосту им. 60 летия Победы и составляет от 6,7 до 14,2 тысяч пассажиров в час в одном направлении.

Метрополитен обладает наибольшей провозной способностью, однако стоимость строительства в десятки раз превышает стоимость наземных видов транспорта. Использование автобусов, двигающихся в общем потоке, не может обеспечить достаточную провозную способность на указанных выше улицах и может обслуживать направления с меньшим пассажиропотоком, в том числе на подвозных маршрутах. При создании сети скоростного трамвая в г. Омске повысится средняя скорость передвижения в городе, однако использоваться он будет в максимальный час пик лишь на 50 % от мощности, в остальное время суток наполняемость снизится еще на 50-60% от максимальной. Необходимость значительных капиталовложений на оборудование обособленных путей движения и частичное прохождение в разных уровнях с магистральными улицами сделает данный транспорт недостаточно эффективным.

Таким образом, наиболее приемлемыми вариантами, обладающими достаточной провозной способностью и высокой скоростью передвижения на обособленном полотне, могут являться трамвай и скоростной автобус. Сравнительные характеристики скоростного автобуса и трамвая представлены ниже (Таблица 16).

**Таблица 16 – Сравнительные характеристики скоростного автобуса и трамвая.**

Характеристики	Скоростной автобус	Трамвай
Движение по обособленному полотну	да	да
Экологически чистый вид транспорта	нет	да
Безопасность перевозок	высокая	высокая
Опыт эксплуатации в других городах мира	низкий	высокий
Провозная способность, тысяч человек в час	14,8	18,0

Характеристики	Скоростной автобус	Трамвай
Стоимость строительства 1 км пути, млн рублей <sup>1</sup>	124,0	370,0
Стоимость подвижного состава, млн рублей <sup>2</sup>	8,8	45
Срок службы подвижного состава, лет <sup>3</sup>	10	30
Стоимость строительства 1 км пути относительно провозной способности, тыс. руб\чел в час	8,39	20,56
Стоимость строительства 1 км с учетом срока службы относительно провозной способности, тыс руб/лет*чел в час	0,84	0,68

Примечание:

1 – средняя цена строительства магистральных улиц и путей рельсового транспорта;

2 – по данным из открытых источников, сайта [zakupki.gov.ru](http://zakupki.gov.ru), [ukvz.ru](http://ukvz.ru);

3 – по данным технических паспортов подвижного состава.

Из представленных данных видно, что при значительных начальных вложениях внеуличный рельсовый транспорт более эффективен с учетом срока службы. При этом стоит отметить, что в расчете не учитываются затраты на содержание и текущий ремонт, которые для автобусов значительно выше за счет высоких затрат на топливо и амортизацию. Автомобильные дороги, необходимые для движения автомобильного транспорта, имеют срок службы более чем в 3 раза меньше. Амортизация проезжей части не включается в себестоимость автобусных перевозок, однако, город тратит на это деньги. Структура себестоимости перевозок на внеуличном рельсовом транспорте говорит о том, что его нужно использовать на больших пассажиропотоках.

В г. Омске трамвай имеет значительные перспективы. Исторически трамвай в городе создавался по оптимальной схеме и обеспечивал связи с крупнейшими районами генерации передвижений. Высокие темпы автомобилизации населения приведут к повышению затрат времени на передвижения по улично-дорожной сети как на личном автомобиле, так и на автобусах. Резервы увеличения пропускной способности улиц в центральной части города исчерпаны и как показывает мировой опыт не приводят к ожидаемым результатам, дороги занимают легковыми автомобилями. Как следствие, необходимо увеличение площадей для парковки личных транспортных средств. Существенно возрастает количество вредных выбросов и риск здоровью населения. В случае проведения в городе массовых спортивных или зрелищных мероприятий с большим количеством приезжающих в город участников и зрителей, город столкнется с транспортными проблемами, так как уже сегодня в центре г. Омска в час пик общественный транспорт работает на пределе провозной способности и не обладает запасом прочности.

На основании изученной проектной документации, а также проведенных измерений и моделирования в среднесрочной и долгосрочной перспективе наилучшим решением является использование построенных тоннелей и станций для движения по ним трамваев. Строительство трамвайной линии в левобережной части г. Омска и соединение с существующей линией обеспечит возможность строительства нового трамвайного депо по ул. Рокоссовского и в перспективе вынос существующего трамвайного депо из центра города.

Исходя из существующих и перспективных пассажиропотоков и технической возможности Генеральным планом предусматривается строительство новых участков трамвайных линий по следующим направлениям:

- улица 2-я Солнечная – ул. Дианова – ул. Рокоссовского – проспект Комарова – мост им. 60-летия Победы – ул. Рабиновича – ул. Гусарова – соединение с существующей линией по ул. Октябрьская;
- улица 21-я Амурская от Пушкинского тракта – ул. Багратиона – соединение с существующей линией по ул. Багратиона;
- улица Светловская – ул. Ярослава Гашека – Сибирский проспект – ул. Новокирпичная – ул. Кирова – соединение с существующей линией по ул. Богдана Хмельницкого;
- вдоль проектируемой улицы от ул. Транссибирская до ул. 22-го Декабря – ул. Граничная – проектируемый мост через реку Иртыш – ул. Труда – соединение с существующей линией по ул. Котельникова;
- улица Нефтезаводская – проспект Мира – ул. Красный путь – ул. Интернациональная – ул. Гагарина – ул. Лермонтова – соединение с существующей линией по ул. Маршала Жукова;
- улица 22-го Апреля – проспект Королева – соединение с существующей линией по проспекту Королева;
- улица Лукашевича – ул. Заозерная – соединение с существующей линией по проспекту Королева;
- улица Волгоградская – улица Конева – мост им. 60-летия Победы;
- улица 24-я Северная от ул. Орджоникидзе – соединение с существующей линией по ул. Челюскинцев.

Развитие трамвайной сети по данному варианту потребует строительства новых линий протяженностью 65,1 км и реконструкции существующих линий протяженностью 60,0 км. По результатам расчетов транспортной ситуации на расчетный срок конец 2040 года) можно сделать вывод, что доля перевозимых пассажиров трамваем от общего объема пассажирских перевозок достигнет 65 %, что соответствует порядка 145 млн пассажирам в год. Схема развития трамвайной сети показана ниже (Рисунок 64).

