**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского поселения «Город Балабаново» Боровского района Калужской области**

**на 2017 - 2026 годы**

**2017 год**

Приложение 1

Утверждена

Постановлением Администрации

(исполнительно-распорядительным органом)

городского поселения «Город Балабаново»

от «\_\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2017 года № \_\_\_\_\_\_

**ПРОГРАММА**

комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории городского поселения «Город Балабаново» Боровского района Калужской области

на 2017 – 2026 годы

1. **Паспорт программы**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развитие систем транспортной инфраструктуры на территории городского поселения «Город Балабаново» Боровского района Калужской области на 2017-2027 годы (далее – Программа) |
| Основания для разработки программы | Федеральный закон от 29.12.2004 N 190-ФЗ "Градостроительный кодекс российской Федерации" (ред. от 30.12.2015); Федеральный закон от 06.10.2003 [№ 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 25.12.2015 г. N 1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; Устав муниципального образования «Город Балабаново»; Постановление Администрации (исполнительно-распорядительного органа) городского поселения «Город Балабаново» от \_\_\_.06.2016 г. № \_\_\_ «О разработке программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского поселения «Город Балабаново», Генеральный план муниципального образования «Город Балабаново». |
| Заказчикпрограммы | Администрация (исполнительно-распорядительный орган) городского поселения «Город Балабаново». Адрес: 249000, Россия, Калужская область, Боровский район, г. Балабаново, ул. 1 Мая, д. 9А |
| Исполнители программы | Отдел градостроительной деятельности Администрации (исполнительно-распорядительного органа) городского поселения «Город Балабаново». Адрес: 249000, Россия, Калужская область, Боровский район, г. Балабаново, ул. 1 Мая, д. 9А |
| Цель программы | Комплексное развитие транспортной инфраструктуры городского поселения «Город Балабаново» |
| Задачи программы | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслужи-вания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей на территории городского поселения;- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования Калужской области;- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселений и городских округов (далее - транспортный спрос);- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселениях, городских округах;- условия для управления транспортным спросом;- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| 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.  |
| Сроки и этапы реализации программы | 2017 - 2026 годы |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий программы | - разработка проектно-сметной документации;- строительство дорог;- реконструкция существующих дорог;- ремонт и капитальный ремонт дорог. |
| Объемы и источники финансирования программы | Источники финансирования:- средства местного бюджета:2017 г. - 43399,5 тыс. рублей.Средства местного бюджета на 2018-2026 годы уточняются при формировании бюджета на очередной финансовый год. |
| Ожидаемые результаты реализации Программы | - повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности городского поселения;- обеспечение надежности и безопасности системы транспортной инфраструктуры. |

1. **Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры.**

**2.1. Современное положение, пространственная и планировочная организация муниципального образования «Город Балабаново».**

Существующая территория муниципального образования «Город  Балабаново» расположена на севере Калужской области, восточной части территории Боровского района и граничит с МО «Город Обнинск», сельскими поселениями СП «Село Ворсино», село «Совхоз Боровский», деревня Совьяки и городским поселением МО «Город Ермолино».

Город представляет собой территорию, разделенную на ряд функциональных зон. Промышленная зона представлена несколькими участками. Первый участок расположен в южной и центральной части города, который ограничен с юга 59 кварталом Гослесфонда Боровского лесхоза, с востока – автодорогой М-3 «Украина», с запада - железной дорогой Москва – Киев, с севера – улицей Московская. Вторая зона располагается на юге города и ограничена с запада железной дорогой, с севера – жилой застройкой по улице Южной, с юга 58 кварталом Гослесфонда Боровского лесхоза, с запада - оврагом притока реки Страдаловка. Третья зона располагается в северной части города и ограничена с востока и северо-востока жилой застройкой по ул. Московская и Заречная, с севера - рекой Истья и её притоками, с запада – территория кладбища и жилой застройки по улице Лермонтова, с юга и юго-запада – жилой застройкой улицы Боровская.

Жилые зоны также располагаются в разных частях города и представлены территориями как многоэтажной так и малоэтажной застройки. Центральная жилая зона располагается вдоль железной дороги и улицы 50 лет Октября с востока, улицы Боровской - с севера, улицы Гагарина – с запада и улицы Южной с юга. Часть этой зоны (ул. Коммунальная) находится за железной дорогой Москва – Киев с запада и граничит с севера и юга коммунально – складскими территориями первого промышленного участка, с востока – незастроенным заболоченным участком (примерно 14,5 га) до границы садового товарищества «Ягодка». Следующий жилой район находится вдоль автодороги М-3 «Украина» и ограничен с юга улицей Московской, с востока – М-3 «Украина», с севера – рекой Истья, с запада – промышленной зоной. Этот район построен без учета необходимой транспортной инфраструктуры.

