

Приложение
к решению Мирнинской
поселковой Думы
«22»июля 2016 № 55/2

Программа
комплексного развития транспортной
инфраструктуры муниципального образования
Мирнинское городского поселения Орчевского
района Кировской области на 2016-2037 годы.

Оглавление

Введение.....	3
Паспорт Программы	4
1. Общие сведения.....	7
1.2 Социально-экономическое развитие муниципального образования.	9
1.3 Демографическая ситуация.	12
2. Состояние транспортной инфраструктуры.	13
2.1 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.....	21
2.2 Риски выполнения программных мероприятия.	21
2.3 Состояние безопасности движения в МО Мирнинское городского поселения.	22
3. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Мирнинского городского поселения.	23
4. Перспективы развития транспортной инфраструктуры.	24
4.1 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Мирнинского городского поселения.....	25
4.2 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.	26
4.3 Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Мирнинского городского поселения.	26
Вариант 1 (базовый).	27
Вариант 2 (умеренно-оптимистичный).....	27
Вариант 3 (экономически обоснованный).....	27
5. Система программных мероприятий.....	27
на первом этапе (2016-2021гг.):.....	32
на втором этапе (2022-2025гг.):.....	33
на третьем этапе на перспективу (2026-2037 годы):.....	33
6. Финансовые потребности для реализации Программы.....	33
7. Методики и оценка эффективности мероприятий.	34
8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Мирнинского городского поселения.....	38

Введение

Одним из основополагающих условий развития поселения является комплексное развитие транспортной инфраструктуры. Этапом, предшествующим разработке основных мероприятий Программы, является проведение анализа и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования.

Анализ и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования, а также прогноз его развития проводится по следующим направлениям:

- социально-экономическое развитие;
- демографическое развитие;
- перспективное строительство;
- состояние транспортной инфраструктуры.

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей транспортными услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры. Основными целями программы являются:

- обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования;
- обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;
- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;
- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;
- обеспечение условий для управления транспортным спросом;
- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию Программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов.

Паспорт Программы

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Мирнинское городского поселения Оричевского района Кировской области на 2016-2037 годы.
Основание для разработки Программы	<p>Правовыми основаниями для разработки Программы комплексного развития являются:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Градостроительный кодекс Российской Федерации; 2. Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; 3. Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
Заказчик Программы	Администрация Мирнинского городского поселения Оричевского района Кировской области.
Основной разработчик Программы	Администрация Мирнинского городского поселения Оричевского района Кировской области.
Цели Программы	<ul style="list-style-type: none"> – развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; – повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения; – повышение комплексной безопасности устойчивости транспортной системы.
Задачи Программы	<ul style="list-style-type: none"> – увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям; – повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения; – обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения; – увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей.
Целевые индикаторы	<ul style="list-style-type: none"> – доля протяженности автомобильных дорог общего

и показатели	<p>пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;</p> <ul style="list-style-type: none"> - доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения; - протяженность пешеходных дорожек; - протяженность велосипедных дорожек; - обеспеченность постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием; - количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог муниципального значения; - обеспеченность населения услугами транспортного обслуживания
Сроки и этапы реализации Программы	<p>Мероприятия Программы охватывают период 2016 – 2021 годы и на перспективу до 2037 года. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам.</p>
Объемы и источники финансового обеспечения Программы	<p>Общий объем финансирования Программы составляет в 2016 - 2021 годах – 60 845,00 тыс. руб. за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.</p> <p>Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2016 - 2037 годов, могут быть уточнены при формировании проектов местного бюджета на текущий финансовый год.</p> <p>Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода.</p>

<p>Мероприятия программы</p>	<p>Для реализации поставленных целей и решения задач программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:</p> <p>1. Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.</p> <p>2. Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.</p> <p>3. Капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.</p> <p>4. Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.</p> <p>5. Организация дорожного движения. Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.</p> <p>6. Ремонт и строительство пешеходных и велосипедных дорожек. Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения.</p> <p>7. Содержание, установка дорожных знаков. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и на них в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004.</p> <p>8. Содержание и ремонт электрических линий уличного освещения. Реализация мероприятий позволит выполнить СП 52.13330.2011. «Естественное и искусственное освещение» СНиП 23-05-95.</p>
------------------------------	---

1. Общие сведения.

Муниципальное образование Мирнинского городского поселения находится в западной части Оричевского района, что расположен в центральной части Кировской области. Площадь городского поселения - 134,25 км кв.

Мирнинское городское поселение граничит:

- на юге, юго-западе – с Пищальским сельским поселением;
- на востоке – с Шалеговским сельским поселением;
- на севере – с Истобенским сельским поселением;

Северо-восточная граница МО Мирнинского городского поселения совпадает с границей Оричевского района, вследствие чего имеются совместные границы с Котельничским районом. Территория МО Мирнинского городского поселения относится к центральному агроклиматическому району Кировской области.

Административным центром МО Мирнинского городского поселения является пгт. Мирный. Расстояние от пгт Мирный до областного центра — г. Кирова – 82,5 км. Поселок находится рядом с железной дорогой. Территорию поселения пересекает Транссибирская магистраль Москва-Владивосток, на которой расположены железнодорожные станции: Быстряги и Марадыковский. На рисунке 1. представлены границы МО Мирнинское городского поселения в Оричевском районе.

