РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

БРЯНСКАЯ ОБЛАСТЬ

КРАСНОГОРСКИЙ РАЙОН

АДМИНИСТРАЦИЯ КРАСНОГОРСКОГО РАЙОНА

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от.16.06.2021г.  № 375-А

пгт. Красная Гора

Об утверждении программы

«Комплексное развитие систем

транспортной инфраструктуры на территории

Красногорского городского поселения

Красногорского района

Брянской области на 2021-2031годы»

  В соответствии с Федеральными законами от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», ст.26 Градостроительного кодекса Российской Федерации, Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. № 1440 «Об утверждении Требований к Программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»

       ПОСТАНОВЛЯЮ:

1.  Утвердить программу «Комплексное развитие систем транспортной  инфраструктуры на территории Красногорского городского поселения Красногорского района Брянской области на 2021-2031годы» согласно приложению.

2. Постановление об утверждении программы «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры на территории Красногорского городского поселения Красногорского района Брянской области на 2021-2031 годы» от 09.12.2019г. №668 считать утратившим силу.

3. Контроль за выполнением данного постановления возложить на заместителя главы администрации Красногорского района Боровика А.В.

 Глава администрации района С.С. Жилинский

УТВЕРЖДЕНА

             Постановлением администрации

Красногорского района

От 16.06.2021г. №375-А

**ПРОГРАММА**

**«Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры на территории Красногорского городского поселения Красногорского района Брянской области на2021-2031годы»**

**Паспорт**

**программы  «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры на территории Красногорского городского поселения Красногорского района Брянской области на 2021-2031годы»**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры на территории Красногорского городского поселения Красногорского района Брянской области на 2021-2031годы (далее – Программа) |
| Основания для разработки программы | Градостроительный кодекс Российской федерации  -Федеральный закон от 29.12.2014 N 456-ФЗ "О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации";  -Федеральный закон от 06 октября 2003 года [№ 131-ФЗ](http://zakon.scli.ru/ru/legal_texts/act_municipal_education/index.php?do4=document&id4=96e20c02-1b12-465a-b64c-24aa92270007) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;  -Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. N 1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». |
| Заказчик программы | Администрация Красногорского района. 243160, Брянская область, Красногорского р-он, пгт. Красная гора, ул. Первомайская, 6 |
| Исполнители программы | Администрация Красногорского района. 243160, Брянская область, Красногорского р-он, пгт. Красная гора, ул. Первомайская, 6 |
| Цель программы | Обеспечение развития транспортной инфраструктуры, обеспечивающей безопасность участников дорожного движения, доступность её объектов для всех категорий граждан, качество и эффективность транспортного обслуживания населения |
| Задачи программы | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения;  - доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования городского поселения;  -развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности- в перевозке пассажиров и грузов на территории городского поселения;  -развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в городском поселении;  -эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Целевые показатели (индикаторы) программы | - снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции);  - увеличение протяженности дорог с твердым покрытием;  - достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры,  - уменьшение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения,- увеличение протяженности тротуаров. |
| Сроки реализации программы | 2021-2031годы |
| Укрупнённое описание запланированных мероприятий программы | -ремонт муниципальных автомобильных дорог общего пользования;  -содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них;  -увеличение протяжённости дорог с твёрдым покрытием. |
| Объёмы и источники финансирования программы | Средства местного бюджета и областного бюджета  2021-14768,251  2022-11083,570  2023-15679,605  2024-15836,401  2025-16025,304 |
| Ожидаемые результаты реализации Программы | -повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности сельского поселения;  -обеспечение надежности и безопасности системы транспортной инфраструктуры;  - проведение капитального ремонта, строительства и реконструкции, автомобильных дорог общего пользования местного значения;- повышение протяженности тротуаров и пешеходных дорожек. |