На севере города вдоль автодороги М-3 «Украина» находится жилой район, ограниченный с запада автодорогой М-3 «Украина», с севера – землями ООО «Индустриальный парк Ворсино», с запада и юго-запада – лесным массивом базы отдыха «Балабаново», с юга – поймой реки Истья.

На пересечении автомагистрали федерального значения М-3 «Украина» с федеральной автотрассой А-108 «Московское большое кольцо» располагается небольшой жилой район улицы ДРП. Район ограничен с севера федеральной автотрассой А-108 «Московское большое кольцо», с востока кварталом 60 Гослесфонда, с юга садовым товариществом «Строитель», с запада автодорогой М-3 «Украина», и представлен в основном малоэтажной индивидуальной и блокированной застройкой.

На северо – западе МО «Город Балабаново» в продолжении ул. Боровская находится жилой район Балабаново – 1, который делится федеральной автотрассой А-108 «Московское большое кольцо» на две части. Первая часть к юго–западу от автодороги (ул. Дзержинского) представлена комплексной многоэтажной жилой застройкой, которая с юга граничит с территорией военного учебного центра. Вторая часть к северо-востоку от автодороги (ул. Ворошилова) представлена одноэтажными индивидуальными жилыми домами.

**2.2. Социально-экономическая характеристика поселения. Характеристика градостроительной деятельности.**

Муниципальное образование «Город Балабаново» относится к стабильно и динамично развивающимся в сфере промышленности городам, является одним из лидеров по объемам промышленного производства. Основой хозяйственного комплекса города является обрабатывающее производство, в котором занято около 60% общей численности работающих.

Ведущие отрасли промышленности – обработка древесины, производство изделий из дерева, производство картона, а также производство готовых металлических изделий. Экономический рост связан с деятельностью крупнейших региональных производителей, удельный вес которых в общем объеме промышленной продукции города составил 96%.

Наиболее стабильно развивающимися предприятиями являются АО «Плитспичпром», ООО «Стора Энсо Пакаджинг», ООО «РууккиРус», ЗАО «Центр спортивных технологий», ООО «Фрилайт», ООО «Универсал-Комплекс».

Обработка и производство изделий из древесины - АО «Плитспичпром».

Целлюлозно-бумажное производство - ООО «Стора Энсо Паканжинг ББ».

Производство строительных металлоконструкций - ООО «РууккиРус».

Производство керамической плитки - ООО «Фрилайт».

Производство спортивного оборудования - ЗАО «Центр спортивных технологий».

На долю обрабатывающих производств приходится около 60% всех работающих; недостаточное развитие получили другие основные отрасли материального производства – транспорт и строительство (10%).

Основу экономической базы Балабаново составляет промышленность, в которой занято более 4 тыс. чел.

Наибольшее распространение получили малые предприятия, действующие в сфере оптовой и розничной торговли, обрабатывающих производств, занимающиеся операциями с недвижимым имуществом, арендой и предоставлением услуг, строительством и транспортом.

В перспективе планируется увеличение доли предприятий связанных с материальным производством и предприятий других приоритетных сфер развития города (например, в туризме и рекреации). В условиях рыночной экономики, при любых сценариях развития, малых и средний бизнес способен гибко перестраиваться, «переливаться» в другие сферы деятельности. Это, особенно важно, учитывая возможности роста населения города в перспективе за счет естественного и механического движения населения.

По состоянию на 01.01.2017 г. на территории города зарегистрировано 406 предприятий различной организационно-правовой формы, из которых 394 являются действующими. Численность работающих в экономике в среднегодовом исчислении в 2015 году составила 10244 чел., из которых 47% заняты в промышленности.

В 2016 году произошло увеличение численности работающих в экономике города по отношению к 2015 году на 263 человека. Так, увеличение численности кадров показали такие крупные предприятия города как АО «Плитспичпром» (41 чел.), ООО «Фрилайт» (149 чел.), ООО «Универсал-Комплекс» (301 чел.), ООО «Стора Энсо Пакаджинг ББ» (5 чел.).