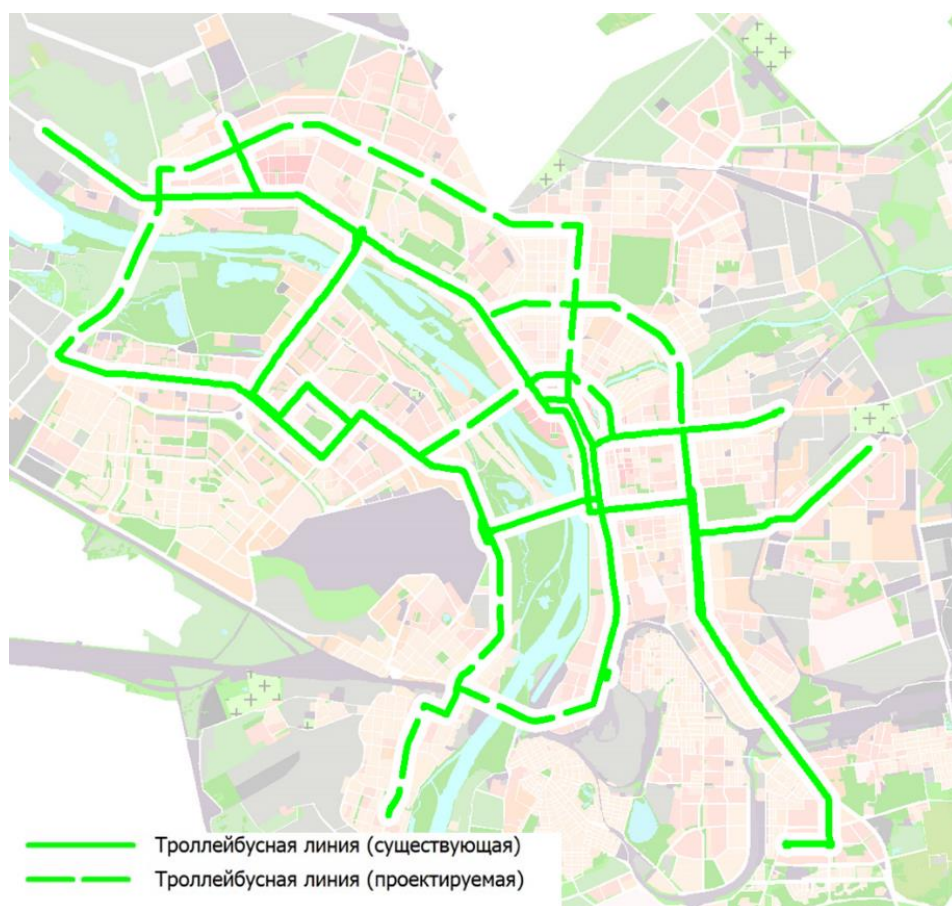


Рисунок 64 – Схема развития трамвайной сети

Генеральным планом предусматривается развитие трамвайных линий на новом качественном уровне: бесшумный, с современными вагонами, на обособленном полотне. Трассировка планируемых трамвайных линий может уточниться при разработке проектной документации.

Размещение остановочных пунктов Генеральным планом предусмотрено в соответствии с требованиями НПП города Омска к территориальной доступности жилых зон. Генеральным планом планируются к размещению 210 остановочных пунктов. Проектируемые остановочные пункты общественного пассажирского транспорта размещаются на магистральных улицах, при условии наличия технической возможности.

Сохранение и дальнейшее развитие троллейбусных линий очень важно для возможности использования современных и экологически чистых видов транспорта. Наибольшую экономическую эффективность показывают электробусы с динамической зарядкой и увеличенным автономным ходом. Новые планируемые троллейбусные линии предусматриваются по магистралям с наибольшими пассажирскими потоками (Рисунок 65). Сформированная сеть троллейбусных линий позволит заменить около 70% подвижного состава, работающего на традиционном топливе. Протяженность проектируемой троллейбусной линии составит 41,2 км. Схема развития троллейбусных линий представлена ниже (Рисунок 65).



**Рисунок 65 – Схема развития троллейбусных линий**

Дополнить сеть общественного транспорта предлагается выделенными автобусными линиями, при движении по которым обеспечивается приоритет движения общественного транспорта перед другими транспортными средствами. Указанные автобусные линии предусматриваются по проспекту Карла Маркса, Космическому проспекту и ул. Лизы Чайкиной. Протяженность планируемых автобусных линий составляет 9,0 км.

СТП Омской области предусматривается размещение 8 транспортно-пересадочных узлов регионального значения. Транспортно-пересадочные узлы должны создаваться как транспортно-общественные комплексы, обеспечивающие не только пересадку пассажиров, но и возможность обслуживания и хранения транспорта, возможность отдыха и комфортного ожидания для пассажиров и водителей.

Задачи создаваемых транспортно-пересадочных узлов регионального значения:

- снизить нагрузку на улично-дорожную сеть города за счет пересадки с автомобилей и пригородных маршрутов на общественный транспорт;
- улучшить экологию города за счет развития сети заправок газом и электричеством;
- улучшить условия труда водителей за счет оборудования транспортных комплексов;
- снизить время обслуживания пассажиров за счет обеспечения пересадочности.

Перечень планируемых транспортно-пересадочных узлов для взаимодействия межмуниципального и городского транспорта представлен ниже:

- «Советский» – обслуживает потоки с Красноярско-Чернолученского направления;
- «Амурский» – обслуживает потоки северного правобережного направления;
- «Октябрьский» – обслуживает потоки восточного направления;
- «Московский» – обслуживает потоки Новосибирского направления;
- «Иртышский» – обслуживает потоки Южного направления правобережной части;
- «Ясная поляна» – обслуживает потоки южного направления левобережной части;
- «Западный» – обслуживает потоки Исылкульского направления;
- «Солнечный» – обслуживает потоки Тюменского направления.

Для усиления создаваемой мультимодальной системы городского пассажирского транспорта и интеграции всех видов транспорта между собой необходимо создавать транспортно-пересадочные узлы городского значения. Эти узлы необходимы для удобной пересадки между видами транспорта, пересадки с подвозного транспорта малой и средней вместимости на магистральные скоростные маршруты. На транспортно-пересадочных узлах необходимо создавать пункты хранения и проката средств индивидуальной мобильности. В местах наибольших пересечений пассажирских потоков предусматривается устройство 8 транспортно-пересадочных узлов местного значения. Схема расположения транспортно-пересадочных узлов представлена ниже (Рисунок 66).