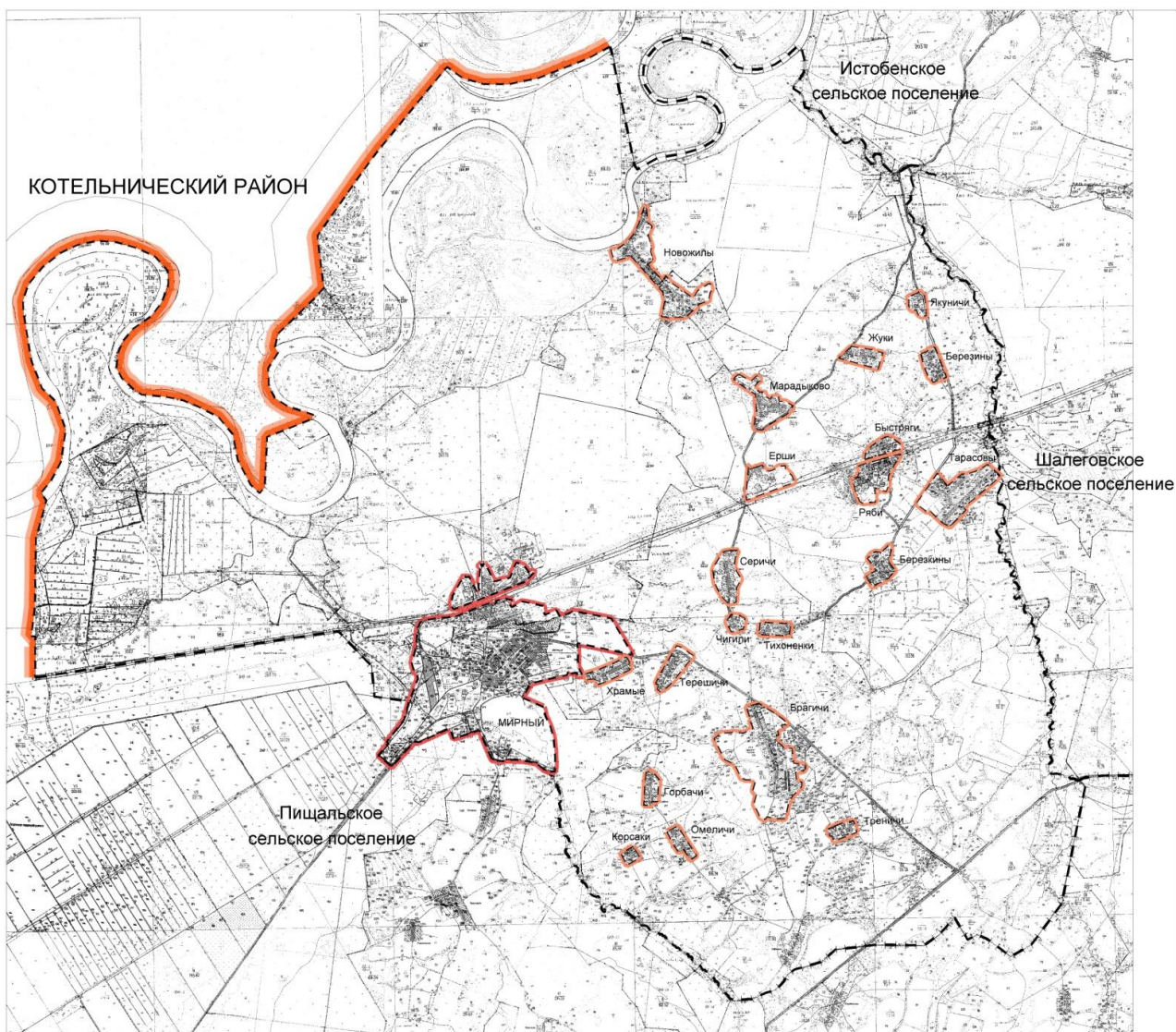


Рисунок 1. Границы муниципального образования.

Транспорт — важная составляющая хозяйственного комплекса Кировской области. Его доля в общем, числе занятых в экономике области равна примерно 7%, в производственных фондах - 20%. Функционально, как и везде, транспорт осуществляет здесь перевозки населения и грузов, способствует формированию межотраслевых, внутрирайонных, межрайонных связей. Однако в Оричевском районе, в связи с огромной пространственной протяженностью, неравномерностью распределения природных богатств, населения, производства по ее территории, роль транспорта в обеспечении нормального функционирования муниципальных округов неизмеримо возрастает. Поэтому при планировании и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, необходим учет климатических особенностей территории поселения.

Территория МО Мирнинского городского поселения относится к зоне достаточного увлажнения. Среднегодовая сумма осадков составляет от 500-550 мм до 700 мм. Среднегодовая сумма осадков составляет 678 мм. Наибольшее количество осадков, в период с апреля по октябрь составляет 433мм. 70% осадков выпадает в теплый период в виде ливневых дождей, часто сопровождающимися грозами. Зимние осадки имеют меньшую интенсивность, но большую продолжительность. Первый снег, обычно, выпадает в конце октября, но лежит

недолго и исчезает вследствие потеплений. Устойчивый снежный покров образуется в середине ноября и держится 160-170 дней. Средняя из наибольших высот составляет 50-60 см на открытых участках и 70-80 см на защищенных.

Ветровой режим обусловлен общей циркуляцией атмосферы. Господствующими ветрами в районе являются ветра южного направления. Среднегодовая скорость ветра составляет 3,9 м/с. Летом скорость ветра ниже -3,3 м/с, чем зимой.

Туманы на территории района наблюдается в среднем 24 дня в году. Метели, как правило, возникают при ветрах южной четверти, со скоростью более 6 м/сек. В среднем за зиму наблюдается 45-50 дней с метелью.

К неблагоприятным атмосферным явлениям относятся суховеи. Вероятность интенсивных суховеев равна 15-28 %.

Устойчивый переход средней суточной температуры воздуха через 0°C к положительным значениям происходит 4-9 апреля. В последующий период проходит интенсивное снеготаяние, и на южных территориях района поля полностью освобождаются от снега. Средняя за месяц температура воздуха в апреле оказывается равной 3-5°C, в мае – 9-12°C.

В большинстве весенних дней выпадают осадки. В теплый период выпадает в виде дождей, часто сопровождающихся грозами, в среднем до 23 дней за лето.

Летний температурный режим со среднесуточной температурой воздуха выше 15°C заканчивается 9-22 августа. За июнь выпадает 64-67 мм, за июль- 79-85 мм, за август-61-64 мм.

Осенний период характеризуется, в основном, теплой погодой с небольшими осадками. Лишь отдельные метеостанции отмечают заморозки в воздухе и на поверхности почвы (в травостое заморозки начинаются в конце августа).

Устойчивый переход среднесуточной температуры воздуха через 10°C в сторону понижения происходит 7-15 сентября. Средняя месячная температура воздуха в сентябре составляет 8,5-10°C. Осадки в сентябре частые, в октябре более сухо. Но во второй его декаде иногда выпадают сильные дожди.

Зимний температурный режим воздуха, на большей части территории, устанавливается в последней пятидневке октября. И до конца декабря характер погоды неустойчив, с частой, временами резкой сменой волн тепла и холода. Средняя за ноябрь температура воздуха составляет -5 - -6,5°C, за декабрь -7 - -7,5°C. Осадки в ноябре выпадают часто. Но если в первой половине они в основном несущественные, то во второй - чаще отмечаются сильные снегопады. Сумма их за месяц составляет 44-50 мм. В декабре в большинстве дней сухо или выпадают несущественные осадки. В сумме за месяц выпадает 39-41 мм.

Высота снежного покрова к концу декабря достигает 16-38 см. Средняя высота снежного покрова составляет 50-55 см, средняя глубина промерзания почвы 60-65 см, (в малоснежные и морозные зимы глубина промерзания достигает 100-135 см).

1.2 Социально-экономическое развитие муниципального образования.

Экономическую основу местного самоуправления муниципального образования составляют находящиеся в муниципальной собственности имущество: движимое, недвижимое, средства местных бюджетов, земельные участки. Общая

стоимость казны муниципального образования 519042187,47 руб. из нее - имущества (в том числе с объектами, переданными в оперативное управление, концессию): балансовая – 447 млн. руб.; остаточная – 404,6 млн. руб.

При размещении учреждений и предприятий обслуживания необходимо учитывать обеспечение населения услугами первой необходимости в пределах пешеходной доступности не более 30 минут.

Социальная сфера муниципального образования представлена средней общеобразовательной школой, школой искусств, детским садом, амбулаторией, аптекой, Домом культуры, спортивным залом, стадионом, железнодорожным вокзалом, Центром досуга, гостиницами. Развитие культурного досуга жителей поселения, вовлечение их в занятия массовым спортом и физической культурой – это один из показателей формирования доступной и благоприятной среды проживания

Площадь жилого фонда муниципального образования составляет 74,1 тыс. м². Всеми видами благоустройства жилой фонд оборудован на 86, 15%: центральным водопроводом – на 84,2 %, сетями канализации – на 83,7 %, централизованным отоплением – на 83,7%, ваннами – на 83,7%, природным газом 97,9%, центральным горячим водоснабжением – на 83,7%.