Баланс территории муниципального образования

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование территории | Территория |
| Современ. состояние | Проектный срок |
| га | %% к итогу | га | %% к итогу |
| Всего территории | 1783,8 | 100 | 1917,7 | 100 |
| Селитебные территории: | 622,0 | 34,9 | 820,4 | 42,8 |
| Территория жилой застройки, в том числе: | 393,4 | 22,0 | 533 | 27,8 |
| Усадебная + индивидуальная  | 179,4 | 10,0 | 202 | 10,6 |
| 2-3 этажная + малоэтажная | 31,7 | 1,8 | 51 | 2,6 |
| 4-5 этажная и выше | 182,3 | 10,2 | 280 | 14,6 |
| Участки общественной застройки | 100,9 | 5,7 | 150,9 | 7,9 |
| Зеленые насаждения общего пользования | 48,4 | 2,7 | 51,5 | 2,7 |
| Улицы, площади, дороги | 75,9 | 4,3 | 85,7 | 4,4 |
| Прочие территории | 3,4 | 0,2 | 0 | 0 |
| Внеселитебные территории: | 1161,8 | 65,1 | 1097,3 | 57,2 |
| Промышленные и коммунально-складские | 304,1 | 17,0 | 380,5 | 19,8 |
| Территории транспортной инфраструктуры инфраструктуры | 94,7 | 5,3 | 112,3 | 5,9 |
| Городские леса и Гослесфонд | 171,7 | 9,6 | 0 | 0 |
| Луга, пашни | 71 | 4,0 | 12,2 | 0,6 |
| Прочие территории | 520,3 | 29,2 | 383,3 | 20,0 |
| Отводы под жилую застройку | 0 | 0 | 60,8 | 3,2 |
| Резервы жилых и общественных зон | 0 | 0 | 100 | 5,2 |
| Резервы промышленных и коммунально-складских зон | 0 | 0 | 48,2 | 2,5 |

Динамика численности населения, чел.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Населённый пункт | 2015г. | 2016г. | 2017г.прогн. | 2018г.прогн. | 2019г.прогн. | 2020г.прогн. | 2021г.прогн. | 2022г.прогн. | 2023г.прогн. | 2024г.прогн. | 2025г.прогн. |
| г.Балабаново | 25505 | 25426 | 25468 | 25784 | 26249 | 26643 | 27016 | 27193 | 27431 | 28211 | 28617 |

### **2.2.** **Современная транспортная инфраструктура.**

**Внешний транспорт.**

Внешние транспортно-экономические связи муниципального образования «Город Балабаново» осуществляются железнодорожным и автомобильным транспортом.

Через город проходит три магистрали федерального значения – железная дорога Москва – Киев, автодорога А-108 «Большое Московское кольцо» и автодорога М-3 «Украина».

**Транспортные связи города**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование городов | Протяженность транспортных связей от г. Обнинска |
| Автомобильные дороги,км. | Железная дорога,км. |
| 1 | Москва | 75 | 99 |
| 2 | Калуга | 85 | 75 |
| 3 | Боровск | 8 | - |
| 4 | Малоярославец | 20 | 20 |
| 5 | Жуков | 18 | - |
| 6 | Обнинск | 5 | 5 |

**Железнодорожный транспорт**

Железнодорожные транспортные связи городу обеспечивает магистральная линия Москва-Брянск, расположенная на 94-96 км от г. Москвы меридионального направления, которая проходит по территории в центральной части города с севера на юг. Протяженность железнодорожной линии в границах города – 3,35 км. Линия двухпутная, электрифицированная и обслуживается Московско-Смоленским отделением Московской железной дороги. Размеры движения поездов в сутки составляет до 109 пар. Преобладающее направление грузопотоков – Москва-Брянск. Годовой грузооборот - 240000 тонн.

В городе существует одна станция – «Балабаново». Станция осуществляет пропуск транзитных грузов и обслуживает местный грузооборот, а также пассажирские поезда в пригородном сообщении. Тип станции – промежуточная. Относится ко второму классу. Отправлено пассажиров в год - 4453300 человек, в т.ч. сообщения:

- прямом - 55000 чел,

- местном - 18500 чел,

- пригородном - 4380000 чел.

Через станцию транзитом осуществляется связь Центральных районов страны с западными районами и республиками Украина и Беларусь, а так же транспортное обслуживание местной работы районов тяготения к городу Калуге с его развитыми промышленными зонами.

Железнодорожная магистраль Москва – Брянск самая грузонапряженная в области.

Отсутствие на станции грузового товарного двора заставляет осуществлять перевалку грузов на станции «Малоярославец». Пассажирское обустройство станции состоит из двух высоких платформ, двух кассовых павильонов, двух надземных переходов.

На территории города имеются пересечения в одном уровне с железнодорожными путями: автомобильный переезд в районе ул. Коммунальная, один пешеходный мост шириной 6 м (от площади 50 лет Октября до ул. Коммунальной и один автодорожный тоннель с шириной проезжей части 5 м (южный въезд в город и съезд с федеральной дороги М-3 «Украина».

Значительным усовершенствованием в сфере пассажирских перевозок стало появление скоростного электропоезда повышенной комфортности «Москва-Калуга», режим работы которого сориентирован под потребности передвижения пассажиров в прямом и обратном направлениях.