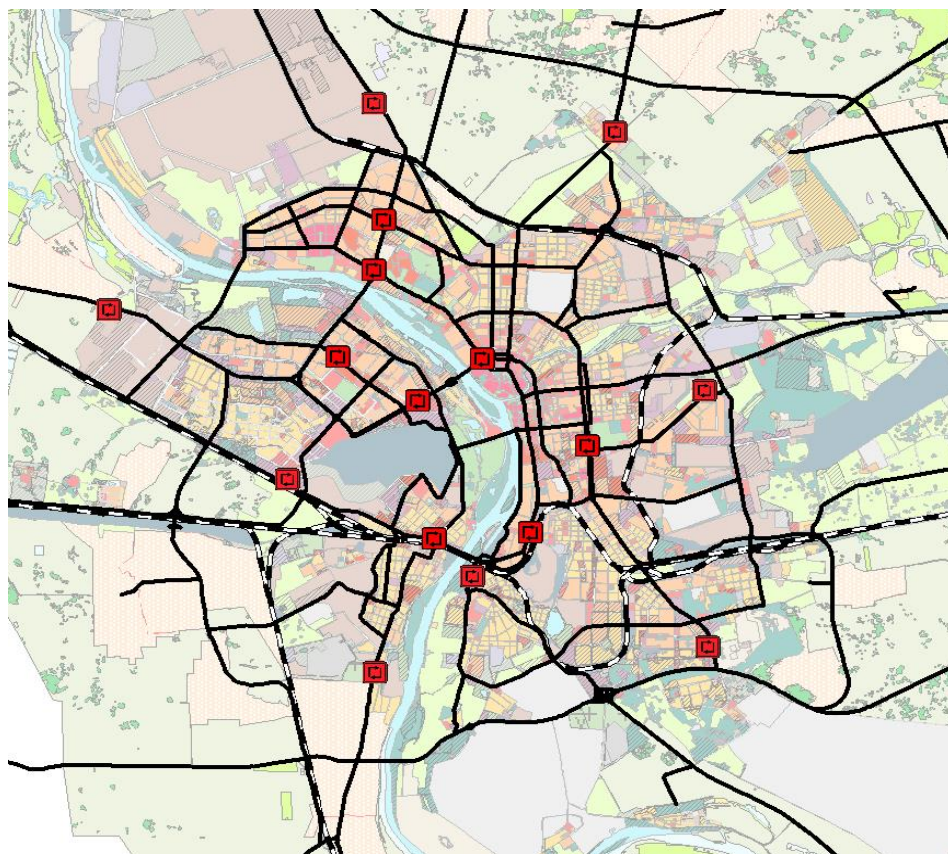


Рисунок 66 – Схема расположения транспортно-пересадочных узлов



### 3.4.4 Развитие основных пешеходных и велосипедных связей

Хорошо развитая пешеходная инфраструктура напрямую связана с качеством городской жизни. Она составляет большую потенциальную ценность для городского пространства и других аспектов жизни города. Прежде всего она обеспечивает городу конкурентоспособность, повышает уровень безопасности на улицах и дорогах, возвращает на улицы жителей.

Всё большее количество людей отдают свои предпочтения передвижению пешком, на велосипеде или используют пассажирский транспорт общего пользования.

Гуманная транспортная система поддерживает идеологию пешеходных городов и позволяет большему числу людей чаще ходить пешком и ездить на велосипеде. Такой сценарий развития городского пространства возможен в случае, если будет сокращен объем автотранспорта на улицах города, будет исключена возможность его доминирования, повысится качество городской среды, и уличного пространства в частности, что сделает пребывание на улицах более комфортным.

Система пешеходных маршрутов г. Омска формируется как совокупность узловых, линейных, связующих элементов: тротуаров, бульваров, площадей, остановочных пунктов общественного пассажирского транспорта, мест общественной значимости (музеи, магазины, обслуживающие комплексы), лестницы, пандусы, мостики, пешеходные переходы. Элементы пешеходной системы, в зависимости от их местоположения, назначения, выполняют рекреационную функцию, функцию связей.

Предложения по развитию пешеходной системы г. Омска основывается на уже сложившихся пешеходных связях. Каждый район города имеет свое пешеходное ядро, расположенное в зоне концентрации объектов обслуживания населения. Локальные пешеходные системы объединены в общую городскую пешеходную сеть.

Наибольшая плотность пешеходных связей предполагается в центральной части города. Удаляясь от кварталов исторической застройки Любинского проспекта (ул. Ленина), предполагается разрежение пешеходной сети, замена прогулочной функции функцией связи между жилыми группами и остановочными пунктами общественного пассажирского транспорта, общественными деловыми комплексами и местами отдыха общего пользования.

Сеть большинства пешеходных маршрутов сложилась в структуре улиц. Кроме транспортной функции улицы, городские магистрали, погруженные в городскую застройку, должны исполнять и исполняют роль связи между общественными центрами, а также самостоятельного общественного пространства: как транзитного, так и предназначенного для ряда функций – отдыха (прогулки, кафе), общения, идентичности района, зеленого коридора.

Пешеходное передвижение вносит вклад в более широкую экологическую устойчивость и экономическое процветание – если все хорошо организовано, обеспечена доступность для всех групп населения, есть вероятность привлечь посетителей, увеличить проходимость магазинов и объектов услуг.

В условиях невозможности организации активного фронта формируют торгово-пешеходные пространства (ярмарки, мини-рынки) с необходимыми району функциями.

Торгово-пешеходными могут стать участки улиц: ул. Рабиновича от ул. Красный путь до ул. Добровольского; ул. 1-я Транспортная от ул. Богдана Хмельницкого до ул. 6-я Линия.

Для развития улиц в периметральной многоэтажной застройке необходимо стимулировать коммерческое и общественное использование первых этажей, которое формирует активный фронт (витрины, входы), зону социального контроля и повышает пешеходное движение, снижает зависимость от автомобиля. Особенно хорошо могут повлиять на уровень активности на улицах организованные места для террас кафе и ресторанов.