1. **Общие положения**

Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры поселения это документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, который предусмотрен государственными и муниципальными программами, планом и программой социально-экономического развития Красногорского городского поселения. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения разрабатывается и утверждается органом местного самоуправления поселения, на основании утвержденного в порядке, установленном Градостроительным Кодексом РФ, генерального плана поселения. Реализация программы должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Обеспечение надежного и устойчивого обслуживания жителей Красногорского городского поселения (в дальнейшем - Поселение) транспортными услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры - одна из главных проблем, решение которой необходимо для повышения качества жизни жителей и обеспечения устойчивого развития поселения. Решение проблемы носит комплексный характер, а реализация мероприятий по улучшению качества транспортной инфраструктуры возможна только при взаимодействии органов власти всех уровней, а также концентрации финансовых, технических и научных ресурсов.

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

1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.

2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.



1. **Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры. Положение Красногорского городского поселения Красногорского муниципального района в структуре пространственной организации Брянской области**

Основными факторами, определяющими направления разработки Программы, являются:

-тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся незначительным повышением численности населения, развитием рынка жилья и сфер обслуживания;

-состояние существующей системы транспортной инфраструктуры.

Красногорское городское поселение занимает центральную и восточную части Красногорского района Брянской области. Административным центром городского поселения и Красногорского района является поселок городского типа Красная Гора, который связан со всеми поселениями района региональными трассами и межмуниципальными трассами местного значения. С юга Красногорское городское поселение граничит с Яловским сельским поселением, с юго-запада – с Любовшанским сельским поселением, с запада – с Перелазским сельским поселением, и с севера – с Макаричским сельским поселением. С восточной стороны городское поселение граничит с Гордеевским районом Брянской области.

пгт. Красная Гора расположен в 237 км к западу от г. Брянск и связан с ним и связан шоссейной дорогой регионального значения. Красногорский район по большей части граничит с Республикой Белоруссия.

Численность населения по состоянию на 01.01.2020 года в Красногорском городском поселении – 6367 человек, в пгт. Красная Гора – 5906 человека.

Площадь территории населенных пунктов МО «Красногорское городское поселение» составляет 1312,17 га. Общая площадь городского поселения 18 342,8 га.

В таблице №1 представлены населенные пункты, которые входят в состав Красногорского городского поселения с указанием удаленности их от районного центра.

Таблица №1 - Состав населенных пунктов Красногорского городского поселения и их удаленность от районного центра

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Наименование населенного пункта | Удаленность от районного центра |
| 1 | пгт. Красная Гора | районный центр |
| 2 | д. Батуровка | 18 Км |
| 3 | пос. Щедрин | 7 Км |
| 4 | д. Дубенец | 11 Км |
| 6 | пос. Новая Москва | 5 Км |
| 7 | д. Селец | 10 Км |
| 8 | с. Великое Удебное | 16 Км |
| 9 | пос. Заглодье | 7Км |

Современная планировочная ситуация Красногорского городского поселения сформировалась на основе ряда факторов: географического положения поселения, хозяйственной деятельности, исторически сложившейся системы расселения. Территория поселения освоена равномерно.

Классификация населенных пунктов по перспективе развития Красногорского городского поселения представлена в таблице № 2.

Таблица №2 - Классификация населенных пунктов по перспективе развития Красногорского городского поселения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Населенные пункты | Количество населения (человек) | Тип населенного пункта |
| 1 | пгт. Красная Гора | 5906 | Развиваемый |
| 2 | д. Селец | 203 | Развиваемый |
| 3 | д. Батуровка | 123 | Неперспективный |
| 4 | д. Дубенец | 91 | Развиваемый |
| 5 | пос. Щедрин | 14 | Неперспективный |
| 6 | пос. Новая Москва | 5 | неперспективный |
| 7  8 | с. Великое Удебное  пос. Заглодье | 25  0 | неперспективный  Неперспективный |

**Развиваемый населенный пункт**– это населённый пункт, имеющий базу для дальнейшего экономического развития. Развитие градообразующей базы может происходить за счет развития производств (производства готовой продукции, сельскохозяйственное производство, социально-культурное и бытовое обслуживание и др.). Здесь же в приоритетном порядке должны развиваться центры социального и культурного обслуживания населения, жилищное строительство.