**Автомобильный транспорт**

Практически параллельно железнодорожному полотну проходит автомагистраль федерального значения «Украина» (от Москвы через Калугу, Брянск до границы с Украиной) с подъездом к городу Калуга. Эта дорога в районе города Обнинска пересекается с федеральной автомагистралью А-101 (Москва – Малоярославец – Рославль до границы с республикой Беларусь). Автомагистраль имеет индекс М 3, по Европейской сети маршрутов – Е 101. Автомагистраль II технической категории, проходит по территории города с севера на юг. Протяженность в границах города – 3 км. Ширина проезжей части составляет 15 м, ширина земляного полотна – 22,5 м.

В пересечении автомагистрали федерального значения М-3 «Украина» с федеральной автотрассой А-108 Московского большого кольца г. Балабаново представляет собой напряженный транспортный узел, соединяющий промышленно-производственную северную зону Калужской области со всеми смежными регионами ЦФО РФ.

Ряд дорог территориального значения связывает город Балабаново с населенными пунктами Боровского района. Пассажирские перевозки в междугородном и пригородном сообщении выполняют иногородние муниципальные и коммерческие, в том числе местные предприятия. Муниципальные пассажирские предприятия в городе отсутствуют. Единственная муниципальная транспортная организация, осуществляющая районные пассажирские перевозки – ООО «Боровск-Авто», которое расположено в г. Боровске.

**Характеристика работы междугородного автобусного транспорта**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/пп | Наименование | 2013 | 2014 г. | 2015 г. | 2016 г. |
| 1. | Годовой объем перевозок (тыс. пасс.) | 949,7 | 1008,6 | 1358,2 | 1526,6 |
| 2. | Годовой объем работы (тыс. пассаж. км) | 10005,1 | 1020,6 | 1020,6 | 1026,1 |
| 3. | Кол-во автобусов по маркам (ед.) всего | 11 | 15 | 18 | 20 |
| в том числе: |  |  |  |  |
| ПАЗ 32053 | 8 | 12 | 15 | 17 |
| ЛИАЗ 525635 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| 4. | Коэффициент использования автобусов (%) | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 5. | Средняя продолжительность работы (час/сут.)  | 8 | 8 | 8 | 8 |
| 6. | Эксплуатационная скорость (км/час) | 60 | 60 | 60 | 60 |
| 7. | Уровень насыщенности территории автобусами (авт./тыс.жит) |  |  |  |  |
| 8. | Маршрутная сеть и наименование маршрутов (кол. машин) | 10 | 10 | 10 | 10 |
| Боровск - Балабаново | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Боровск - Обнинск | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Балабаново - Митяево | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Боровск - Семичево ч/з Асеньевское и Серединское | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Боровск - Ворсино | 1 | 1 | 1 | 1 |
|  | Боровск - Медовники | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Боровск – Ермолино ч/з Русиново | 1 | 1 | 1 | 1 |
|  | Балабаново - Ермолино | 1 | 1 | 1 | 1 |
|  | Балабаново – 28 км | 1 | 1 | 1 | 1 |

На территории МО расположено 7 гаражных обществ. ГСК «Автолюбитель» - 432 бокса, ГСК «Мотор» - 711 боксов, «Светофор» - 574 , «Автомобилист – 1,2» - 400 боксов, ГСК «Центр»-54 бокса, ГСК «За рулем» - 45 боксов, ГСК «Автотурист» – 1900 боксов. Общая численность машино-мест - 4116.

Количество зарегистрированного автотранспорта в городе по данным ГИБДД – 8643 автомашин.

Также на территории муниципального образования располагаются пять платных стоянок с твердым покрытием: ООО «Вэл» на ул. Боровская площадью 0,5 га, ООО «Сэм» на ул. 50 лет Октября площадью 0,2 га, стоянка на ул. Московская 0,25 га и две стоянки на ул. Дзержинского по 0,2 га каждая. Общее количество стояночных мест – 956.

Выявлен недостаток в количестве автопарка и мест хранения автомобильного транспорта.

**Водный транспорт -** отсутствует.

**Воздушный транспорт.**

Муниципальное образование «Город Балабаново» не располагает своим пассажирским аэропортом. Ближайшие аэропорты для пассажирских сообщений - «Внуково», который находится в 65 км от г. Балабаново и «Калуга», который находится на расстоянии 85 км от г. Балабаново.

**Пешеходное и велосипедное передвижение.**

Для передвижения пешеходов предусмотрены асфальтированные тротуары. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы 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.