Согласно проведенному социологическому опросу населения более трети респондентов хотят передвигаться по г. Омску пешком.

Особую роль в связности и неразрывности пешеходной системы играют пешеходные переходы. В центральной части города, в границах пешеходного ядра локальных пешеходных систем, необходимо формировать максимально комфортные условия для движения пешеходов. Физические барьеры, высокая скорость движения или большая загруженность могут усложнить переход улиц, следовательно, создать аварийную обстановку или исключить возможность свободного пешеходного движения. В этих частях города пешеходные переходы должны быть наземными.

Основной каркас пешеходной инфраструктуры формируется в широтном направлении рекой Омь и улицами Маяковского, Лермонтова, 10 лет Октября другими улицами направления запад – восток. Расположенные по этим направлениям бульвары, торговые площадки, парки и скверы являются точками притяжения пешеходов и узлами пешеходной системы. Парк культуры и отдыха им. 30-летия ВЛКСМ улицами Масленникова и Маяковского связан с Иртышской набережной. Сад Юннатов – излюбленное место посещения горожан с детьми, связан пешеходными направлениями с ул. Маяковского, ул. Бульварная и Иртышской набережной.

Выявление сложившихся улиц с активным этажом, обеспечение уровня озеленения, покрытий пешеходных тротуаров, способствует реконструкции 1 этажа в офисную и коммерческую недвижимость и стимулирует движение пешеходов, насыщая общественные и private пространства улиц разнообразной городской функцией, наполняет активной жизнью.

В настоящее время требует решения как проблемы содержания существующей инфраструктуры пешеходных дорожек и тротуаров, так и создание новых объектов. Пешеходные мосты позволят связать пешеходную инфраструктуру в единый каркас, обеспечат непрерывность движения не только пешеходов, но и велосипедистов. Генеральным планом предлагается размещение двух пешеходных мостов через р. Омь: у гостиницы Маяк – продолжение Иртышской набережной, от комплекса Триумф на ул. Чехова – ул. Щербанева.

Потенциал для развития велосипедной инфраструктуры в г. Омске достаточно большой, согласно проведенному социологическому исследованию более 20 % респондентов хотели бы использовать велосипед, но в настоящее время жители испытывают большие трудности при использовании данного вида транспорта. Своего места на улично-дорожной сети г. Омска у велосипедистов нет, они либо подвергают себя опасности, передвигаясь по проезжей части в плотном автомобильном потоке, либо

вынуждены маневрировать среди пешеходов на тротуаре, но уже рискуя здоровьем пешеходов.

Использование велосипедного транспорта имеет большое количество преимуществ для городской жизни:

- сокращаются вредные выбросы в атмосферу;
- снижается уровень шумового воздействия;
- сокращается городской автомобильный трафик;
- сокращается потребность в парковочных местах – на одном машино-месте возможно запарковать несколько велосипедов;
- возрастает возможность живого общения с людьми и изучение новых мест и маршрутов, что повышает туристическую привлекательность;
- появляется дополнительный стимул для развития сопутствующих отраслей и возможность для развития предприятий малого бизнеса.

В условиях продолжающегося развития автомобильного транспорта требуется одновременное сбалансированное развитие других видов транспорта, как правило, лишенных недостатков автотранспорта и обладающих особыми преимуществами перед ним. В связи с этим должна быть увеличена роль велосипедного транспорта в теплое время года в перспективном транспортном балансе города и осуществлена соответствующая корректировка городской транспортной политики, направленной на содействие современной, социально и экологически ориентированной мобильности населения на коротких расстояниях.

Важнейшей задачей городской политики должно стать развитие велодорожной инфраструктуры темпами, адекватными росту интенсивности движения и нагрузок на автомобильные дороги. Реализация этого приоритета направлена на увеличение мобильности населения, на снижение создаваемой автомобильным транспортом экологической нагрузки и дорожной аварийности.

Повышение безопасности дорожного велодвижения должно рассматриваться как важнейший приоритет социально-экономической политики, как элемент общегородской программы, поддерживаемой на высоком уровне и широко пропагандируемой.

Для велотранспортной инфраструктуры существенное значение имеют несколько аспектов: безопасность, прямолинейность и связность маршрутов.

Без связности велосипедной инфраструктуры ее не существует как таковой, есть только набор отдельных маршрутов. Кроме внутренней связности велодорожной сети, значение имеет и связанность с другими транспортными сетями. Особенное значение имеет связь велотранспортной сети с остановками и пересадочными узлами общественного транспорта.

В Генеральном плане запланировано развитие основных магистральных веломаршрутов. Развитие велосипедной инфраструктуры предполагает строительство 257,2 км новых велосипедных дорожек и реконструкция 7,7 км существующих велосипедных дорожек. Строительство велосипедных дорожек вдоль улично-дорожной

сети планируется одновременно с выполнением работ по строительству и реконструкции участков улично-дорожной сети. Планируемый велосипедный каркас г. Омска представлен ниже (Рисунок 67).



Рисунок 67 – Планируемый велосипедный каркас г. Омска

### 3.4.5 Объекты обслуживания дорожного транспорта

По прогнозу уровень автомобилизации в г. Омске будет постепенно увеличиваться. Согласно разработанному проекту Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа город Омск на расчетный срок (конец 2040 года) уровень обеспеченности легковыми автомобилями составит 369 единиц на 1000 жителей.

В соответствии с п. 11.26 и 11.27 СП 42.13330.2011 «СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»:

- станции технического обслуживания автомобилей следует проектировать из расчета один пост на 200 легковых автомобилей;

- автозаправочные станции следует проектировать из расчета одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей.

Хранение индивидуальных легковых автомобилей жителей, проживающих в районах индивидуальной жилой застройки предусматривается на территории приусадебных участков.

При расчетном уровне автомобилизации количество легковых автомобилей в г. Омске составит около 479,7 тысяч автомобилей. При данном количестве автомобилей потребность в СТО составляет – 2400 постов, потребность в АЗС – 400 топливораздаточных колонок.

При росте автомобилизации основная задача – регламентация спроса на поездки с трудовыми целями на автомобиле. При этом только приоритет развития общественного транспорта может стать альтернативой использования индивидуального транспорта.