Средний объем ввода в эксплуатацию нового жилья за счет всех источников финансирования составляет 100 м²/год. В Мирнинском городском поселении показатель обеспеченности жильем на одного человека составляет 22,5 кв.м. Однако при внешне благополучной картине проблемными являются низкие объемы жилищного строительства, они составляют 100 кв. метров в год.

Основными источниками хозяйственно-питьевого и противопожарного водоснабжения на территории поселения в настоящий момент являются подземные артезианские воды. Водопотребление пгт. Мирного осуществляется из артезианских скважин. Водоснабжение малых неперспективных населенных пунктов осуществляется из шахтных колодцев.

Централизованная хозяйственно-бытовая система канализации имеется в пгт. Мирный. Сельское население остальных населенных пунктов пользуется надворными уборными и водонепроницаемыми выгребами, стоки из которых вывозятся на очистные сооружения.

На территории Мирнинского городского поселения Оричевского района имеется магистральный газопровод высокого давления Кумены - Мирный. С начала газификации к поселению подведен межпоселковый газопровод, по программе «Утилизация химических отходов» введена в эксплуатацию и функционирует газовая котельная мощностью на 22 МВт.

В настоящее время электроснабжение Мирнинского городского поселения централизованное и осуществляется от объединенной энергосистемы Урала. Электроснабжение ведется от сетей энергетического управления филиала «Кировэнерго» через понизительные подстанции.

Одним из основных факторов, определяющих перспективы экономического развития муниципального образования Мирнинское городского поселения Оричевского района и его место в экономике Кировской области, является развитие промышленного комплекса.

Целями развития промышленного комплекса являются создание эффективной добычи и разработки полезных ископаемых(торф) и, вместе с тем, решение социальных проблем поселения.

Главная стратегическая задача развития промышленного сектора в перспективе – это дальнейшее поступательное его развитие с целью расширения сырьевой базы для предприятий тепловой промышленности. Превращение существующего на территории муниципального образования промышленного комплекса в высокоразвитую систему, сочетающую в себе использование новейших технологий в области добычи и переработки торфа.

Реализация этой задачи невозможна без создания благоприятных условий и предпосылок для функционирования промышленного комплекса, как внутренних (уровень развития ресурсного потенциала), так и внешних (расширение и усиление государственной поддержки из бюджетов разного уровня для всех хозяйствующих субъектов независимо от формы собственности и организационно-правового статуса хозяйствующих субъектов).

В настоящее время основной проблемой, препятствующей развитию промышленного сектора муниципального образования, является недостаток собственных инвестиционных ресурсов предприятий топливной промышленности Кировской области. Импульсивный характер бюджетного финансирования промышленности, отсутствие собственных средств предприятия для закупки новой высокопроизводительной техники и оборудования, влечёт за собой сокращение производственно-технического потенциала, что существенно снижает темпы роста промышленного производства и экономики поселения в целом.

Основными природными ресурсами городского поселения являются лесные участки, пожарное водохранилище на реке Погиблица, крупное Пищальское месторождение торфа, расположенное рядом со ст. Марадыковский. В настоящее время добычу топливного торфа ведет Пищальский производственный участок ЗАО «ВяткаТорф». Основной объем торфа поставляется на ТЭЦ г. Кирова. По своим физико-химическим свойствам добываемый торф может быть использован для производства высококачественного торфобрикета.

Наибольший удельный вес в структуре промышленного производства занимает производство промышленной продукции и добыча полезных ископаемых. Убыточных предприятий на территории поселения нет. В таблице 1. указаны основные экономические направления развития экономики муниципального образования.

Таблица 1. Основные направления экономического развития.

Промышленность	ПУ «Пищальский» ЗАО «ВяткаТорф», ООО «Гринвуд», ООО «Греда», ИП Савиных С.А., ООО «Термобрус», ОАО «Железнодорожный путь», Завод по безопасному хранению и уничтожению химического оружия (УХО), ООО «Вятский тэн Оричи»
Сельское хозяйство	Развитие личного подсобного хозяйства на территории поселения
Добыча полезных ископаемых	Добыча торфа ПУ «Пищальский» ЗАО «ВяткаТорф»
Прочие направления экономического роста	Развитие малого предпринимательства - торговля, оказание ритуальных услуг, общественное питание, бытовые и транспортные услуги, оказание коммунальных услуг

1.3 Демографическая ситуация.

Высокая социальная значимость транспортной системы в Оричевском районе объясняется, прежде всего, низким уровнем компактности проживания населения на территории района. Сегодня более 70% населенных пунктов имеют численность проживающих 100 человек и менее. Подобная не компактность, наличие малочисленных населенных пунктов приводят к значительным затратам на содержание инфраструктуры социальной сферы и отрицательно влияют на качество оказываемых услуг.

Численность постоянно проживающего населения на 31.01.2015 г в Мирнинском городском поселении составляла 3528 человек.

В связи с окончанием уничтожения химического оружия на объекте Марадыковский в 2015 году значительно сократилось число зарегистрированного населения на территории воинской части и Вахтового поселка, где проживали люди, работающие на заводе по уничтожению. Динамика численности зарегистрированного населения на территории поселения представлена в таблице 2.

Таблица 2. Численность зарегистрированного населения.

Населенный пункт	год				
	2011	2012	2013	2014	2015
пгт Мирный	2548	2568	2552	2510	2496
п. Быстряги и деревни	398	388	378	362	360
В/ч и вахтовый поселок	485	518	670	957	672
всего	3431	3474	3600	3829	3528

В течение пяти лет стабильно сокращается и количество граждан, проживающих в сельских населенных пунктах. На рисунке 2. изображена динамика роста и снижения численности муниципального образования.

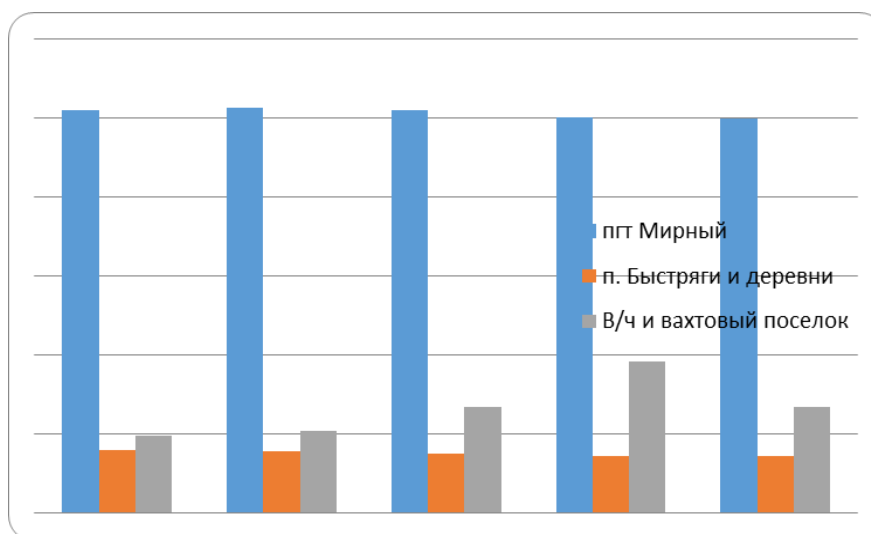


Рисунок 2. Динамика численности населения.

