**АДМИНИСТРАЦИЯ**

**ЛЕСНОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

**ВЕРХНЕКАМСКОГО РАЙОНА**

**КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

08.11.2016 № 249

пгт. Лесной

**Об утверждении муниципальной целевой программы Лесного городского поселения «Развитие транспортной системы» на 2016-2020 годы**

 Во исполнение постановления Правительства РФ от 25.12. 2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», постановления Правительства Кировской области от 20.03.2012 № 144/123 «О разработке, реализации и оценке эффективности реализации государственных программ Кировской области» (с изменениями, внесенными постановлениями Правительства Кировской области от 29.08.2012 № 168/511, от 12.11.2012 № 179/681), Постановления Правительства Кировской области от 27.11.2015 № 72/775 «О распределении субсидий местным бюджетам из областного бюджета на осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования местного значения в 2016 году» (с изменениями, внесенными постановлением Правительства Кировской области от 29.03.2016 № 91/176), Решением Верхнекамской районной Думы четвертого созыва от 14.06.2016 № 64/42 «О внесении изменений в решение Верхнекамской районной Думы от 08.12.2015 № 58/79 «О бюджете муниципального образования Верхнекамский муниципальный район на 2016 год», постановлением Правительства Кировской области от 28.12.2012 № 189/833 об утверждении государственной программы Кировской области «Развитие транспортной системы» на 2013-2020 годы, Уставом Лесного городского поселения Верхнекамского района Кировской области, утвержденном решением Лесной поселковой Думы № 3/17 от 07.12.2005 г., Администрация Лесного городского поселения ПОСТАНОВЛЯЕТ:

 1. Утвердить муниципальную целевую программу Лесного городского поселения «Развитие транспортной системы» на 2016-2020 годы (далее – Программа) (Приложение №1).

 2. Опубликовать настоящее постановление в информационном бюллетене органов местного самоуправления Лесного городского поселения.

 3. Настоящее постановление вступает в силу в соответствии с действующим законодательством.

Глава администрации

Лесного городского поселения Ю.А. Григоричев

Приложение 1.

Утверждено постановлением Администрации Лесного городского поселения от 08.11.2016 г. № 249

**Программа**

**«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Лесного городского поселения Верхнекамского района Кировской области на 2016 - 2020 годы»**

пгт. Лесной

2016 год

**Содержание**

Паспорт.

I. Общие положения.

1.1. Основные понятия.

II. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры.

2.1. Положение муниципального образования Лесное городское поселение в структуре пространственной организации.

2.2. Социально-экономическая характеристика муниципального образования Лесное городское поселение.

2.3. Труд и занятость.

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

2.5. Характеристика сети дорог Лесного городского поселения, оценка качества содержания дорог.

2.6. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Лесном городском поселении, обеспеченность парковками.

2.7. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.

2.8. Характеристика условий немоторизированного передвижения.

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

2.10. Анализ уровня безопасности дорожного движения.

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

2.12. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Лесного городского поселения.

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

2.14. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.

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

3.1. Прогноз социально – экономического и градостроительного развития Лесного городского поселения.

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

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

3.4. Прогноз развития дорожной сети Лесного городского поселения.

3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

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

IV. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Лесного городского поселения.

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

5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

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

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

5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.

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

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

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

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

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

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

**Паспорт программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Лесного городского поселения Верхнекамского района Кировской области на 2016 - 2020 год»**

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование программы** | Программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Лесного городского поселения» на 2016 - 2020 год» |
| **Основания для разработки программы** | 1. Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 № 190;2. Федеральный закон от 29 декабря 2014года № 456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»;3. Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;4. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;5. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;5. Поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;6. Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-N1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;7. Генеральный план Лесного городского поселения Верхнекамского района Кировской области. |
| **Разработчик программы** | Администрация Лесного городского поселения |
| **Цели и задачи программы** | Целью программы является:- развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры Лесного городского поселения;- повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.Для достижения указанных целей необходимо решение основных задач:- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;- организация мероприятий по развитию и совершенствованию автомобильных дорог общего пользования местного значения Лесного городского поселения;- организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории сельского поселения, а также формированию безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортного травматизма. |
| **Целевые показатели программы** | Технико-экономические показатели:- доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно- эксплуатационным показателям, %;- доля муниципальных автомобильных дорог, в отношении которых проводились мероприятия по зимнему и летнему содержанию дорог, %;- количество километров отремонтированных автомобильных дорог общего пользования местного значения, км.;- количество капитально отремонтированных искусственных сооружений (мостов), ед.;- количество спроектированных и устроенных тротуаров;- количество паспортизированных участков дорог общего пользования местного значения, ед.Финансовые показатели: снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог.Социально-экономические показатели:- обеспеченность населения Поселения доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта, %;- количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории Поселения, ед.;- количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории поселения, чел. |
| **Этапы и сроки реализации программы** | Срок реализации Программы – 2016 – 2020 г.г. Этапы реализации программы не выделяются. |
| **Источники финансирования Программы** | Источник финансирования - бюджет Лесного городского поселения, бюджет Кировской области |