Практически во всем мире индивидуальный транспорт с улично-дорожной сети вытесняют экономическими мерами: платный въезд в центр городов, платные парковки при отсутствии бесплатных, предоставление услуг перехватывающих парковок.

Основной общей чертой, характерной для всех успешных проектов организации парковочного пространства, является комплексный подход к проблеме, предполагающий одновременное развитие общественного транспорта (в том числе за счёт сборов платы за парковку).

Введение платных парковочных пространств в России началось в 2012 году в городе Москве с небольшого пилотного проекта. В настоящее же время в том или ином виде зоны платных парковок введены в городах Москва, Воронеж, Санкт-Петербург, Казань, Екатеринбург, Пермь, Белгород, Рязань, Тула, Курск, Калуга, Тюмень, Тверь, Владимир, Сочи и Ярославль.

Основные преимущества, получаемые в результате внедрения платных парковочных пространств:

- снижение транспортной нагрузки на улично-дорожную сеть;
- создание оптимального баланса между загрузкой придорожных и закрытых парковок. Борьба с долгосрочной парковкой;
- пополнение городского бюджета. Полученные средства можно использовать для развития общественного транспорта, транспортной инфраструктуры и благоустройства города.

В пункте 2.1.6 приведен анализ существующих мест хранения по укрупненным транспортным районам г. Омска. Парковочные места по территории города распределены неравномерно. Наибольший дефицит наблюдается в центральной части города и в районе городка Нефтяников. С увеличением численности населения города и уровня обеспеченности легковыми автомобилями дефицит мест для парковки будет только усиливаться.

Введение платы за парковку в периферийных районах в настоящее время не актуально, за счет того, что спрос создается в основном местными жителями, которым необходимы места для постоянного хранения легковых автомобилей. Проблема дефицита парковочного пространства в таких частях города должна решаться за счёт создания внеуличных парковок.

В центральной же части спрос на парковочные места создают места приложения труда, общественные, социальные, спортивные и культурные объекты.

Главной целью регулирования парковочного пространства является формирование комфортной и доступной городской среды.

Для достижения данной цели необходимо выполнение следующих условий:

- комплексное развитие системы общественного транспорта;
- увеличение пропускной способности опорной УДС;
- снижение затрат времени пассажиров в пути;
- обеспечение гарантированных свободных мест для парковки;
- снижение экологической нагрузки.

Развитие и регулирование системы парковок предусматривает реализацию следующих групп мероприятий:

- 1) Создание системы внеуличных паркингов. Система должна предусматривать:
  - строительство внеуличных паркингов в местах наибольшего спроса;
  - обеспечение участников движения оперативной информацией о наличии мест в паркингах и действующих тарифах посредством единой информационной системы;
  - создание системы оплаты за использование внеуличных паркингов, а также вариативности тарифов и способов оплаты.
- 2) Ограничение парковок на тех участках УДС, где они создают помехи движению транспорта.
- 3) Развитие общественного транспорта в зонах введения платного парковочного пространства.

Пилотной зоной ограничения беспорядочной бесплатной парковки легковых автомобилей и введения платного парковочного пространства предлагается зона исторического центра города. Зона рекомендуемого введения платного парковочного пространства показана ниже (Рисунок 68).

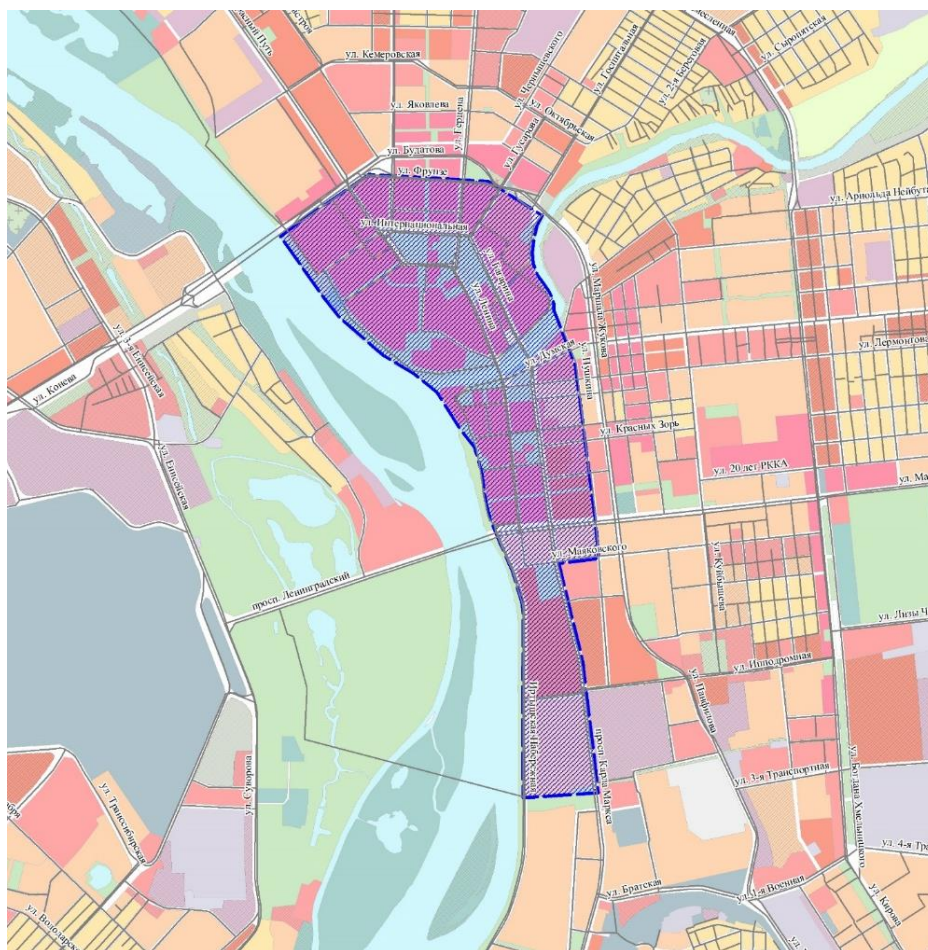


Рисунок 68 – Зона введения платного парковочного пространства

### 3.4.6 Мероприятия для маломобильных групп населения

При подготовке проектной документации в обязательном порядке необходимо предусмотреть выполнение мероприятий, предусмотренных пунктами свода правил СП 59.13330.2012 «СНиП 35-01-2001 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения», указанных в Перечне национальных стандартов и сводов правил (частей таких стандартов и сводов правил), в результате применения которых на обязательной основе обеспечивается соблюдение требований Федерального закона «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», утвержденном постановлением Правительства Российской Федерации от 26.12.2014 № 1521, а именно:

- п. 4.1.3. В проектной документации должны быть предусмотрены условия беспрепятственного, безопасного и удобного передвижения маломобильных групп населения по участку к доступному входу в здание с учетом требований СП 42.13330.2011 «СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений». Эти пути должны стыковаться с внешними по отношению к участку транспортными и пешеходными коммуникациями, специализированными парковочными местами, остановками общественного транспорта;

- п. 4.1.8 При устройстве съездов с тротуара на транспортный проезд уклон должен быть не более 1:12, а около здания и в затесненных местах допускается увеличивать продольный уклон до 1:10 на протяжении не более 10 м. Бордюрные пандусы

на пешеходных переходах должны полностью располагаться в пределах зоны, предназначенной для пешеходов, и не должны выступать на проезжую часть. Перепад высот в местах съезда на проезжую часть не должен превышать 0,015 м;

– п. 7.1.3. В зоне обслуживания посетителей общественных зданий и сооружений различного назначения следует предусматривать места для инвалидов из расчета не менее 5 %, но не менее одного места от расчетной вместимости учреждения или расчетного числа посетителей, в том числе и при выделении зон специализированного обслуживания маломобильных групп населения в здании.

Система средств информационной поддержки должна быть обеспечена на всех путях движения, доступных для маломобильных групп населения на все время (в течение суток) эксплуатации учреждения или предприятия в соответствии с ГОСТ Р 51256-2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования» и ГОСТ Р 52875-2018 «Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению».

При проектировании участка здания или комплекса следует соблюдать непрерывность пешеходных и транспортных путей, обеспечивающих доступ инвалидов и других маломобильных групп населения к зданиям. Эти пути должны стыковаться с внешними по отношению к участку с коммуникациями и остановками городского транспорта.

Ограждения участков должны обеспечивать возможность опорного движения маломобильных групп населения через проходы и вдоль них.

На открытых автостоянках около объектов социальной инфраструктуры на расстоянии не далее 50 м от входа, а при жилых зданиях – не далее 100 м следует выделять не менее 10% мест (но не менее одного места) для транспорта инвалидов с учетом ширины зоны для стоянки не менее 3,5 м.

На автомобильных стоянках при специализированных зданиях и сооружениях для инвалидов следует выделять для личных автомобилей инвалидов не менее 20% мест, а около учреждений, специализирующихся на лечении спинальных больных и восстановлении опорно-двигательных функций, – не менее 30% мест.

При наличии на стоянке мест для автомашин, салоны которых приспособлены для перевозки инвалидов на креслах-колясках, ширина боковых подходов к местам стоянки таких машин должна быть не менее 2,5 м.

Места стоянки оснащаются знаками, применяемыми в международной практике.

### **3.5 Инженерная подготовка территории**

При проектировании систем, объектов и сооружений инженерной защиты от затопления и подтопления территорий необходимо руководствоваться СП 104.13330.2016 «СНиП 2.06.15-85 Инженерная защита территории от затопления и подтопления». При проектировании инженерной защиты территории от затопления и подтопления надлежит разрабатывать комплекс мероприятий, обеспечивающих предотвращение затопления и подтопления территорий в зависимости от требований их функционального использования и охраны природной среды или устранение отрицательных воздействий затопления.



Мероприятия по инженерной защите территорий и объектов от негативного воздействия вод:

Защиту территорий от затопления следует осуществлять:

- обвалованием территорий со стороны реки, водохранилища или другого водного объекта;
- искусственным повышением рельефа территории до незатопляемых планировочных отметок;
- аккумуляцией, регулированием, отводом поверхностных сбросных и дренажных вод с затопленных, временно затопляемых, орошаемых территорий и низинных нарушенных земель.

При благоустройстве набережных и строительстве автомобильных дорог вдоль рек необходимо предусматривать мероприятия для защиты берегов.

Технические характеристики и расположение объектов инженерной защиты определяются на стадии подготовки рабочей документации, после проведения соответствующих инженерно-технических изысканий.

#### **4 ВЫВОДЫ О РЕЗУЛЬТАТАХ РЕАЛИЗАЦИИ ПРЕДЛОЖЕНИЙ О РАЗМЕЩЕНИИ ОБЪЕКТОВ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ ГОРОДСКОГО ОКРУГА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЕ УСЛОВИЙ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ ИХ ДОСТИЖЕНИЯ**

Реализация запланированных мероприятий по размещению объектов местного значения городского округа в области транспортной инфраструктуры позволит обеспечить выход транспортной инфраструктуры города Омска на качественно новый уровень.

К расчетному сроку реализации генерального плана (конец 2040 года) ожидается достичь повышения качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также субъектов, осуществляющих экономическую деятельность на территории городского округа, улучшения доступности объектов транспортной инфраструктуры в соответствии с нормативами градостроительного проектирования города Омска, повышения надежности и безопасности системы транспортной инфраструктуры.

Сокращение доли использования легкового транспорта будет происходить за счет создания качественных альтернатив передвижения, таких как пассажирский транспорт общего пользования, пешеходная инфраструктура, возможность перемещения на велосипедном транспорте.

Благодаря перераспределению спроса на транспортные услуги у населения г. Омска будет обеспечена потребность в доступе к общественным объектам, позволяющим вести здоровый образ жизни (пешая ходьба, скандинавская ходьба, бег, велотренировки), жить в высоко комфортной городской среде (благоустроенные территории городских улиц, санитарный порядок и минимизация вредных выбросов от личного автотранспорта, новый автомобильный парк пассажирского транспорта общего пользования).

Повышение качества и доступности предоставляемых услуг городским пассажирским транспортом позволит достичь увеличения количества перевезенных пассажиров транспортом общего пользования, создаст условия, способствующие пересадке жителей с личного транспорта на транспорт общего пользования.

Для реализации всех запланированных мероприятий по размещению объектов местного значения городского округа необходима дальнейшая разработка документов транспортного планирования и документации по планировке территории.