**Состояние дорожного полотна**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Дороги | Длина улицы, км | Площадь,т.м2 | Износ,% | Собствен-ность |
| 1 | ул. Гагарина | 1090 | 8.07 | 27 | Мун. |
| 2 | ул. 1 Мая | 1100 | 7.70 | 45 | Мун. |
| 3 | ул. Энергетиков | 600 | 4.20 | 35 | Мун. |
| 4 | ул. Лесная | 1340 | 8.20 | 55 | Мун. |
| 5 | ул. Коммунальная | 1225 | 4.90 | 67 | Мун. |
| 6 | ул. Коммунальная – ж/д | 550 | 2.75 | 85 | Мун. |
| 7 | ул. Московская | 2000 | 10.00 | 30 | Мун. |
| 8 | ул. Московская - внутри дворов | 935 | 2.34 | 74 | Мун. |
| 9 | ул. Зеленая | 590 | 2.36 | 85 | Мун. |
| 10 | ул. Пушкина | 650 | 2.60 | 30 | Мун. |
| 11 | ул. Лермонтова | 770 | 3.08 | 75 | Мун. |
| 12 | ул. Лермонтова (к кладбищу) | 950 | 4.40 | 56 | Мун. |
| 13 | пл. Привокзальная | 300 | 1.53 | 76 | Мун. |
| 14 | ул. Кооперативная (от Боровской до т\ателье) | 400 | 0.80 | 70 | Мун. |
| 15 | ДРП | 500 | 1.70 | 68 | Мун. |
| 16 | ул. Фабричная | 100 | 0.40 | 57 | Мун. |
| 17 | ул. Мичурина | 525 | 2.10 | 27 | Мун. |
| 18 | ул. К.Королева | 600 | 4.80 | 67 | Мун. |
| 19 | ул. Победы | 600 | 2.40 | 51 | Мун. |
| 20 | ул. Комсомольская | 310 | 0.93 | 40 | Мун. |
| 21 | ул. Южная | 1170 | 5.85 | 45 | Мун. |
| 22 | пл. у ДК | 177 | 1.48 | 55 | Мун. |
| 23 | Советская | 250 | 0.75 | 27 | Мун. |
| 24 | Ленина | 250 | 1.00 | 35 | Мун. |
| 25 | ул.Дзержинского ( Балабаново – 1) | 2000 | 16.00 | 55 | Мун. |
| 26 | ул. Новая | 230 | 0.69 | 67 | Мун. |
|  | ИТОГО: | 19212 | 101,03 |  |  |
| 26 | ул. Строительная | 300 | 1.80 | 35 | ФУАД |
| 27 | ул. Гагарина ( ул. Боровская) | 480 | 2.98 | 70 | Областн. |
| 28 | ул. 50 лет октября (Объездная) (а\ д «Украина» - АЗС) | 1400 | 7,00 | 85 | Областн. |
| 29 | ул. Боровская ( АЗС- граница города) | 1850 | 14.80 | 55 | ФУАД |
|  | Всего: | 23242 | 127.61 |  |  |

Перечень дорог с щебёночным (щебень/грунт) и грунтовым покрытием

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование улиц | Длина улиц, м.п. |
| 1 | Заречная | 1700 |
| 2 | Народная | 290 |
| 3 | Октябрьская | 230 |
| 4 | Колхозная | 230 |
| 5 | Шоссейная | 700 |
| 6 | Речная | 230 |
| 7 | Восточная 1-8 | 4120 |
| 8 | Ворошилова | 500 |
| 9 | Пионерская | 620 |
|  | ИТОГО | 8620 |

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

**3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения**

Согласно прогнозу демографического развития территории, численность населения к основному расчетному сроку достигнет 28617 человек.

По данным опроса предприятий города в 2017 году ожидается увеличение численности работающих на 461 человека, в основном, за счет ООО «Универсал-Комплекс», АО «Плитспичпром».

Перспективой развития муниципального образования предусматривается комплексная жилая застройка на территории 46,98 га. На данной территории планируется строительство многоквартирных жилых домов с расчетным количеством населения 3200 человек, проездов 54333 кв.м и парковочных мест 1231 шт., школы на 1000 мест, детского сада на 180 мест, физкультурно-оздоровительного комплекса, пожарного депо, торгового комплекса.

**3.2. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории Муниципального образования**

С ростом промышленного производства и повышением жизненного уровня ускоренно растут мобильность и подвижность населения, объемы и дальность перевозок, в значительной мере определяющие социально-экономическое развитие общества. Мобильность товаров, подвижность населения во многом определяют эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения. Потребность человека в передвижении во многом определяется:

- уровнем развития общества;

- социальной структурой;

- укладом жизни;

- характером расселения по территории города Балабаново;

- свободным временем и реальными доходами населения;

- культурно-бытовыми потребностями;

- концентрацией мест жительства и мест работы;

- ростом городского поселения и др.

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

Трудовые − поездки на работу, с работы. Эти передвижения наиболее устойчивые и составляют 50−60%.

Учебные − поездки учащихся, студентов в учебные заведения и обратно. Доля передвижений, в соответствии с этой целью, составляет 15−25%.