**I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

 4. Мероприятия по научно-техническому сопровождению программы.

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

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

 Корректировка Программы производится на основании предложений Правительства Кировской области, администрации Лесного городского поселения.

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

 Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Лесного городского поселения на 2016 – 2020 (далее по тексту Программа) подготовлена на основании:

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

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

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

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

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

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

 Постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 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 Лесного городского поселения Верхнекамского района Кировской области;

 Решение Лесной поселковой Думы от 06.03.2012 г. № 51/10 «Об утверждении перечня автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов Лесного городского поселения».

 Программа рассчитана на долгосрочную перспективу сроком на 20 лет.

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

**1.1. Основные понятия**

 В настоящей Программе используются следующие основные понятия:

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

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

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

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

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

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

 владелец автомобильных дорог — администрация Лесного городского поселения;

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

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

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

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

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

 Иные понятия и термины использованы в настоящей Программе в значениях, определенных Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

**II. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**2.1. Положение муниципального образования Лесного городского поселения Верхнекамского района в структуре пространственной организации Кировской области.**

 Основными факторами, определяющими направления разработки Программы, являются:

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

 - состояние существующей системы транспортной инфраструктуры.

 Лесное городское поселение находится в северной части Верхнекамского района Кировской области и занимает общей площадью 176,900 тыс.га земель, в том числе: лесов – 173,298 тыс. га, сельскохозяйственных угодий – 1,7 га.

 В состав Лесного городского поселения входят: 1 посёлок городского типа Лесное - административный центр муниципального образования , 8 посёлков, 1 деревня и 3 железнодорожные станции, перечень представлен в таблице № 1.

 Таблица № 1. Перечень населенных пунктов, входящих в Лесное городское поселение.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Административный центр поселения  | Наименование населенного пункта | Расстояние до административного центра поселения, км.  |
| 1 | пгт. Лесной | пос. Боровой | 37 |
| 2 | ж.д. станция Брусничная | 12 |
| 3 | пос. Брусничный | 14 |
| 4 | пос. Заречный | 5 |
| 5 | ж.д. станция Октябрьская | 41 |
| 6 | д. Октябрьская | 39 |
| 7 | пос. Полевой-1 | 2 |
| 8 | пос. Полевой-2 | 5 |
| 9 | ж.д. станция Раздельная | 31 |
| Пермский край |
| 10 |  | пос. Бадья | 138 |
| 11 |  | пос. Пелес | 105 |
| 12 |  | пос. Чернореченский | 115 |

Удаленность пгт. Лесной от районного центра г. Кирс составляет 95 км., от областного центра г. Кирова - 296 км. Удалённость, отсутствие сети автомобильных дорог и их неудовлетворительное состояние отрицательно сказываются на развитии как населённых пунктов, так и поселении в целом.

Плотность населения по Лесному городскому поселению составляет 2,3 чел/кв.км.

Изменения границ и преобразование поселения осуществляется в соответствии с федеральным законом.

**2.2. Социально-экономическая характеристика муниципального образования Лесное городское поселение Верхнекамского района Кировской области.**

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

 Численность населения Лесного городского поселения по состоянию на 01.10.2016 года составила 2817 человека. Основная часть населения проживает в пгт. Лесной. Численность населения в населенных пунктах муниципального образования представлена в таблице № 2.