**Неперспективный населенный пункт**- это малонаселенный пункт, к которому не обеспечивается транспортная доступность, не обеспечивается своевременное и качественное оказание социальных услуг, жилой фонд имеет высокую степень износа, а в числе жителей преобладают граждане пожилого возраста, не имеющие попечения со стороны родственников. Затраты на инфраструктурное обеспечение удаленных малонаселенных мест существенно превышают экономический эффект от использования территории, а также отсутствуют реальные перспективы использования этой территории, наблюдается отрицательная демографическая динамика и ухудшается социальное положение местного населения.

**Пгт. Красная Гора**является административным центром, как самого поселения, так и всего района в целом. Основная часть застроенной территории населенного пункта представляет собой жилое образование с застроенной сеткой улиц и выраженным общественным центром. Основной планировочной осью являются улицы: Советская, Буйневича, Куйбышева, Больничная, вдоль которых расположены основные объекты социальной инфраструктуры, такие как: Администрация, почтовое отделение, Дом Культуры, ЦРБ, библиотеки, школа, объекты торгово – розничной сети и др. Эти объекты образуют общественный центр поселка.

**2.1Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Красногорского городского поселения**

Развитие транспортной системы Красногорского городского поселения является необходимым условием улучшения качества жизни жителей. Транспортная инфраструктура поселения является составляющей инфраструктуры Красногорского муниципального района в целом, что обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным перемещение товаров и предоставление услуг. Наличием и состоянием сети автомобильных дорог определяется территориальная целостность и единство экономического пространства. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов. Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры поселения являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта. Внешние транспортно-экономические связи поселения с другими регионами осуществляются одним видом транспорта – **автомобильным**.

**Железнодорожный транспорт**по территории Красногорского городского поселения не проходит. **Водные и воздушные перевозки** на территории Красногорского городского поселения не осуществляются.

* 1. **Характеристика сети дорог Красногорского городского поселения, оценка качества содержания дорог**

**Автомобильные дороги**являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры поселения. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, населенные пункты поселения с районным центром, обеспечивают жизнедеятельность всех населенных пунктов поселения, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста поселения, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения. К автомобильным дорогам общего пользования местного значения относятся муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах поселения, находящиеся в муниципальной собственности поселения.

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

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов. В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог.

Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков недоремонта. Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования местного значения поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов. В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете поселения эксплуатационное состояние значительной 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 настоящее время в собственности поселения находится 61,015 км автомобильных дорог общего пользования местного значения. Конфигурация сети автомобильных дорог поселения имеет линейную структуру. Сложившейся системе расселения соответствует развитая сеть автомобильных дорог, связывающая практически населенные пункты с областным и районным центром.

По территории Красногорского городского поселения не проходят дороги федерального значения.

Важнейшими в обеспечении внешних связей являются дороги регионального и межмуниципального значения, связывающие район и городское поселение с другими муниципальными образованиями области и центрами сельских поселений района. К таким дорогам относятся автомобильные дороги «Клинцы-Гордеевка-Красная Гора», «Красная Гора-Верхличи-граница республики Беларусь», « Клинцы-Ущерпье-Красная Гора» проходящие по территории городского поселения.

Частные автомобильные дороги на территории поселения отсутствуют. Характеристика улично  - дорожной сети Красногорского городского поселения представлена в таблице №3.