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

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

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

**3.3. Прогноз транспортного спроса**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **Единица измерения** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2026** |
| Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения |
| 1.1 | Объем грузоперевозок | тыс.тонн | 380 | 390 | 400 | 420 | 420 |  | 2100 |
| 1.2 | Объем пассажироперевозок | тыс.чел | 1687,9 | 1735,1 | 1868,4 | 2101,7 | 2232,1 |  | 11160 |  |
| Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта (объем грузоперевозок) |
| 2.1 | воздушный транспорт | тонн | - | - | - | - | - | - |
| 2.2 | водный транспорт | тонн | - | - | - | - | - | - |
| 2.3 | железнодорожный транспорт | тыс.тонн | 240 | 240 | 240 | 240 | 240 | 1200 |
| 2.4 | автотранспорт | тыс.тонн | 140 | 150 | 160 | 180 | 180 | 900 |
| Прогноз развития дорожной сети городского поселения |
| 3.1 | протяженность дорожной сети | км | 31,8 | 31,8 | 32,2 | 32,2 | 33,9 | 45,7 |
| Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения |
| 4.1 | индивидуальный автотранспорт | авт. на 1000 чел | 299 | 307 | 315 | 327 | 338 | 350 |
| 4.2 | общественный транспорт | авт. | 22 | 25 | 28 | 31 | 33 | 35 |

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

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 7-9% в год).

На территории Муниципального образования «Город Балабаново» на расчетный срок предполагается проживание 28617 человек. Принятый уровень автомобилизации на расчетный срок в соответствии с требованиями п. 6.3. СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» составит 350 автомобилей на 1000 жителей. Таким образом суммарное количество автомобилей составит 10016 штук.

Расчет объектов транспорта проведен в соответствии с СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» пункты 6.40, 6.41.

**3.5. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

Диспропорция роста перевозок к объёмам финансирования дорожного хозяйства привели к существенному ухудшению состояния автомобильных дорог и, как следствие, к росту доли дорожно-транспортных происшествий, причиной которых служили неудовлетворительные дорожные условия. Ежегодно растет количество ДТП связанных с неудовлетворительными условиями дорог.

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

Четкое выполнение мероприятий Программы позволит снизить количество ДТП до 0 при создании удовлетворительных дорожных условий.

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

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет. Прогнозы на 2027 г. для г. Балабаново предполагают дальнейший рост легкового и грузового транспорта. Городская транспортная инфраструктура не поспевает за большим количеством индивидуального автотранспорта: возникают заторы, проблемы с паркованием автомобилей. Также транспорт воздействует на окружающую среду, загрязняя атмосферу, изменяя климат, увеличивая бытовой шум. В связи с этим растет беспокойство по поводу воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. Возникающий риск для здоровья требует все более срочных действий для снижения негативного воздействия и связанного с ним риска. Включение вопросов защиты окружающей среды и охраны здоровья в политику для транспорта совершенно необходимо для обеспечения устойчивости развития и снижения заболеваемости.

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

 *Загрязнение атмосферы*. Характерным признаком г. Балабаново, как и всех современных городов, является загрязнение городского воздушного бассейна отработанными газами. Автомобильно-дорожный комплекс вносит в окружающую среду 87% загрязнения атмосферы, которое зависит от технического состояния автотранспорта (30%), конструкции автомобилей (30%) и на 40% от технического состояния дорог и организации дорожного движения. Наибольшее количество вредных выбросов содержится в выхлопных газах в периоды пуска и торможения автомобилей и при его движении в диапазоне малых скоростей. В среднем выброс составляет: при торможении и разгоне – 0,00313 г/м.с; при движении с постоянной скоростью - 0,00089 г/м.с; при остановке – 0,01112 г/м.с. Выбросы в воздух черного дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO2), диоксид серы (SO2) и озон (О3)) приводят к множеству вредных проявления для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

*Воздействие шума.*В г. Балабаново транспорт (автомобильный и железнодорожный) служит самым главным источником бытового шума. Приблизительно 20 % населения подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ.

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

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

Альтернативным решением проблемы может стать снижение привлекательности автомобиля. Автомобиль должен использоваться гораздо реже, неповседневно, т.е. когда автомобиль используется только для того, чтобы ездить на дачу и на закупки в магазины в выходные. Нет необходимости ездить на машине на работу. Чтобы это было так, необходимо одновременно повышать привлекательность общественного транспорта. Кроме того, необходимо расширять использование альтернативных способов передвижения, к каким относятся пешеходное и велосипедное.

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 них для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

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

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

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

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

1. **Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры.**

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Балабаново разработаны на основе тщательного и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Приоритетными направления развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;

- развитие дорожного сервиса на территории Муниципального образования «Город Балабаново» для возможности получения квалифицированных услуг по сервисному обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.

Отсюда вытекают новые требования к транспортной системе, а именно, переход от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития. Это, прежде всего, предполагает более эффективное производительное качественное использование имеющегося потенциала и, в частности, переход к более качественным транспортным услугам.