 Таблица № 2. Численность населения в населенных пунктах муниципального образования.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| №  | Наименование населенного пункта | Население, количество человек |
| 1 | пгт. Лесной | 2612 |
| 2 | пос. Боровой | 13 |
| 3 | ж.д. станция Брусничная | 0 |
| 4 | пос. Брусничный | 31 |
| 5 | пос. Заречный | 8 |
| 6 | ж.д. станция Октябрьская | 0 |
| 7 | д. Октябрьская | 1 |
| 8 | пос. Полевой-1 | 14 |
| 9 | пос. Полевой-2 | 99 |
| 10 | ж.д. станция Раздельная | 1 |
| 11 | пос. Бадья | 13 |
| 12 | пос. Пелес | 4 |
| 13 | пос. Чернореченский | 21 |
| Всего | 2817 |

Таблица № 3. Динамика численности Лесного городского поселения.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Год*** | ***2010*** | ***2011*** | ***2012*** | ***2013*** | ***2014*** | ***2015*** | ***2016*** |
| *Численность* | 4017 | 4100 | 4471 | 4170 | 4023 | 3222 | 2817 |

 Отрицательным моментом в демографической обстановке муниципального образования является снижение уровня рождаемости, увеличение естественной убыли населения, превышение числа убывших над прибывшими. Удельный вес трудоспособного населения в общей численности составляет 43,5%.

 Учитывая проведенный анализ вышеуказанных показателей, наиболее вероятным рассматривается сценарий уменьшения численности населения.

 Для достижения целей Программы принимается условие, при котором численность жителей и хозяйствующих субъектов имеет тенденцию снижения.

**2.3. Труд и занятость**

 Трудовая структура населения отражает основные группы трудовых ресурсов, в числе которых учитываются: трудоспособное население в трудоспособном возрасте, занятые в экономике лица старше трудоспособного возраста и подростки до 16 лет. Лица старше и моложе трудоспособного возраста составляют небольшую часть трудовых ресурсов, с другой стороны часть населения в трудоспособном возрасте составляет учащаяся молодежь и инвалиды трудоспособного возраста, небольшие контингенты других категорий.

 Развитие промышленных производств в Лесном городском поселении практически отсутствует.

 Большая часть учреждений и организаций сельского поселения в статистической отчетности представлены непромышленными видами деятельности.

 Большая часть граждан трудоспособного возраста работает в ФКУ ОИК – 4 УФСИН России по Кировской области, в ФКУ ОИК – 5 УФСИН России по Кировской области.

 Лесное городское поселение является лесохозяйственным районом, специализирующимся на лесозаготовке и лесопереработке, сельское хозяйство ограничено разведением кроликов, кур и коз.

 По оценке программы социально-экономического развития Лесного городского поселения основным потенциалом является природно-ресурсный – это наличие лесосырьевой базы с преобладанием хвойных пород.

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

 Развитие транспортной системы Лесного городского поселения является необходимым условием улучшения качества жизни жителей в поселении.

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

 Транспортную инфраструктуру поселения образуют линии, сооружения и устройства городского, пригородного, внешнего транспорта. Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры поселения являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта.

 Внешние транспортно-экономические связи Лесного городского поселения с другими регионами осуществляются одним видом транспорта: автомобильным.

**2.5. Характеристика сети дорог Лесного городского поселения, оценка качества содержания дорог**

 Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры Лесного городского 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 Лесного городского поселения, находящиеся в муниципальной собственности сельского поселения.

 Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог общего пользования местного значения.

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

 Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

 В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог.

 При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использование специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества неремонтируемых участков. 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 Лесного городского 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 Лесного городского 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.

 В настоящее время в собственности Лесного городского поселения находится 29, 81 км. улично-дорожной сети и автодорог общего пользования местного значения.

 Перечень дорог местного значения утвержден решением Лесной поселковой Думы от 06.03.2012 г. № 51/10 «Об утверждении перечня автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов Лесного городского поселения».

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

 Основные местные автомобильные дороги выполняют связующие функции между улицами и отдельными объектами населенных пунктов Лесного городского поселения.

**2.6. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации Лесного городского поселения, обеспеченность парковками**

 На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счет увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 2% в год).

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

**2.7. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока**

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

 Основным и единственным пассажирским транспортом является автобус.

 На территории Лесного городского поселения автобусное пассажирское сообщение представлено:

 пригородным маршрутом пгт. Лесной – г. Кирс;

 маршрутом школьного автобуса школа пгт. Лесной – мкр. Комендантский - школа пгт. Лесной – п. Полевой - 2 - школа пгт. Лесной.

 Для доставки детей из отдаленных населенных пунктов Поселения в учебное образовательное учреждение организован школьный автобус.

 Школьный автобус осуществляет перевозку детей в количестве 38 человек:

 из п. Полевой – 2 – 17 человек;

 из мкр. Комендантский – 21 человек.

 Автотранспортное предприятие на территории Лесного городского поселения отсутствует.

**2.8. Характеристика условий немоторизированного передвижения**

 На территории Лесного городского поселения велосипедное движение в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет.