Муниципальное образование Мирнинского городского поселения имеет благоприятное транспортно-географическое положение для ведения хозяйственной деятельности, развития экономических связей со всеми регионами России.

Относительно высокий уровень газификации, инженерного обустройства, устойчивого энергоснабжения территории позволяют активно вести жилищное и производственное строительство, развивать промышленность, агропромышленный комплекс, социальную сферу.

2. Состояние транспортной инфраструктуры.

Транспортная доступность является важной составляющей комфортности жизнедеятельности граждан, обеспечивающей свободу передвижения и мобильность населения, экономической конкурентоспособности региона. Сегодня обеспеченность дорогами становится все более важной составляющей жизни людей и экономического развития региона.

Современное состояние транспортной сети является серьезным сдерживающим фактором регионального развития и развития человеческого потенциала, снижает возможности самореализации человека и конкурентоспособность области в межрегиональном пространстве. Поэтому создание рациональной, разветвленной, современной транспортной сети, удовлетворяющей потребности населения и экономики области в транспортной доступности, согласно Стратегии, является приоритетной задачей развития региона.

Развитие транспортной инфраструктуры МО Мирнинского городского поселения является необходимым условием улучшения качества жизни населения.

Протяженность улично-дорожной сети в границах населенных пунктов составляет 42 километров 360 метров, из них с асфальтобетонным покрытием 15 километров 15 метров, с покрытием из железобетонных дорожных плит 10 километров 882 метров, покрытых щебнем и гравием 2 километра 721 метров, грунтовых 13 километров 777 метров. Размеры транспортных потоков на основном направлении пгт. Мирный – объект 1205 УХО «Марадыковский» составляет от 350 транспортных единиц в сутки, на дорогах транзитных участков сельских населенных пунктов от 80 транспортных единиц в сутки.

Протяженность линий уличного освещения в пгт. Мирный составляет 20,55 км, в п. Быстряги – 808м, в д. Тарасовы – 2,35км, в д. Брагичи – 1,47 км.

Проблемой улично-дорожной сети поселения в сельской местности является ее износ и то, что технические параметры и уровень инженерного оснащения сельских улиц и дорог не отвечает современным требованиям и не соответствует интенсивности движения транспорта, в связи с увеличением числа собственников автотранспорта. Дороги в сельских населенных пунктах поселения нуждаются в ежегодном грейдировании, а в дальнейшем, в уплотнении грунта щебнем или строительными отходами (железобетон, кирпич, шифер).

Состояние дорожной одежды в административном центре пгт Мирный соответствует современным требованиям, но есть необходимость частичного ямочного ремонта, который возникает в результате эксплуатации дорог:

- Ремонт дорожного покрытия в д. Брагичи (сильно изношено, имеются выбоины и трещины в асфальтном покрытии).
- Требуется реконструкция трубопереезда в д. Тарасовы или устройство нового.

– Требуется строительство железнодорожного моста, через Трансибирскую магистраль (территорию Мирнинского городского поселения делит железная дорога, часть населения вынуждена ежедневно пересекать железнодорожные пути без пешеходного перехода. Это нарушает комфортность проживания граждан, создает угрозу их жизни).

На территории Мирнинского городского поселения вдоль автомобильных дорог, на перекрестках установлены дорожные знаки, а также имеется 5 пешеходных переходов которые необходимо содержать в надлежащем состоянии.

Обустройство дорожного проспекта по ул. Ленина улучшило видимость для пешеходов и водителей на протяжении всего следования, а также улучшило эстетичный вид в поселке, но для содержания в надлежащем состоянии газонов и цветников требуется дополнительное финансирование.

В зимний период содержание улично-дорожной сети является наиболее ресурсозатратным из-за большой протяженности дорог поселения и устаревшей снегоуборочной техники.

Структурная схема транспортного комплекса состоит из двух основных составляющих: внутренний пассажирский транспорт и внешний транспорт. Во внутреннем пассажирском транспорте выделяется частный автомобильный и частный таксомоторный. Внешний транспорт представлен автомобильными средствами передвижения, обслуживающими междугородние перевозки. Межмуниципальные и внутриобластные пассажирские перевозки выполняются в основном автомобильным и железнодорожным транспортом.

Внутренние транспортно-экономические связи Мирнинского городского поселения осуществляются одним видом транспорта: **автомобильным**.

Железнодорожный транспорт - В настоящее время на территории Мирнинского городского поселения проходит Трансибирская магистраль со станциями Марадыковский, Быстряги.

Водный транспорт – На территории Мирнинского городского поселения водный транспорт не используется, никаких мероприятий по обеспечению водным транспортом не планируется.

Воздушные перевозки не осуществляются.

В муниципальном образовании существует проблема по обеспечению жителей услугами общественного пассажирского транспорта. Автотранспортные предприятия на территории муниципального образования отсутствуют. Перевозка пассажиров по автомобильным дорогам в сторону пгт. Оричи, города Кирова, обеспечивает частный автомобильный и частный таксомоторный транспорт. В муниципальном образовании внутренний общественный транспорт в настоящее время отсутствует. Большинство передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения.

Стратегической целью в данной отрасли является улучшение обеспечения транспортными услугами жителей муниципального образования с учетом перспективного плана развития дорожно-транспортной сети, автомобильного транспорта.

Перераспределение основных транспортных направлений в рассматриваемом периоде не планируется.

Личный автотранспорт хранится в гаражах, расположенных в зонах, отведенных Правилами землепользования и застройки Мирнинского городского поселения для гаражных зон, и на приусадебных участках частных домовладений

граждан, дополнительных гаражных кооперативов для личного автотранспорта не требуется.

Проектирование системы общественного транспорта должно полностью отвечать требованиям, предъявляемым в части, касающейся обеспечения доступности объектов общественного транспорта для населения, и, в том числе, для его маломобильных групп. Общественный транспорт должен упростить перемещение населения из населенного пункта к областному центру, между поселениями и внутри муниципального образования.

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Мирнинского городского поселения. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, с областным центром, обеспечивают жизнедеятельность муниципального образования, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. Сеть внутри муниципальных автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Улично-дорожная сеть Мирнинского городского поселения представляет собой сложившуюся сеть улиц и проездов, обеспечивающих внешние и внутренние связи на территории муниципального образования с производственной зоной, с кварталами жилых домов, с общественной зоной.

В составе улично-дорожной сети выделены улицы и дороги следующих категорий:

- поселковые дороги, по которым осуществляется транспортная связь населенного пункта с внешними дорогами;
- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром;
- улицы в жилой застройке (жилые улицы). По этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;
- пешеходные улицы – по ним осуществляется связь с учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественного центра.