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

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

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

*Железнодорожный транспорт.*

Строительство дополнительного надземного пешеходного перехода над железнодорожными путями.

*Автомобильный транспорт.*

Увеличение автобусного парка и маршрутов для пассажирских перевозок с учетом перспектив развития новых промышленных и жилых зон города.

*Улично-дорожная сеть.*

Выполнение сплошной замены асфальтового покрытия.

Асфальтирование грунтовых и щебеночных дорог.

Строительство новых дорог и проездов.

Выполнение реконструкции с расширением полотна дороги районного значения «Большое Московское кольцо-Лапшинка» от улицы Боровской.

Строительство второго тоннеля под железнодорожной магистралью.

Строительство автодороги от тоннеля до улицы Московской.

Проектом реконструкции с последующей эксплуатацией на платной основе федеральной автомобильной дороги М-3 «Украина» - от Москвы через Калугу, Брянск до границы с Украиной (на Киев). Вариант реконструкции существующей автодороги, предусматривает:

* уширение существующей автодороги до 6 полос шириной 3,75м;
* устройство разделительной полосы шириной 5,0м;
* строительство второстепенных проездов для ликвидации существующих съездов на автодорогу; (среднее расстояние между сущ. съездами - 400м, количество – 15шт);
* строительство транспортной развязки на пересечении с МБК в г.Балабаново;
* реконструкцию моста через р. Истья;
* устройство шумозащитных экранов при прохождении через жилую застройку (предварительно 3,5 км);
* устройство освещения в разделительной полосе;
* устройство надземных пешеходных переходов (в районе ул. Московская к микрорайону Восточный и в районе СНТ «Березка» ).

*Гаражи и парковочная сеть.*

Устройство дополнительных парковочных площадок.

Строительство многоярусных автомобильных стоянок во вновь застраиваемых частях города.

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

Мероприятия Программы в части развития внешнего транспорта будут следующие:

- Повышение качества обслуживания транспорта путем строительства современного комплекса придорожного обслуживания на пересечении проектируемой развязки автодороги федерального значения и дороги регионального значения.

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

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

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

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

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

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. В целях повышения безопасности дорожного движения и улучшения обслуживания пользователей предусмотрено обустройство автомобильных дорог местного значения объектами дорожного сервиса и другими предприятиями, оказывающими услуги участникам движения.

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

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской зоне поселения. Устройство дополнительных парковочных площадок.

Строительство многоярусных автомобильных стоянок во вновь застраиваемых частях города.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

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

- строительство автостоянок около объектов обслуживания (весь период);

- организация общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей (первая очередь – расчётный срок).

**5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения**

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

Для поддержания экологически чистой среды, при небольших отрезках для корреспонденции, на территории населённых пунктов Программой предусматривается система велосипедных дорожек и пешеходных улиц.

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

Мероприятия по данному разделу:

-  формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением (расчётный срок - перспектива);

-  устройство велодорожек в поперечном профиле главных улиц (расчётный срок – перспектива);

-  обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию без барьерной среды (весь период).

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

В целях упорядочения организации дорожного движения:

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

**5.6. Мероприятия по развитию сети дорог городского поселения**

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

Основными приоритетами развития транспортного комплекса городского поселения должны стать:

- расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;

- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в городском поселении;

- дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Боровского района и Калужской области;

- упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах поселения, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;

- строительство новых главных и основных автодорог;

- строительство улично-дорожной сети на территории городского поселения нового жилищного строительства.

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

Основные направления развития транспортной инфраструктуры на федеральном уровне определены транспортной стратегией Российской Федерации, утверждённой распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р.

**Раздел 6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

 Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств областного бюджета, бюджета муниципального образования Боровский район, бюджета городского поселения «Город Балабаново».

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2026 годов составляет 417 469,5 тыс. руб., в том числе по годам:

2017 год - 43399,5 тыс. рублей;

2018 год - 32740,0 тыс. рублей;

2019 год - 43140,0 тыс.рублей;

2020 год - 37990,0 тыс.рублей;

2021 год - 74700,0 тыс.рублей;

2021-2026 года - 185500,0 тыс.рублей.

 На реализацию мероприятий могут привлекаться также другие источники.