 Улично-дорожная сеть внутри населенных пунктов, как правило, не благоустроена, требуется формирование пешеходных тротуаров, необходимых для упорядочения движения пешеходов, укладка асфальтобетонного покрытия, ограничение дорожного полотна.

**2.9. 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.

 Для прохождения техническое обслуживание автотранспорта собственной производственно-технической базы, оборудования и персонала в Поселении нет.

**2.10. Анализ уровня безопасности дорожного движения**

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

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

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

 Несмотря на то, что на сегодняшний день на территории Лесного городского поселения дорожно-транспортных происшествий не зафиксировано, в перспективе из-за неудовлетворительного состояния автомобильных дорог возможно ухудшение ситуации.

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

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

 В рамках реализации Программы в Лесном городского поселении на аварийно-опасных участках необходимо установить дорожные знаки в количестве 10 штук. Схема установки новых дорожных знаков, форма, цвета раскраски приняты в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 «Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

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

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

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

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

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

 С учетом изложенного, можно сделать вывод об актуальности и обоснованной необходимости продолжения работы в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках Программы.

 Реализация Программы позволит:

 - установить необходимые виды и объемы дорожных работ,

 - обеспечить безопасность дорожного движения;

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

**2.11. 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 соединении, 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 выпас животных.

 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.

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

 С учетом того, что территория Лесного городского поселения по состоянию на 01.01.2016 года не является привлекательной для инвесторов (невысокий уровень коммунальной, социальной и логистической инфраструктуры, отсутствие общераспространенных полезных ископаемых и др.) перспективы развития транспортной инфраструктуры связаны только с возможным развитием лесохозяйственного производства, лесозаготовки и лесопереработки.

 На период до 2020 года высоких темпов развития и размещения транспортной инфраструктуры Лесного городского поселения не ожидается.

**2.13. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Лесного городского поселения**

 Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Лесного городского поселения на 2016 - 2020 подготовлена на основании:

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

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

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

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

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

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

 постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 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 Лесного городского поселения Верхнекамского района Кировской области;

 Решения Лесной поселковой Думы от 06.03.2012 г. № 51/10 «Об утверждении перечня автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов Лесного городского поселения».

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

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

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

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

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

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

 **2.14. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

 Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства бюджета Лесного городского поселения. Привлечение средств бюджета Кировской области учитывается как прогноз софинансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством.

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

 **Общий объём финансирования Программы на весь расчетный срок составляет 3 272, 091 тыс. рублей.**

 **В 2016 году** предусмотрено всего - 1 454, 491 тыс. рублей, в том числе:

 - областной бюджет - 1 000 000 тыс. рублей,

 - местный бюджет - 401, 491 тыс. рублей,

 - объем софинансирования - 53,000 тыс. рублей;

 **в 2017 году** предусмотрено всего - 454,4 тыс. рублей, в том числе: местный бюджет - 454,4 тыс. рублей;

 **в 2018 году** предусмотрено всего - 454,4 тыс. рублей, в том числе: местный бюджет - 454,4 тыс. рублей;

 **в 2019 году** предусмотрено всего - 454,4 тыс. рублей, в том числе: местный бюджет - 454,4 тыс. рублей;

 **в 2020 году** предусмотрено всего - 454,4 тыс. рублей, в том числе: местный бюджет - 454,4 тыс. рублей.

 Финансирование мероприятий Программы осуществляется в следующих формах бюджетных ассигнований: оплата муниципальных контрактов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для муниципальных нужд в целях реализации полномочий Лесного городского поселения 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 дорог улично-дорожной сети.

 Реальная ситуация с возможностями федерального и областного бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода в долгосрочной перспективе. Таким образом, возможности органов местного самоуправления поселения должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе, а именно содержание и текущий ремонт дорог.

 Расходы на реализацию Программы представлены в приложении № 1 к Программе.

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

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

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

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

 - транспортная доступность населенных пунктов поселения низкая;

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

 - общая площадь жилищного фонда Лесного городского поселения на составляет 111,71 тыс. кв.м. В застройке преобладают деревянные индивидуальные и блокированные (2х-квартирные) жилые дома усадебного типа общей площадью 43,98 тыс. кв.м. Многоквартирный жилищный фонд представлен 1-2-3-4-ёх этажными жилыми домами в кирпичном и деревянном исполнении в количестве 138 жилых домов. Общая площадь многоквартирных жилых домов составляет 67,74 тыс. кв.м.