Таблица№ 3 - Характеристика улично  - дорожной сети Красногорского городского поселения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Название улицы | Протяженность, км | Название улицы | Протяженность, км |
| **пгт. Красная Гора** | |  |  |
| ул. Центральная | 2,8 | ул. Красноармейс­кая | 0,57 |
| ул. Победы | 0,500 | ул. Встречный | 0,15 |
| ул. 1 Мая | 0,435 | ул. Мелиоративная | 0,7 |
| ул. Сельская | 0,525 | ул. им. Лысенко | 1,55 |
| ул. Пионерская | 0,775 | ул. Западная | 1,45 |
| ул. Зеленая | 0,350 | ул. Олимпийская | 0,3 |
| ул. Комсомольская | 1,230 | ул. Прогресс | 0,350 |
| пер. Садовый | 0,575 | от ул. Больничной до ул. Красной | 0,2 |
| ул. Гагарина | 0,38 | от ул. Красной до  ул. Совхозной | 0,2 |
| пер. 3-й Комсомольский | 0,225 | ул. Автомобилистов | 0,375 |
| пер. 4-й Комсомольский | 0,2 | от ул. Юбилейной к центральному парку | 0,15 |
| пер. Криничный | 0,48 | от ул. Победы  до ул. Пионерской | 0.4 |
| ул. Садовая | 0,375 | ул. Полевая | 0,27 |
| пер. Садовый | 0,3 | от дома №4  до дома № 32 по ул.  Шоссейной | 2,725 |
| пер. Цветочный | 0,16 | пер. Тупиковый | 0,2 |
| пер. Урожайный | 0.2 | ул. Луговая | 1,125 |
| ул. Куйбышева | 2,725 | ул. Техническая | 0,3 |
| пер. Ольховый | 0,4 | пер. Заполонский | 0,25 |
| ул. Клинцовская | 0,445 | ул. Заречная | 0,55 |
| ул. Спортивная | 0,415 | пер. Московский | 0,55 |
| ул. Профсоюзная | 0,425 | ул. Северная | 0,65 |
| ул. 8 Марта | 1,2 | ул. Батуровская | 0,47 |
| ул. Новая | 0,18 | ул. Октябрьская | 0,9 |
| ул. Больничная | 2,2 | пер. Кооперативный | 0,08 |
| ул. Красная | 0,745 | ул.Больничной к газовому участку | 0,2 |
| ул. Мира | 0,85 | пер. Совхозный | 0,2 |
| ул. Совхозная | 0,55 | От ул. Больничной (от здания ЦРБ) кПБО | 2,725 |
| ул. Чкалова | 0,355 | пер. Беседьский | 0,480 |
| ул. Восточная | 0,2 | ул. Тамбовская | 0,98 |
| пер. Рабочий | 0,2 | автоподъезды и площадки | 4,49 |
| ул. Нагорная | 0,6 | **П. Щедрин** | 0,7 |
| ул. Молодежная | 1,0 | **п. Новая Москва** | 1,8 |
| ул. Космонавтов | 0,28 | **с. Великое Удебное** | |
| ул. Добровольско­го | 0,4 | ул. Октябрьская | 1,8 |
| ул. Фокина | 0,285 | ул. Садовая | 0,5 |
| ул. Безымянная | 0,30 | ул. Заречная | 0,2 |
| ул. Ромашина | 0,6 | **д. Селец** | |
| ул. Высокая | 0,2 | ул. Советская | 1,5 |
| ул. Брянская | 1,1 | ул. Молодежная | 0,2 |
| пер. Мирный | 0,175 | ул. Аксененко | 0,5 |
| ул. Пролетарская | 0,285 | ул. Совхозная | 0,5 |
| пер. Солнечный | 0,275 | ул. Набережная | 0,4 |
| пер. Парковый | 0,3 | ул. Пушкина | 0,2 |
| ул. Первомайская | 0,9 | пер. Торговый | 0,2 |
| ул. Новозыбковская | 0,7 | пер. Октябрьский | 0,5 |
| ул. Дружбы | 0,4 | пер. Садовый | 0,2 |
| ул. Строителей | 0,6 | пер. Почтовый | 0,2 |
| ул. Пушкина | 1,5 | **д. Батуровка** | |
| ул. Речная | 0,625 | ул. Советская | 0,35 |
| ул. Набережная | 0,45 | ул. Садовая | 0,37 |
| пер. Горный | 0,175 | ул. Набережная | 1,0 |
| ул. Советская | 1,6 | ул. Горная | 0,75 |
| пер. Славы | 0,175 | ул. Совхозная | 0,43 |
| пер. Юности | 0,175 | ул. Центральная | 1,0 |
| ул. Буйневича | 1,5 | ул. Молодежная | 0,65 |
| пер. Юбилейный | 0,275 | пер. Зеленый | 0,2 |
| ул. Южная | 0,625 | **д. Дубенец** | |
| пер. Партизанский | 1,05 | ул. Центральная | 1,3 |
| ул. Юбилейная | 0,65 | ул. Садовая | 0,35 |
| ул. Комарова | 0,5 | ул. Совхозная | 0,4 |