**5 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ВНЕСЕНИЮ ИЗМЕНЕНИЙ В ДОКУМЕНТЫ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ И СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ДОКУМЕНТЫ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ И СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ СУБЪЕКТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**5.1 Предложения по внесению изменений в Схему территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения**

Развитие воздушного транспорта в городском округе будет связано, прежде всего, с выносом аэропорта Омск (Центральный) за границы населенного пункта г. Омск. Для реализации данного мероприятия необходимо внесение изменений в СТП Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения.

**ПРИЛОЖЕНИЕ А**

**А.1 ПИСЬМО МИНИСТЕРСТВА СТРОИТЕЛЬСТВА, ТРАНСПОРТА  
И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ОМСКОЙ ОБЛАСТИ ОТ 07.05.2020 № МСТД-4637**



**МИНИСТЕРСТВО  
СТРОИТЕЛЬСТВА, ТРАНСПОРТА И  
ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА  
ОМСКОЙ ОБЛАСТИ**

П. Некрасова ул., д. 6, г. Омск, 644099  
Тел.: (3812) 23-29-41, факс (3812) 24-70-19  
E-mail: [minstroy@omskportal.ru](mailto:minstroy@omskportal.ru)

Руководителям органов  
исполнительной власти,  
органов местного самоуправления  
Омской области,  
руководителям организаций  
(по списку)

*07.05.2020* № *МСТД-4637*

На № \_\_\_\_\_

О направлении протокола совещания

Направляем для сведения и использования в работе протокол совещания (в режиме видео-конференц-связи) по вопросу о необходимости отображения объекта регионального значения Омского метрополитена в документах территориального планирования от 10.04.2020.

Информацию о выполнении решений совещания просим направить в Министерство строительства, транспорта и дорожного хозяйства Омской области в соответствии указанными сроками.

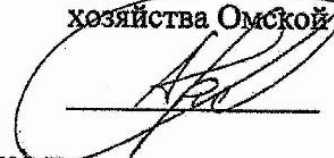
Приложение: на 5 л. в 1 экз.

Заместитель Председателя  
Правительства Омской области,  
Министр

А.А. Заев

О.В. Спирина  
8(3812)247009

УТВЕРЖДАЮ:  
Заместитель Председателя  
Правительства Омской области  
Министр строительства,  
транспорта и дорожного  
хозяйства Омской области

  
А.А. Заев

**ПРОТОКОЛ**

совещания по вопросу о необходимости отображения объекта  
регионального значения Омского метрополитена в документах  
территориального планирования

Дата и время проведения:

10 апреля 2020 года, 12.00 час.  
в режиме видео-конференц-связи

**ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВУЮЩИЙ:**

Заместитель Председателя Правительства Омской области, Министр  
строительства, транспорта и дорожного хозяйства Омской области А.А. Заев

**ПРИСУТСТВОВАЛИ:**

- |                                |   |   |
|--------------------------------|---|---|
| Бальцер<br>Илья Сергеевич      | - | Генеральный директор ООО «ИТП «Град»  |
| Брюхов<br>Кирилл Станиславович | - | Заместитель директора департамента<br>архитектуры и градостроительства<br>Администрации города Омска              |
| Григоренко<br>Ольга Николаевна | - | Заместитель директора департамента<br>имущественных отношений Администрации<br>города Омска                       |
| Дузенко<br>Марина Николаевна   | - | Заместитель директора ООО «ИТП «Град»   |
| Козлов<br>Евгений Юрьевич      | - | Министр имущественных отношений Омской<br>области   |
| Лазуткин<br>Алексей Юрьевич    | - | Начальник управления транспорта<br>Министерства строительства, транспорта и<br>дорожного хозяйства Омской области |

- |                                 |   |  |
|---------------------------------|---|--|
| Михеева<br>Елена Михайловна     | - | Заместитель начальника управления градостроительной политики, начальник отдела развития территории департамента строительства и градостроительной политики Министерства строительства, транспорта и дорожной деятельности Омской области |
| Плеханов<br>Владимир Михайлович | - | Заместитель директора Казенного учреждения Омской области «Управление заказчика по строительству транспортных объектов и гидротехнических сооружений Омской области»   |
| Спирина<br>Оксана Валерьевна    | - | Начальник управления градостроительства и архитектуры Министерства строительства, транспорта и дорожного хозяйства Омской области  |
| Сычев<br>Владмир Вячеславович   | - | Руководитель департамента строительства и градостроительной политики Министерства строительства, транспорта и дорожного хозяйства Омской области   |
| Шлендер<br>Роман Ассафович      | - | Начальник отдела стратегического планирования ООО «ИТП «Град»  |

#### ПРИНЯЛИ К СВЕДЕНИЮ:

Постановлением Правительства Омской области от 19.08.2009 №156-п «Об утверждении схемы территориального планирования Омской области» (далее — Схема), утвержден перечень планируемых объектов регионального значения, в том числе строительство Омского метрополитена, расположенного в границах города Омска, Омского и Любинского муниципальных районов Омской области.

Строительство Омского метрополитена предусмотрено Генеральным планом муниципального образования городской округ город Омск Омской области, утвержденным Решением Омского городского Совета от 25.07.2007 № 43.

Департаментом архитектуры и градостроительства Администрации города Омска заключен муниципальный контракт ООО «ИТП «Град» на выполнение комплекса научно-исследовательских работ «Разработка документов территориального планирования и градостроительного зонирования (в том числе

внесение изменений), включая подготовку документации для внесения сведений о границах населенных пунктов и границах территориальных зон в Единый государственный реестр недвижимости», в котором предусмотрены работы по актуализации Генерального плана муниципального образования городской округ город Омск Омской области в целях приведения в соответствие с требованиями действующего законодательства.

Проектом Генерального плана муниципального образования городской округ город Омск Омской области, размещенным в Федеральной государственной информационной системе территориального планирования, объект регионального значения Омский метрополитен не предусмотрен.

Министерством строительства, транспорта и дорожного хозяйства Омской области ведутся работы по заключению контракта с победителем конкурса по подготовке проекта «Внесение изменений в схему территориального планирования Омской области» ООО «ИТП «Град». Изменения вносятся в том числе в части отображения объектов регионального значения.