 - средняя обеспеченность жилой площадью на одного человека в Лесном городском поселении составляет 17,1 кв.м./чел, что ниже фактических статистических данных по городской местности Верхнекамского района (20,6 кв.м./чел.) и Кировской области – 21,8 кв.м./чел. Согласно нормативам градостроительного проектирования Кировской области минимальная нормативная обеспеченность жильем в 2020 году должна составлять 20 кв.м./чел.

 - оплата услуг водоснабжения, вывоза и утилизации ТБО доступна для населения и осуществляется регулярно.

**Демографический прогноз**

 Предполагается, что динамика по увеличению естественной убыли населения и превышению числа убывших над прибывшими сохранится.

 Превышение числа прибывших над убывшими в перспективе может быть связано с увеличением числа рабочих мест в ФКУ ИК УФСИН России по Кировской области.

 На расчетный срок существенных изменений в демографической ситуации поселения не предполагается.

**Экономический прогноз**

 Развитие Лесного городского поселения по вероятностному сценарию учитывает развитие следующих приоритетных секторов экономики:

 - лесного хозяйства, лесозаготовки и лесопереработки;

 - инфраструктуры, прежде всего, в сетевых отраслях: ЖКХ, энергетике, дорожной сети, транспорте, телекоммуникациях.

 Устойчивое экономическое развитие Лесного городского поселения, в перспективе, может быть достигнуто за счет развития малого предпринимательства.

 Мероприятия по направлению развития 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-экономического развития поселение можно рассматривать как:

 - перспективное для частных инвестиций, что обосновывается небольшим ростом экономики, средним уровнем доходов населения;

 - имеющее потенциал социально-экономического развития, способное самостоятельно и с привлечением средств вышестоящих бюджетов обеспечить минимальные стандарты жизни населения, что приведѐт в будущем к повышению инвестиционной привлекательности территории.

 Сохранение многофункционального профиля экономики Лесного городского поселения является основой его устойчивого развития. В перспективе возрастет доля таких направлений как транспортные услуги и логистика, торговля, социальное обслуживание, малое предпринимательство.

**3.2. Прогноз транспортного спроса Лесного 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 территории Лесного городского поселения 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.

 В связи с отсутствием предприятий на территории Поселения интенсивность грузового транспорта незначительная и на расчетный срок не изменится.

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

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

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

 Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры Лесного 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.

 Количество пассажирского транспорта увеличивать не планируется.

 На территории Лесного городского поселения имеется автосервис и АЗС контейнерного типа.

 Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89», так:

 - согласно п. 11.27, потребность в АЗС составляет: одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;

 - согласно п. 11.26, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей;

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

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

 Размещение гаражей на сегодняшний день не требуется, так как дома в жилой застройке имеют преддомовые участки, обеспечивающие потребность в местах постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей.

 Для соблюдения нормативов минимальной обеспеченности населения пунктами технического обслуживания автомобильного транспорта в расчетный срок в поселении необходимо развитие объектов придорожного сервиса.

**3.4. Прогноз развития дорожной сети Лесного 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;

 - ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения протяженностью в среднем 100 м. в год;

 - оценка технического состояния искусственных сооружений (мостов) - 1 единица;

 - разработка проектов и капитальный ремонт искусственных сооружений (мостов) – 1 единица;

 - проектирование и строительство тротуаров в центральных частях населенных пунктов Поселения.

 Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов:

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

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

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

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

 По прогнозу на долгосрочный период до 2020 года обеспеченность жителей Поселения индивидуальными легковыми автомобилями не изменится и составит:

 в 2016 году - 230 автомобилей на 1000 жителей;

 в 2020 году - 230 автомобилей на 1000 жителей.

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

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

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

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

 По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2016 г. до 2020 г. существенно не меняется. Это означает, что, несмотря на рост автомобильных потоков, нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

**3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

 В Лесном городском поселении в 2015 году зарегистрировано 0 дорожно-транспортных происшествий (в 2015 году – 0 ДТП), в результате которых, погибло \_0 человека (в 2015 году погибло 0 чел.) и получили травмы 0 человек (в 2015 году - 0 чел.).

 В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

 - постоянно возрастающая мобильность населения;

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

 - неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;

 - недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;

 - несовершенство технических средств организации дорожного движения.

 Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

 - создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населенных пунктов Лесного городского поселения;

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

 - повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования;

 - установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

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

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

 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) 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:

 - 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.

 Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

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

 При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Лесного 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 Лесного 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 Лесного 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.

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

 Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности.

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

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

 Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Лесного городского поселения.