На сегодняшний день большая часть основных улиц и дорог муниципального образования Мирнинское городского поселения выполнена в капитальном исполнении (асфальтобетонное).

Общая характеристика улично-дорожной сети муниципального образования Мирнинского городского поселения отражена в таблице 3.

Таблица 3. Перечень улично-дорожной сети муниципального значения.

№ п/п	Наименование автодороги местного значения	Общая протяженность, км., в т.ч по видам покрытия				
		Грунт км	замощенная часть, в т.ч.			гравий, щебень км
			усовершенствованное		ж/б плиты	
			Асфальт			

				км	км	
1	Мирный, ул. Радченко	1,62		1,62		
2	Мирный, ул. Гагарина	1,164		1,164		
3	Мирный, ул. Лесная	0,255	0,105	0,15		
4	Мирный, ул.Первомайская	0,56	0,02	0,54		
5	Мирный, ул.Железнодорожная	3,123		1,762		1,361
6	Мирный, ул. Комарова	0,8	0,1	0,7		
7	Мирный, ул.Октябрьская	2,825	0,215	1,366	1,244	
8	Мирный, ул. Ленина	1,16		1,16		
9	Мирный, ул. Спортивная	0,13		0,13		
10	Мирный, ул. Ст. Халтурина	1,25	0,1	0,565		0,585
11	Мирный, ул. Пионерская	0,215		0,215		
12	Мирный, ул. Лесозаводская	0,94	0,1	0,84		
13	Мирный, пер. Юбилейный	0,195		0,195		
14	Мирный, пер. Комсомольский	0,225		0,225		
15	Мирный, пер. Профсоюзный	0,184		0,094		0,09
16	Мирный, пер. Проездной	0,173		0,173		
17	Мирный, ул. Привокзальная	0,3	0,3			
18	Мирный, ул. Энергетиков	0,519			0,519	
19	Мирный, ул. Сов. Армии	1,311	0,31		1,001	
20	Мирный, ул. Труда	0,418			0,418	
21	Мирный, ул. Производственная	0,196	0,19		0,006	
22	Мирный, дорога на кладбище	0,68		0,68		
23	Мирный, Проезд № 1	0,144		0,144		

24	Мирный, Проезд № 2	0,083	0,083			
25	д. Новожилы	3,649	0,801		2,848	
26	д. Тарасовы	2,106	1,956	0,15		
27	д. Марадыково	1,025	1,025			
28	д. Брагичи	2,654	0,669	1,985		
29	д. Березкины	0,622		0,622		
30	д. Березины	0,711	0,711			
31	п. Быстряги	3,099	2,589	0,51		
32	Казарма 894 км.	0,373	0,373			
33	д. Храмые	0,65				0,65
34	д. Чигили	0,164			0,164	
35	д. Якуничи	0,2	0,2			
36	д. Горбачи	0,372	0,372			
37	д. Ряби	0,22	0,22			
38	д. Ерши	0,535	0,535			
39	д. Жуки	0,549	0,549			
40	д. Омеличи	0,6	0,6			
41	д. Треничи	0,5	0,5			
42	д. Серичи	0,762			0,762	
43	д. Терешичи	0,639	0,614	0,025		
44	д. Тихоненки	0,54	0,54			
45	Дорога д. Серичи – д. Новожилы	3,92			3,92	
	ИТОГО:	42,36	13,777	15,015	10,882	2,721

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние автодорог, пролегающих по территории муниципального образования Мирнинское городское поселение оценивается как удовлетворительное.

Вблизи общественных и социально значимых объектов на территории муниципального образования организованы парковочные места. Пешеходными тротуарами оснащены центральные улицы пгт. Мирный.

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и

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

На территории МО Мирнинское городское поселение проводится программа "Развитие транспортной инфраструктуры Мирнинского городского поселения Оричевского района Кировской области". Показатели реализации программы представлены в таблице 4.

Таблица 4. Сведения о достижении показателей эффективности реализации муниципальной программы

№п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	Значение показателей			Весовой балл показателя
			2014 год	отчетный 2015 год		
				план	факт	
1	Доля протяженности улучшенного дорожного покрытия (щебенение) грунтовых дорог поселения к общей протяженности грунтовых дорог в поселении.	%	1,9	1,8	19,7	10,9 = 1
2	Доля грейдеризированных грунтовых дорог поселения к общей протяженности грунтовых дорог на территориях населенных пунктов городского поселения	%	62,1	59	97	1,6 = 1
3	Доля заключенных муниципальных контрактов на выполнение работ по ремонту и содержанию дорог Мирнинского городского поселения к общему числу заключенных муниципальных контрактов в поселении, путем проведения торгов и запроса предложений	%	7,8	25	31	1,2=1
4	Отсутствие протоколов об административном нарушении должностного лица, юридического лица в части содержания улично-дорожной сети поселения	шт	0	0	1	0
5	Доля установленных (восстановленных) дорожных знаков в границах населенных пунктов к	%		6	13,3	2,2=1

	<p>общему числу дорожных знаков в населенных пунктах Мирнинского городского поселения</p>						
--	---	--	--	--	--	--	--

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Мирнинского городского поселения, поэтому совершенствование сети внутрипоселковых и межмуниципальных автомобильных дорог общего пользования имеет большое значение для поселения.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Проведенный анализ эффективности работ по текущему ремонту и ремонту путем замены верхнего слоя покрытия показывает, что при объеме работ, превышающем 20% от общей площади покрытия, текущий ремонт является неэффективным. Поэтому в Программе предпочтение отдается капитальному ремонту.

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

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете муниципального образования эксплуатационное состояние незначительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц в д. Брагичи.

Применение программно-целевого метода в развитии внутри поселковых автомобильных дорог общего пользования Мирнинского городского поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов. План реализации программы на 2016 год отражен в таблице 5.

Таблица 5. «Совершенствование и реконструкция улично-дорожной сети муниципального образования Мирнинское городского поселения Оричевского района Кировской области»

№	Наименование мероприятия	Предполагаемое финансирование мероприятия	Срок исполнения
---	--------------------------	---	-----------------

1. Содержание улично-дорожной сети			
1.1.	Грейдирование грунтовых дорог Мирнинского городского поселения	115 000,00	Апрель-сентябрь
1.2.	Расчистка от снега дорог Мирнинского городского поселения	708 700,00	Ноябрь – апрель
1. Содержание элементов разметки и дорожных знаков дорог поселения			
2.1.	Приобретение дорожных знаков	40 000,00	июнь
2.2.	Нанесение элементов разметки на дорожное покрытие, приобретение краски	10 000,00	Май
3. Строительство и ремонт дорог			
3.2.	Ямочный ремонт асфальтного дорожного покрытия: д. Брагичи, ул. Ст. Халтурина, ул. Радченко	218 316,00	Июнь
4. Благоустройство дорог			
4.1.	Содержание дорожного проспекта по ул. Ленина	105 000,00	Апрель – сентябрь
4.2.	Очистка мелиоративной канавы в районе улиц Спортивная, Гагарина, пер. Юбилейный	194 870,00	Октябрь
	Итого по Программе	1 391 886,00	
6. Содержание и ремонт уличного освещения			
1.1	Текущий ремонт и содержание электрических сетей уличного освещения Мирнинского городского поселения	220 000,00	В течение года
1.2.	Приобретение электротоваров	100 000,00	В течение года
1.3.	Оплата за потребленную электроэнергию	1 000 000,00	Предоплата ежемесячно
1.4	Капитальный ремонт электрических сетей уличного освещения Мирнинского городского поселения	57 000,00	сентябрь

Острой проблемой является состояние искусственных сооружений на автомобильных дорогах поселения. В настоящее время на местных дорогах эксплуатируется 5 трубопереездов под основным полотном дороги. На сегодняшний день 4 имеют неудовлетворительное состояние и требуют капитального ремонта.