В 2019 году Казенным учреждением Омской области «Управление заказчика по строительству транспортных объектов и гидротехнических сооружений Омской области» проведены работы по объекту «Консервация объекта капитального строительства «Первый пусковой участок первой линии Омского метрополитена от станции «Красный путь (Библиотека им. А.С. Пушкина) до станции «Автовокзал» (Соборная) с электродепо».

Управлением Росреестра по Омской области отказано в осуществлении государственного учета и государственной регистрации права собственности Омской области по объекту в связи с отсутствием действующего разрешения на строительство. Срок действия ранее выданного разрешения истек.

Основанием для отказа в выдаче нового разрешения на строительство является отсутствие правоустанавливающих документов на земельные участки. В настоящее время не оформлены правоустанавливающие документы на земельные участки в месте врезки к пути ЗАО «Омский Мостоотряд № 63» для размещения подъездной ветки к электродепо в связи с наличием ареста на имущество ЗАО «Омский Мостоотряд № 63», заключаемого в запрете на осуществление регистрационных действий.

Для получения разрешения на строительство объекта «Первый пусковой участок первой линии Омского метрополитена от станции «Библиотека им. Пушкина» до станции «Соборная» с электродепо» также необходимо откорректировать проектную документацию с выделением этапов строительства объекта. Стоимость корректировки проектной документации около 300 млн. руб.

В связи с необходимостью содержания законсервированного объекта, оформления правоустанавливающих документов на объект незавершенного строительства, оформления исходно-разрешительной документации на объект капитального строительства необходимо предусмотреть планируемый объект регионального значения Омский метрополитен в документах территориального планирования.

Земли в границах муниципального образования городской округ город

Омск Омской области зарезервированы Приказом Министерства имущественных отношений Омской области от 30.11.2017 № 45-п «О резервировании земель для государственных нужд Омской области в границах муниципального образования городской округ город Омск Омской области в целях размещения 1 и 2 линий Омского метрополитена». Срок резервирования истекает 30.11.2020.

**РЕШИЛИ:**

1. Министерству строительства, транспорта и дорожного хозяйства Омской области, ООО «ИТП «Град» откорректировать планируемый объект регионального значения Омский метрополитен в Схеме территориального планирования Омской области, предусмотрев его размещение в границах города Омска.

Срок исполнения – 15 августа 2020 года.

2. Министерству строительства, транспорта и дорожного хозяйства Омской области подготовить и направить замечания по проекту Генерального плана муниципального образования городской округ город Омск Омской области, размещенному в Федеральной государственной информационной системе территориального планирования, в части отражения планируемого объекта регионального значения Омского метрополитена.

Срок исполнения – 15 мая 2020 года.

3. Казенному учреждению Омской области «Управление заказчика по строительству транспортных объектов и гидротехнических сооружений Омской области» направить в департамент архитектуры и градостроительства Администрации города Омска и ООО «ИТП «Град» имеющуюся проектную документацию по объекту Омский метрополитен.

Срок исполнения – 24 апреля 2020 года.

4. Департаменту архитектуры и градостроительства Администрации города Омска, ООО «ИТП «Град» откорректировать проект Генерального плана муниципального образования городской округ город Омск Омской области, предусмотрев планируемый объект регионального значения Омский метрополитен в границах построенной части.

Срок исполнения – 15 августа 2020 года.

5. Администрации города Омска направить официальную позицию Министерство строительства, транспорта и дорожного хозяйства Омской области и Министерство имущественных отношений Омской области по вопросу необходимости отображения в Генеральном плане муниципального образования городской округ город Омск Омской области части Омского метрополитена, работы по строительству которой не велись, с учетом потребности в транспортном обеспечении жителей города Омска.

Срок исполнения – 15 мая 2020 года.



6. Департаменту архитектуры и градостроительства Администрации города Омска с учетом принятых решений об отображении в документах территориального планирования планируемого объекта регионального значения Омского метрополитена направить предложения в Министерство имущественных отношений Омской области о необходимости резервирования земель для государственных нужд в целях размещения Омского метрополитена.  
Срок исполнения – 15 мая 2020 года.

**А.2 ПИСЬМО КАЗЕННОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ОМСКОЙ ОБЛАСТИ «УПРАВЛЕНИЕ ЗАКАЗЧИКА ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ТРАНСПОРТНЫХ ОБЪЕКТОВ И ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ»**

Казенное учреждение  
Омской области  
"Управление заказчика по строительству  
транспортных объектов и  
гидротехнических сооружений"  
(КУ "Управление по строительству")  
ул.Красный Путь, 109, г.Омск, 644033  
тел/факс: 8 (3812) 770-443  
E-mail: [gidrouzel@inbox.ru](mailto:gidrouzel@inbox.ru)  
ОГРН 1135543004376  
ИНН/КПП 5501247054/550101001

Руководителю департамента  
строительства и градостроительной  
политики  
Министерства строительства,  
транспорта и дорожного хозяйства  
Омской области  
В.В. Сычёву

От \_\_\_\_\_ 20\_\_ № \_\_\_\_\_  
МСТД-  
На№ 5851 от 08.06. 20 20

О направлении информации

Уважаемый Владимир Вячеславович!

Для дальнейшего отображения объекта в схеме территориального планирования Омской области сообщаем Вам наименование объектов в соответствии с утверждённой проектной документацией:

1. Первый пусковой участок первой линии Омского метрополитена от станции "Красный путь" (библиотека им. А.С. Пушкина) до станции "Автовокзал" (Соборная) с электродепо;
2. Первоочередной участок первой линии Омского метрополитена от станции "Рабочая" до станции "Маршала Жукова".

Учитывая то, что участок ст. «Туполевкая» законсервирован на неопределённый срок для отображения объекта в схеме территориального планирования предлагаем использовать следующее наименование:

- Первоочередной участок первой линии Омского метрополитена от станции "Рабочая" до станции "Маршала Жукова" (ПК 52+70.10– ПК 60+84.50).

Одновременно направляем Вам в электронном виде раздел проектной документации «Первый пусковой участок первой линии Омского метрополитена от станции "Красный путь" (библиотека им. А.С. Пушкина) до станции "Автовокзал" (Соборная) с электродепо», Проект полосы отвода, Том 2.1.1 58901-ППО1.1 Книга 1 «План трассы и продольный профиль» и технический план на построенные сооружения первоочередного участка.

Директор

А.И. Молчанов

Сас С.П.  
770-443