Значительная часть автомобильных дорог Красногорского городского поселения находится в неудовлетворительном техническом состоянии, в основном это автомобильные дороги общего пользования местного значения. Работы по реконструкции и строительству новых автомобильных дорог городского поселения регулярно не проводятся. Такое положение является следствием недофинансирования дорожного хозяйства. Большинство дорог, связывающих населенные пункты поселения, требуют капитального ремонта. Высокая степень износа дорожного полотна способствует снижению скорости движения транспортного потока и повышает риск возникновения аварийных ситуаций.

Недостатки транспортной системы:

- неудовлетворительное состояние дорог;

- улицы в населенных пунктах, в том числе в пгт Красная Гора, не благоустроены, тротуары зачастую отсутствуют;

- проходящий большегрузный транспорт вызывает повышенную вибрацию и шум, что сказывается не только на здоровье жителей, но и вызывает повышенный износ дорожного полотна и близлежащих зданий.

1. **Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Красногорском городском поселении, обеспеченность парковками**.

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счет увеличения числа автомобилей, находящихся в собственности граждан. Хранение автотранспорта на территории поселения осуществляется в пределах территорий предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

На некоторых парковочных местах возле общественных зданий для автомобилей маломобильных групп населения определены места с установкой дорожных знаков 8.17 «Инвалиды», 6.4 «Парковка(парковочное место)».

* 1. **Характеристика условий не моторизированного передвижения**

Для передвижения пешеходов в Красногорском городском поселении предусмотрены асфальтированные тротуары. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы регулируемые и нерегулируемые пешеходные переходы.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории Поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

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

Грузовые транспортные средства, принадлежащие собственникам всех видов собственности на территории поселения, составляют не менее 50% от общего количества автомобилей в поселении. Основная часть перевозимых грузов перевозится привлеченным транспортом. Поселение не имеет своих транспортных средств и спецтехники для содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения. Поэтому заключаются муниципальные контракты. Для прохождения технического обслуживания автотранспорта собственной производственно-технической базы, оборудования и персонала в поселении нет, но есть индивидуальные предприниматели, оказывающие спектр услуг данного направления.

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

Рассмотрим характерные факторы, неблагоприятно влияющие на окружающую среду и здоровье.

Загрязнение атмосферы. Выброс в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксин азота и серы, озон) приводят не только к загрязнению атмосферы, но и к вредным проявлениям для здоровья, особенно к распираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55дБ. Это приводит к росту сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, вызывает раздражительность.

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), который опасен для человека, животных и вызывает отравления различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые более агрессивные вещества. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность являются 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.

**4.1 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры**

Основными документами, определяющими порядок функционирования и развития транспортной инфраструктуры являются:

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

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

-Федерального закона от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

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

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

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

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

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

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 федеральных органов исполнительной власти Брянской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации инвестиционных проектов;

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

-разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры.

* 1. **Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**.

Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства бюджета Красногорского городского поселения. Привлечение средств бюджета Брянской области учитывается как прогноз софинансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования. Финансирование мероприятий Программы осуществляется в следующих формах бюджетных ассигнований: оплата муниципальных контрактов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг по ремонту дорог местного значения. Указанные в настоящей Программе средства, необходимые на реализацию мероприятий Программы, рассчитаны для ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и строительства улично-дорожной сети. Реальная ситуация с возможностями федерального и регионального бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. Таким образом, возможности органов местного самоуправления поселения должны быть сконцентрированы на решении посильных задач, опирающихся на реальную финансовую основу (содержание, текущий ремонт дорог). Объемы финансирования муниципальной программы носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

1. **Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Красногорского городского поселения. Прогноз социально – экономического и градостроительного развития Красногорского городского поселения.**

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

- транспортная доступность населенных пунктов поселения;

-наличие трудовых ресурсов позволяет обеспечить потребности населения и расширение производства;

-жилищный фонд муниципального образования Красногорского городского поселения составляет 134,0 тыс. кв. м, средняя жилищная обеспеченность на одного жителя составляет 47,5 кв. м. Средняя заработная плата населения не ниже минимальной оплаты труда. Поэтому оплата услуг водоснабжения, вывоза и утилизации ТБО доступна для населения и осуществляется регулярно.

* 1. **Экономический прогноз**

Развитие Красногорского городского поселения по вероятностному сценарию учитывает развитие следующих приоритетных секторов экономики, инфраструктуры (прежде всего, в сетевых отраслях: ЖКХ, энергетике, дорожной сети, транспорте, телекоммуникациях), социальной сферы в рамках реализации Национальных проектов («Здравоохранение», «Образование», «Доступное и комфортное жильё гражданам России»). Устойчивое экономическое развитие поселения, в перспективе, может быть достигнуто за счет дальнейшего, стабильного развития малого предпринимательства.

Мероприятия по развитию малого предпринимательства:

-оказание организационной и консультативной помощи начинающим предпринимателям;

-разработка мер по адресной поддержке предпринимателей и малых предприятий;

-снижение уровня административных барьеров;

-формирование конкурентной среды;

-расширение информационно-консультационного поля в сфере предпринимательства.

По итоговой характеристике социально-экономическое развитие поселения можно рассматривать как перспективное для частных инвестиций, что обосновывается небольшим ростом экономики, средним уровнем доходов населения и высокой транспортной доступностью, а также имеющее потенциал социально-экономического развития, способное как самостоятельно, так и с привлечением средств вышестоящих бюджетов обеспечить минимальные стандарты жизни населения, что приведёт в будущем к повышению инвестиционной привлекательности территории.

Численность постоянного населения Красногорского городского поселения на 01.01.2020 г. составила 6367 человек, из них городское население – 5906 человек, сельское население –461 человек.

В состав городского поселения входят 8 населенных пунктов, пгт. Красная гора является административным центром.

Таблица 3. Динамика изменения численности населения поселения

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Численность населения, тыс.чел | 01.01.2015 | 01.01.2016 | 01.01.2017 | 01.01.2018 | 01.01.2019 | 01.01.2020 |
| Красногорское городское поселение | 6131 | 6306 | 6414 | 6454 | 6392 | 6367 |

Естественный прирост остается главным фактором формирования демографической ситуации, отчасти он корректируется миграционным приростом, но величина его на сегодняшний день незначительна.

Жилой фонд Красногорского городского поселения составляет134,0 тыс. м2

Средняя жило обеспеченность –47,5м2/чел.