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

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды.

Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо.

Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.

Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума)- окись углерода (угарный газ) – опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность является носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скармливание травы животным.

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является дальнейшее расширение использования альтернативного топлива – сжатого и сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей.

2.2 Риски не достижения результатов программных мероприятий.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

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

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

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

Фактором риска, оказывающим влияние на результаты программы и на который участники программы не могут оказать непосредственного влияния, является рост количества дорожно-транспортных происшествий с участием водителей, стаж управления которых транспортным средством, менее 3-х лет. Уровень подготовки водителей остается низким и требует принятия мер на федеральном уровне.

В качестве мероприятий программы, направленных на управление рисками, их своевременное выявление и минимизацию предлагается развитие систем фото- и видео фиксации нарушений правил дорожного движения на территории Мирнинское городское поселение и развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, повышению уровня аварийности.

2.3 Состояние безопасности движения в МО Мирнинское городское поселение.

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

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

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

Цели повышения уровня безопасности транспортной системы, сокращения темпов роста количества дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, числа пострадавших и погибших в них, обозначены и в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2037 года.

Таким образом, задачи сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения за счет повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и, как следствие, сокращение демографического и социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий согласуются с приоритетными задачами социально-экономического развития Российской Федерации в долгосрочной и среднесрочной перспективе и направлены на обеспечение снижения темпов убыли населения Российской Федерации, создание условий для роста его численности. В таблице 6. представлены данные о количестве ДТП в МО Мирнинского городского поселения с 2014г. по 25.06 2015г.

Таблица 6. Журнал учета ДТП на территории МО Мирнинского городского поселения

Дата	Кол-во учетных ДТП	Кол-во погибших	Кол-во пострадавших
------	--------------------	-----------------	---------------------

2014г.	6	-	2
2015г.	26	-	1
01.01.2016 по 25.06.2016	12	-	-

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом будет увеличиваться. Объем перевозок грузовыми и легковыми автомобилями также увеличится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения.

При условии сохраняющейся улично-дорожной сети в Мирнинском городском поселение, предполагается увеличение интенсивности дорожного движения и соответственно количества дорожно-транспортных происшествий.

Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимо продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

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

3. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Мирнинского городского поселения.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Мирнинского городского поселения на 2016 – 2037 гг. подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса РФ от 29.12.2004 г. №190 – ФЗ
- Федерального закона от 29.12.2014 г. № 456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»
- Федерального закона от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федерального закона от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- поручения Президента Российской Федерации от 17.03.2011 г. № Пр-701;
- постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 г. N 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»
- Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;

– Генерального плана Мирнинского городского поселения Оричевского района Кировской области до 2037 года.

4. Перспективы развития транспортной инфраструктуры.

Прогнозирование развития транспортной инфраструктуры опирается на анализ демографической ситуации на территории, процессов рождаемости и смертности, миграции населения, анализ структуры населения, поскольку основная цель транспортной инфраструктуры - это удовлетворение потребностей населения.

Развитие дорожной сети позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту экономики в границах поселения.

В основу организации жилой зоны положена сложившаяся планировочная структура жилых кварталов, в основном с усадебной застройкой с различными по площади приусадебными участками. Выделение резервных территорий для нового строительства предусмотрено в сложившихся кварталах за счет застройки свободных участков.

Целями Программы являются:

- развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;
- повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;
- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Для достижения цели по развитию современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, необходимо решить задачу, связанную с увеличением протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям. Это позволит увеличить пропускную способность дорожной сети, улучшить условия движения автотранспорта и снизить уровень аварийности за счет ликвидации грунтовых разрывов, реконструкции участков автомобильных дорог местного значения, имеющих переходный тип проезжей части.

Для достижения цели по повышению доступности услуг транспортного комплекса для населения в области автомобильных дорог необходимо решить задачу, связанную с созданием условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения.

Для достижения цели по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в области автомобильных дорог необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах местного значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети и транспортной безопасности дорожного хозяйства. Дороги местного значения поселения в направлениях движения пешеходов необходимо оборудовать средствами снижения скоростей, средствами регулирования движения.

Целью программы в области безопасности дорожного движения является сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий. Условиями ее достижения является решение следующих задач:

- снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;
- развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях - спасение жизней;
- развитие систем фото - и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

Основные ожидаемые конечные результаты реализации программы:

- сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий;
- снижение тяжести последствий;
- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети в МО Мирнинского городского поселения.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- резервирование земельных участков для новых автодорог и транспортных развязок;
- строительство улично-дорожной сети на территории районов нового жилищного строительства;

На расчётный срок:

- дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Оричевского района;
- упорядочение улично-дорожной сети в поселении, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
- проектирование и строительство транспортных развязок в 1 уровне;
- строительство новых главных и основных автодорог;
- строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в поселении;

4.1 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Мирнинского городского поселения.

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

Воздушные перевозки на территории поселения не осуществляются. Водный транспорт на территории поселения не развит.

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

Автомойки, автосервисы, на территории Мирнинского городского поселения отсутствуют.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей

обозначены в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89», так:

- согласно п. 11.27, потребность в АЗС составляет: одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;
- согласно п. 11.26, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей;
- согласно п. 11.19, общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

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

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

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;
- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива. Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:
- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;
- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (ненефтяного происхождения) топливно-энергетических ресурсов.

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

4.3 Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Мирнинского городского поселения.

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

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно- оптимистичный) и варианта 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития поселения.

Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного

бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

Вариант 1 (базовый). Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса.

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

Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). На территории Мирнинского городского поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

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

Вариант 3 (экономически обоснованный). На территории поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий предполагает проектирование и капитальный ремонт 4 искусственных сооружений, предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в Мирнинском городском поселении, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

5. Система программных мероприятий.

Основными факторами, определяющими направления разработки и последующей реализации Программы, являются:

- тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся незначительным повышением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания и промышленности;
- состояние существующей системы транспортной инфраструктуры;
- перспективное строительство малоэтажных домов, направленное на улучшение жилищных условий граждан;

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

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог, ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожного покрытия проезжей части, реконструкции искусственных сооружений для приведения их характеристик в соответствие с параметрами автомобильных дорог на соседних участках, повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности.