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

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

 Перечень и виды работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, 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.

**5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

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

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

 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.

**5.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного 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 необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения внутри поселения между населенными пунктами и местами приложения труда, а также в целях отдыха и туризма.

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

**5.4. 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 не планируются.

**5.5. Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Лесного городского поселения**

 В целях развития сети дорог поселения планируются:

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

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

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

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

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

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

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

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

 Мероприятия по паспортизации бесхозяйных участков дорог, находящихся на территории Лесного городского поселения.

 Реализация мероприятий позволит изготовить технические паспорта, технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения.

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

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

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

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

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

 - замена и установка технических средств организации дорожного движения, в т.ч. проектные работы;

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

 При реализации программы планируется осуществление следующих мероприятий:

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

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

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

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

 - 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;

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

 - 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);

 - проектирование и строительство тротуаров в населенных пунктах Поселения;

 - проектирование и создание велодорожек и веломаршрутов на территории 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.

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

 Финансирование программы осуществляется за счет средств бюджета Лесного городского поселения. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом Лесного городского поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

 Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет 3 272, 091 тыс. рублей.

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

 Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий 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.

 7.1. 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.

 7.2. 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 P-итог - итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

 7.3. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы (P-итог) 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.

 7.4. 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.

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

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

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

 муниципальная программа не выполнена, если P1 < 80%.

 7.6. 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)

 7.7. 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%.

 7.8. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

 P-итог = (P1 + P2) / 2, (6), где:

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

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

 P-итог > 100% высокоэффективная;

 90% < P-итог < 100% эффективная;

 75% < P-итог < 90% умеренно эффективная;

 P-итог < 75% неэффективная.

 7.10. Результаты итоговой оценки эффективности муниципальной программы (значение P-итог) и вывод о ее эффективности (интерпретация оценки) представляются вместе с годовыми отчетами в финансово-экономическое управление.

**VIII. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Лесного 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. 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 сельских 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 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 Лесного 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 Лесного городского поселения, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.

Приложение № 1 к Программе Лесного городского поселения «Развитие транспортной системы» на 2016-2020 годы, утвержденной постановлением Администрации Лесного городского поселения от 08.11.2016 г. № 249

Перечень мероприятий Программы Лесного городского поселения «Развитие транспортной системы» на 2016-2020 годы по ремонту проезжей части ул. Ленина пгт. Лесной Верхнекамского района Кировской области протяженностью 0,270 км, площадью 1775 кв. м.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование задач, мероприятий | Объем финансирования за счет всех источников, тыс.рублей  | Протяженность (м) | Источник финансирования |  |  | Объем финансирования по годам, тыс. рублей | Ответственный исполниТель |
| 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Всего |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |  | 11 | 10 |
| 1. | Содержание и ремонт участков автомобильных дорог общего пользования муниципального образования Лесное городское поселение | 3272,091 |  | Местный бюджет | 1454,491 | 454,4 | 454,4 | 454,4 | 454,4 | 2325 | Администрация Лесного городского поселения |
| Областной бюджет  | 1000, 000 |  |  |  |  | 1000,000 |
| 1.1 | Содержание автомобильных дорог общего пользования муниципального образования Лесное городское поселение | 2219,091 |  | Местный бюджет | 401,491 | 454,4 | 454,4 | 454,4 | 454,4 | 2219,091 | Администрация Лесного городского поселения |
| 1.2 | Ремонт проезжай части ул. Ленина пгт. Лесной Верхнекамского района Кировской области протяженностью 0,270 км, площадью 1775 кв. м.  | 1053,000 | 0,270 | Местный Бюджет | 53,000 |  |  |  |  | 53,000 | Администрация Лесного городского поселения |
| Областной бюджет | 1000,000. |  |  |  |  | 1000,000. |

Приложение № 2 к Программе Лесного городского поселения «Развитие транспортной системы» на 2016-2020 годы, утвержденной постановлением Администрации Лесного городского поселения от 08.11.2016 г. № 249

Сведения о целевых показателях эффективности реализации Программы Лесного городского поселения «Развитие транспортной системы» на 2016-2020 годы и их значения приведены

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Целевые показатели эффективности реализации Программы | Единица измерения | 2016 г. | 2017 г. | 2018 г. | 2019 г. | 2020 г. |
|  | Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования местного значения | км | 29,8 | 29,8 | 29,8 | 29,8 | 29,8 |
| 2. | Ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах населенных пунктов | км | 0,270 | 0 | 0 | 0 | 0 |