Таблица 5. Характеристика жилого фонда 2020 год.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №№ п/п | Наименование | Единица  измерения | Красногорское городское поселение |
| 1 | Общая площадь жилого фонда всего  в т.ч.: | тыс. м2 общей площади | 134,0 |
| В индивидуальных жилых домах |  | 82,8 |
| В многоквартирных жилых домах |  | 51,2 |
| 2 | Аварийный и ветхий фонд | тыс. м2 общей площади | 77,6 |
| 3 | Общее число жилых зданий/  из них в аварийном состоянии | единиц | 1 |
|  | Инженерное оборудование: | %% |  |
| водопровод | 134,0 |
| канализация | 108,3 |
| центральное отопление | 34,7 |
| газ | 134,0 |
| ванными( душем) | 55,6 |

Выводы:

Порядка 93% жилья поселения находится в частной собственности. Жилищный фонд представлен малоэтажной (индивидуальной) застройкой. Жило обеспеченность средняя. В целом оборудованность жилого фонда поселения инженерным обеспечением следует характеризовать, как высокую.

**5.2Прогноз транспортного спроса Красногорского городского поселения, объемов и характера передвижения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения.**

Относительно стабильная демографическая ситуация в Поселении позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на его территории не планируется. При этом предприятия и организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению, обязаны систематически, не реже 1 раза в 5 лет, организовывать обследования пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

**5.3**  **Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Красногорского городского поселения.**

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в поселении. Воздушные перевозки на территории Поселения не осуществляются. Водный транспорт на территории Поселения отсутствует. Автомобильный транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры 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. Количество пассажирского транспорта увеличивать не планируется. Автомойки, автосервисы, АЗС на территории поселения имеются. 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. 11.26, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.19, общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

Исходя из общего количества легковых автомобилей, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса, видно, что в настоящее время поселение обеспечено СТО. Размещение гаражей на сегодняшний день не требуется, так как дома в жилой застройке имеют придомовые участки, обеспечивающие потребность в местах постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей**.**

**5.4 Прогноз развития дорожной сети Красногорского городского поселения.**

Реализация муниципальной программы позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет качественного содержания, осуществления контроля за перевозкой грузов, инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по ремонту, капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, разработки и обновлению проектов организации дорожного движения.

В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей:

-увеличение доли муниципальных автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям;

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

-ежегодный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения протяженностью;

-проектирование тротуаров в населенных пунктах Поселения;

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

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов:

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

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

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

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

По общероссийскому статистическому прогнозу на долгосрочный период до 2025 года обеспеченность жителей индивидуальными легковыми автомобилями составит: в 2020 году-110 автомобилей на 1000 жителей в 2025 году-125 автомобилей на 1000 жителей.

К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости. В Поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

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

В период действия Программы, не предполагается изменения центров транспортного тяготения, структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения, в связи с чем усилитсязагрязнение атмосферы выбросами в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ и увеличением воздействия шума на здоровье человека.

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 (не нефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

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

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

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

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог. Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

**5.7 Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Красногорского городского поселения**

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры 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 вариант 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 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 применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики. Сценарий предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в Красногорском городском поселении, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

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

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий (Приложение 1) , которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения. Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий. Источниками финансирования мероприятий Программы являются бюджетные средства разных уровней и средства бюджета Красногорского городского поселения. Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий по обследованию, содержанию, ремонту, автомобильных дорог общего пользования местного значения в поселении, проектированию тротуаров, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретение дорожных знаков), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

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

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

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

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом, при этом предлагается разработать паспорт маршрутов, осуществляющих перевозки внутри Поселения. Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

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

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2021 до 2031 не меняется. Это означает, что нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети. Мероприятия данного раздела планируются как дополнительные из-за недостатка финансовых средств при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

**Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения**

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием. В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории поселения необходимо уделить устройству пешеходного сообщения для движения внутри населенных пунктов поселения и местами приложения труда, а также в целях отдыха. Мероприятия по развитию пешеходного передвижения возможны как дополнительные меры для безопасности пешеходного движения.

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

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб планируются в общем режиме.

**Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Красногорского городского поселения**

В целях развития сети дорог поселения планируются:

-мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог;

-мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.