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

Основой эффективной реализации мероприятий программы является точность и своевременность информационного обеспечения всех ее участников. Основными задачами мероприятия по информационному обеспечению являются:

- создание и поддержание единого информационного пространства в целях надежного управления дорожным хозяйством и эффективного контроля за деятельностью дорожных организаций и предприятий, привлеченных к выполнению мероприятий программы, а также повышения качества обслуживания пользователей дорог;

- обеспечение дорожных организаций необходимой информацией по реализации мероприятий программы;

- информирование населения о ходе выполнения программы и ее итогах, а также разъяснение ее целей и задач.

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

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах сельского населенного пункта и сельского поселения принимаются в соответствии со СП 42.13330.2011

«Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» в таблице 7.

Таблица 7. Параметры уличной сети в пределах городского поселения.

Категория сельских улиц и дорог	Основное назначение	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Ширина пешеходной части тротуара, м
Поселковая дорога	Связь сельского поселения с внешними дорогами общей	60	3,5	2	—
Главная улица	Связь жилых территорий с общественным центром	40	3,5	2—3	1,5—2,25
Улица в жилой застройке:					
основная	Связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением	40	3,0	2	1,0—1,5
второстепенная (переулок)	Связь между основными жилыми улицами	30	2,75	2	1,0
проезд	Связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей	20	2,75—3,0	1	0—1,0
Хозяйственный проезд, скотопроезд	Прогон личного скота и проезд грузового транспорта к приусадебным участкам	30	4,5	1	—

В основу построения улично-дорожной сети положена идея увеличения числа связей между существующими и планируемыми районами на территории муниципального образования и включение улично-дорожной сети поселения в автодорожную систему региона.

В соответствии с уровнем в иерархии улиц должен быть выполнен поперечный профиль каждой из них.

Неизменными должны остаться ширина проезжих частей, типы развязок и основные направления движения. При подготовке комплексной транспортной схемы муниципального образования эти поперечные профили и схемы развязок могут быть откорректированы.

При проектировании улиц и дорог в районах нового жилищного строительства необходимо соблюдать проектную ширину улиц в красных линиях, что позволит избежать в дальнейшем реализации дорогостоящих мероприятий по изъятию земельных участков и сноса объектов капитального строительства с целью

расширения улиц. Проектируемые улицы должны размещаться таким образом на рельефе, чтобы было выполнено требование соблюдения нормативных уклонов. Необходимо уделять особое внимание проектированию и строительству основных улиц в условиях наличия сложных геоморфологических факторов.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

- ремонт существующей сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе и улично-дорожной сети, улучшение их транспортно- эксплуатационного состояния;
- обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования, находящихся в границах населённых пунктов муниципального образования.

Организация мест стоянки и долговременного хранения транспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и агропромышленной зоне поселения. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

- Обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства (весь период);
- Строительство автостоянок около объектов обслуживания (весь период);
- Организация общественных стоянок в местах наибольшего притяжения (первая очередь – расчётный срок)

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя:

- Устройство велодорожек в поперечном профиле магистральных улиц (расчётный срок перспектива);

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

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

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

Мероприятия по данному разделу:

- Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением (расчётный срок - перспектива);
- Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию без барьерной среды (весь период).

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы три основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом (в противном случае конкурентной среды не будет).

В рамках задачи, предусматривающей создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, предусмотрены мероприятия, направленные на формирование устойчивых транспортных связей с соседними населенными пунктами, муниципальными образованиями, дорогами регионального и федерального значения.

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

- Учет в территориальном планировании муниципального образования мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период);
- Обеспечение при разработке проектов планировки и межевания резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог (весь период);
- Обеспечение соблюдения режима использования полос отвода и охранных зон железных дорог и автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период) в рамках полномочий органов местного самоуправления.

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

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

Внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам федерального значения, позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять

меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

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

Достижение целей повышения безопасности дорожного движения на территории планируется за счет реализации следующих мероприятий:

- проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ;
- информационно-пропагандистское обеспечение мероприятий по повышению безопасности дорожного движения;
- профилактика детского дорожно - транспортного травматизма;
- обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;
- согласование безопасных маршрутов движения школьных автобусов;
- развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах;
- развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий;
- организации деятельности по предупреждению аварийности.

Исходя из общего количества легковых автомобилей, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса, видно, что в настоящее время поселение не обеспечено:

- Станции Технического Обслуживания - мощностью три поста;

Для соблюдения нормативов минимальной обеспеченности населения пунктами технического обслуживания автомобильного транспорта в расчетный срок в поселении планируется развитие объектов придорожного сервиса: проектирование и строительство одной станции технического обслуживания в пгт. Мирный.

Мероприятия данного раздела планируются как дополнительные из-за недостатка финансовых средств при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

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

на первом этапе (2016-2021гг.):

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- проектирование и капитальный ремонт искусственных сооружений
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения
- оборудование общественной стоянки на перекрестке ул. Гагарина и ул. Ленина.

- установка ограждений на пешеходном перекрестке около Мирнинской средней образовательной школы.
- создание пешеходной зоны по ул. Гагарина.
- заасфальтировать участки дороги у бордюров на ул. Ленина. (длительный период времени не проводилась).
- прочистка мелиоративной канавы ул. Спортивная в сторону ул. Гагарина, для сохранения дорожного покрытия и трубопереездов по ул. Первомайская, Спортивная, Гагарина.
- обновление горизонтальной разметки пешеходных переходов по ул. Ст. Халтурина, ул. Ленина, ул. Октябрьская.
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).
- проектирование и строительство СТО- 3 поста.
- проектирование и строительство автомойки.
- на втором этапе (2022-2025гг.):**
- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения
- на третьем этапе на перспективу (2026-2037 годы):**
- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме.
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения
- проектирование и создание велодорожек и веломаршрутов на территории Поселения;
- создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.
- Активизация работы по совместному с Правительством области проекту «Строительство железнодорожного моста через Транссибирскую магистраль на ст. Марадыковский» и транспортного узла (ж/д) с транспортной обработкой грузов.
- Строительство автомобильной дороги г. Котельнич - пгт Мирный и автомобильного моста через р. Вятка.
- Реконструкция автомобильной грунтовой дороги IV категории пгт Мирный – с. Пищалье.
- Проектирование и строительство АГЗС у пгт Мирный.

5. Финансовые потребности для реализации Программы

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Кировской области и бюджета муниципального образования Мирнинское городское поселение, а также внебюджетные источники.

Транспортная система городского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления Орчического района и органов государственной власти Кировской области по развитию транспортной инфраструктуры.

При реализации программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

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

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

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

Прогноз поступления денежных средств на реконструкцию и капитальный ремонт автодорог поселения указан в таблице 8.

Таблица 8. Прогноз поступления денежных средств на реконструкцию, капитальный ремонт и содержание автодорог поселения.

Источник финансирования	Объем финансирования в тыс. рублей.					
	2016	2017	2018	2019	2020	2021-2037
Федеральный бюджет						
Бюджет поселений	2845,00	2900,00	2900,00	2900,00	2900,00	46400,00
всего	2845,00	2900,00	2900,00	2900,00	2900,00	46400,00

Общая потребность в капитальных вложениях по муниципальному образованию Мирнинского городского поселения на 2016-2021год приблизительно составляет **5893,6** тыс. рублей, значительную долю занимают бюджетные средства.

Конкретные мероприятия Программы и объемы ее финансирования могут уточняться ежегодно при формировании и проект местного бюджета на соответствующий финансовый год.

6. Методики и оценка эффективности мероприятий.

Оценка эффективности реализации муниципальной программы проводится ежегодно на основе оценки достижения показателей эффективности реализации муниципальной программы, сравнения фактических сроков реализации мероприятий муниципальной программы с запланированными, а также с учетом объема ресурсов, направленных на реализацию муниципальной программы.

Оценка достижения показателей эффективности реализации муниципальной программы осуществляется по формуле:

$$П_{эф} = \frac{\sum_{i=1}^n П_i}{n}, \text{ где}$$

$П_{эф}$ - степень достижения показателей эффективности реализации муниципальной программы (%);

$П_i$ - степень достижения i -го показателя эффективности реализации муниципальной программы (%);

n - количество показателей эффективности реализации муниципальной программы.

Степень достижения i -го показателя эффективности реализации муниципальной программы рассчитывается путем сопоставления фактически достигнутых и плановых значений показателей эффективности реализации муниципальной программы за отчетный период по следующим формулам:

для показателей, желательной тенденцией развития которых является рост значений:

$$П_i = П_{фi} / П_{плi} \times 100\%,$$

для показателей, желаемой тенденцией развития которых является снижение значений:

$$П_{фi} = П_{плi} / П_{фi} \times 100\%, \text{ где}$$

$П_{фi}$ - фактическое значение i -го показателя эффективности реализации муниципальной программы (соответствующих единиц измерения);

$П_{плi}$ - плановое значение i -го показателя эффективности реализации муниципальной программы (соответствующих единиц измерения).

В случае если значения показателей эффективности являются относительными (выражаются в процентах), то при расчете эти показатели отражаются в долях единицы.

Оценка объема ресурсов, направленных на реализацию муниципальной программы, осуществляется путем сопоставления фактических и плановых объемов финансирования

муниципальной программы в целом за счет всех источников финансирования за отчетный период по формуле:

$$У_{\phi} = \Phi_{\phi} / \Phi_{\text{пл}} \times 100\%, \text{ где}$$

$У_{\phi}$ - уровень финансирования муниципальной программы в целом (%);

Φ_{ϕ} - фактический объем финансовых ресурсов за счет всех источников финансирования, направленный в отчетном периоде на реализацию мероприятий муниципальной программы (тыс. рублей);

$\Phi_{\text{пл}}$ - плановый объем финансовых ресурсов за счет всех источников финансирования на реализацию мероприятий муниципальной программы на соответствующий отчетный период, установленный муниципальной программой (тыс. рублей).

Оценка эффективности реализации муниципальной программы производится по формуле:

$$Э_{\text{пр}} = \frac{П_{\text{эф}} + У_{\phi}}{2}$$

$Э_{\text{пр}}$ - оценка эффективности реализации муниципальной программы (%);

$П_{\text{эф}}$ - степень достижения показателей эффективности реализации муниципальной программы (%);

$У_{\phi}$ - уровень финансирования муниципальной программы в целом (%).

В целях оценки эффективности реализации муниципальной программы устанавливаются следующие критерии:

Если значение показателя $Э_{\text{пр}}$ от 80% до 100% и выше, то эффективность реализации муниципальной программы оценивается как высокая;

Если значение показателя $Э_{\text{пр}}$ от 70% до 80%, то эффективность реализации муниципальной программы оценивается как средняя;

Если значение показателя $Э_{\text{пр}}$ ниже 70%, то эффективность реализации муниципальной программы оценивается как низкая.

Достижение показателей эффективности реализации муниципальной программы в полном объеме (100% и выше) по итогам ее реализации свидетельствует, что качественные показатели эффективности реализации муниципальной программы достигнуты.

Ежегодно исполнитель, ответственный за реализацию муниципальной программы готовит годовой отчет о ходе реализации и оценке эффективности реализации муниципальной программы в срок до 1 марта года, следующего за отчетным, и представляет его ведущему специалисту по финансово-экономическим вопросам.

Ведущий специалист по финансово-экономическим вопросам, до 1 мая года, следующего за отчетным, разрабатывает сводный годовой доклад о ходе реализации и оценке эффективности реализации муниципальной программы и представляет его главе администрации Мирнинского городского поселения.

Основными факторами, определяющими направления разработки Программы комплексного развития системы транспортной инфраструктуры Мирнинского городского поселения на 2016 - 2037 годы, являются тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся увеличением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания.

Мероприятия разрабатывались исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры, условий ее эксплуатации и эффективности реализации программных мероприятий.

Выполнение включённых в Программу организационных мероприятий и инвестиционных проектов, при условии разработки эффективных механизмов их реализации и поддержки со стороны местных администраций, позволит достичь целевых показателей транспортной инфраструктуры муниципального образования Мирнинского городского поселения на расчетный срок. Достижение целевых индикаторов в результате реализации программы комплексного развития характеризует будущую модель транспортной инфраструктуры поселения. Целевые индикаторы и показатели Программы представлены в таблице 9.

Таблица 9. Целевые индикаторы и показатели.

Наименование	Единица измерения	2016	2017	2018	2019	2020	2021-2037
Доля протяженности улучшенного дорожного покрытия (щебенение) грунтовых дорог поселения к общей протяженности грунтовых дорог в поселении.	%	20	21	22	23	24	25
Доля грейдированных грунтовых дорог поселения к общей протяженности грунтовых дорог на территориях населенных пунктов городского поселения	%	97	97	97	97	97	97

Доля заключенных муниципальных контрактов на выполнение работ по ремонту и содержанию дорог Мирнинского городского поселения к общему числу заключенных муниципальных контрактов в поселении, путем проведения торгов и запроса предложений	%	20	20	20	20	20	20
Отсутствие протоколов об административном нарушении должностного лица, юридического лица в части содержания улично-дорожной сети поселения	шт.	0	0	0	0	0	0
Доля установленных (восстановленных) дорожных знаков в границах населенных пунктов к общему числу дорожных знаков в населенных пунктах Мирнинского городского поселения	%	10	10	10	10	10	10

При определении необходимых мероприятий и объемов работ по совершенствованию и развитию улично-дорожной сети поселения учтены:

- минимально необходимые объемы работ по содержанию и ремонту дорожной сети с учетом существующей и перспективной интенсивности движения;
- обеспечение соответствия технических параметров дорожной сети нормативным требованиям и с включением в финансирование мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

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

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

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае

успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также – Программы) в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений и городских округов. Затем, в конце декабря 2014 года в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры.

Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана городского округа или поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены, в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований.

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития социальной инфраструктуры городских поселений, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4 Требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и городских поселений, по общему правилу, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, поселения – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования планом и программой комплексного социально-экономического развития поселения, городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по

проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Положения Градостроительного кодекса РФ и существование отдельных Требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов.

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

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

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Кировской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

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

Транспортная система Мирнинского городского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

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