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

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач Программы по повышению безопасности дорожного движения в Красногорском районе на 2021 год и включает следующие мероприятия:

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

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

-обучение молодежи для профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

-замена и установка дорожных знаков для организации дорожного движения;

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

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

**На первом этапе (2021-2031гг**.)

- 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;

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

**На втором этапе (2021-2031гг.):**

-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 строительство тротуаров в населенных пунктах Поселения.

**На третьем этапе на перспективу (2021-2031годы):**

-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;

-создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения. Развитие транспортной инфраструктуры на территории Поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

**6.2. Мероприятия по внедрению интеллектуальных систем**

Интеллектуальные Транспортные Системы (ИТС) – комплекс взаимосвязанных автоматизированных систем, решающих задачи управления перевозками, дорожным движением, спутникового мониторинга и управления работой всех видов транспорта (индивидуального, общественного, грузового), информирования граждан и предприятий об организации транспортного обслуживания на территории региона.

В соответствии с требованиями законодательства транспортные средства оснащены спутниковой навигационной системой ГЛОНАСС.

**7.ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ КАРАЧЕВСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

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 органов местного самоуправления для органов государственной власти Брянской области по развитию транспортной инфраструктуры.

Финансирование Программы за счет средств бюджета Красногорского городского поселения осуществляется в соответствии с решениями Красногорского городского Совета народных депутатов, финансирование за счет средств федерального и областного бюджета осуществляется в соответствии с нормативно-правовыми актами Правительства Российской Федерации, органов государственной власти Брянской области.

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

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий муниципальной программы и оценку эффективности реализации муниципальной программы. Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных Методикой.

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

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

1.3. Расчет итоговой оценки эффективности муниципальной программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, раздельно по каждому из критериев оценки эффективности муниципальной программы: 1-й этап - расчет P1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»; 2-й этап - расчет P2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»; 3-й этап - расчет Pитог - итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

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

1.5. Расчет P1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле: P1 = (Vфакт + u) / Vпл \* 100%, (1) где: Vфакт - фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию муниципальной программы за отчетный год; Vпл - плановый объем бюджетных средств на реализацию муниципальной программы в отчетном году; u - сумма «положительной экономии». К «положительной экономии» относится: экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд

1.6. Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям: муниципальная программа выполнена в полном объеме, если P1 = 100%; муниципальная программа в целом выполнена, если 80% < P1 < 100%; муниципальная программа не выполнена, если P1 < 80%.

1.7. Расчет P2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле:P2 = SUM Ki / N, i = 1 (2),где: Ki - исполнение i планируемого значения показателя муниципальной программы за отчетный год в процентах; N - число планируемых значений показателей муниципальной программы. Исполнение по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле: Ki = Пi факт / Пi пл \* 100%, (3) где: Пi факт - фактическое значение i показателя за отчетный год; Пi пл - плановое значение i показателя на отчетный год. В случае если фактическое значение показателя превышает плановое более чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:Ki = 100%. (4)В случае если планом установлено значение показателя равное нулю, то при превышении фактического значения показателя плана расчет исполнения по каждому показателю осуществляется по формуле:Ki = 0%. (5)

1.8. Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям: муниципальная программа перевыполнена, если P2 > 100%; муниципальная программа выполнена в полном объеме, если 90% < P2 < 100%; муниципальная программа в целом выполнена, если 75% < P2 < 95% муниципальная программа не выполнена, если P2 < 75%.

1.9. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле: Pитог = (P1 + P2) / 2, (6)где: Pитог - итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

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

1.11. Результаты итоговой оценки эффективности муниципальной программы (значение P итог) и вывод о ее эффективности (интерпретация оценки) представляются вместе с годовыми отчетами в финансовый отдел администрации Красногорского муниципального района.

**9. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ КРАСНОГОРСКОГО 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.

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

Положения Градостроительного кодекса Российской Федерации 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.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования 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 Тамбовской 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 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.

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

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 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 Красногорского городского поселения, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.