 Мероприятия программы реализуются на основе государственных контрактов (договоров), заключаемых в соответствии с Федеральным законом "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Мероприятия | Наименование, расположение объекта | Техни-ческие пара-метры | Протя-жен- ность, м | Стои-мость выполне-ния меропри-ятий, тыс.руб. | Финансовые потребности на реализацию мероприятий, тыс.руб. |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2026 |
| Выполнение проектов планировки и межевания территорий |
| 1 | Проект планировки и межевания территории  | Автомобильная дорога от тоннеля до ул. Московская | км | 1,7 | 650 | - | - | 650 | - | - | - |
| 2 | Проект планировки и межевания территории | Автомобильная дорога и пешеходная зона ул. Кооперативная(от ул. Лесная до ж.д. № ..) | км | 0,4 | 300 | 300 | - | - | - | - | - |
| Разработка проектно-сметной документации |
| 1 | Разработка проектно-сметной документа-ции | Автомобильная дорога от тоннеля до ул. Московская | км | 1,7 | 3840 | - | - | - | 3840 | - | - |
| 2 | Разработка проектно-сметной документа-ции | Автомобильная дорога ул. Кооперативная(от ул. Лесная до ж.д. № …) | км | 0,4 | 700 | - | 700 | - | - | - | - |
| 3 | Разработка проектно-сметной документа-ции | Реконструкция с последующей эксплуатацией на платной основе федеральной автомобильной дороги М-3 «Украина» - от Москвы через Калугу, Брянск до границы с Украиной (на Киев), участок км 37 – км 173, Московская и Калужская области | км | 3,0 | н.д. | н.д. | н.д. | - | - | - | - |
| Строительство объектов транспортной инфраструктуры |
| 1 | Новое строительство | Автомобильная дорога от тоннеля до ул. Московская | км | 1,7 | 50000 | - | - | - | - | 40000 | 10000 |
| 2 | Новое строительство | Автомобильная дорога ул. Кооперативная(от ул. Лесная до ж.д. № …) | км | 0,4 | 10000 | - | - | 10000 | - | - | - |
| 3 | Новое строительство | Реконструкция с последующей эксплуатацией на платной основе федеральной автомобильной дороги М-3 «Украина» - от Москвы через Калугу, Брянск до границы с Украиной (на Киев), участок км 37 – км 173, Московская и Калужская области | км | 3,0 | н.д. |  | н.д. | н.д. | н.д. | - | - |
|  |
| Приведение сети автомобильных дорог в соответствие с нормативными требованиями |
| 1 | Содержание сети автомобиль-ных дорог | Дорогиг. Балабаново | км |  | 224513,5 | 20113,5 | 20100 | 20100 | 22100 | 22100 | 120000 |
| 2 | Обеспечение безопасности дорожного движения (реализация проекта дислокации дорожного движения | Дорогиг. Балабаново | км |  | 22936 | 3286 | 3300 | 3350 | 2500 | 2500 | 8000 |
| 3 | Содержание, капитальный ремонт сети автомобиль-ных дорог за счет средств дорожного фонда  | Дорогиг. Балабаново | км |  | 101830 | 19200 | 8140 | 8540 | 8950 | 9500 | 47500 |
| Капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий многоквартирных домов |
| 1 | Капиталь-ный ремонт и ремонт дворовых проездов многоквартирных жилых домов | Придомовые проезды многоквартирных жилых домов | кв.мкм |  | 5700 | 500 | 500 | 500 | 600 | 600 | 3000 |

**7. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

Эффективность реализации Программы оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов.

Оценка результативности и эффективности Программы осуществляется по следующим направлениям:

- оценка степени достижения запланированных результатов, выраженных целевыми контрольными показателями по стратегическому направлению (для этого фактически достигнутые значения показателей сопоставляются с их плановыми значениями);

- оценка степени выполнения запланированных мероприятий в установленные сроки (выявления степени исполнения плана по реализации программы (подпрограммы) проводится сравнение фактических сроков реализации мероприятий плана с запланированными, а также сравнение фактически полученных результатов с ожидаемыми);

- оценка степени достижения целевых индикаторов и контрольных показателей по каждому из приоритетных направлений развития в корреспонденции с объемом фактически произведенных затрат на реализацию мероприятий (для выявления степени достижения запланированного уровня затрат фактически произведенные затраты на реализацию программы в отчетном году сопоставляются с их плановыми значениями).

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий

Программы значений целевых показателей (индикаторов) Программы эффективность реализации Программы по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

высокий (E 95%);

удовлетворительный (E 75%);

неудовлетворительный (если значение эффективности реализации программы не отвечает приведенным выше уровням, эффективность ее реализации признается неудовлетворительной).

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий Программы осуществляется в рамках мониторинга.

Целью мониторинга Программы городского поселения является регулярный контроль ситуации в сфере транспортной инфраструктуры, а также анализ выполнения мероприятий по модернизации и развитию объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренных Программой.

Мониторинг Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры включает следующие этапы:

Периодический сбор информации о результатах выполнения мероприятий Программы, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры поселения.

Анализ данных о результатах планируемых и фактически проводимых преобразований в сфере транспортной инфраструктуры.

Мониторинг Программы предусматривает сопоставление и сравнение значений показателей во временном аспекте. Анализ проводится путем сопоставления показателя за отчетный период с аналогичным показателем за предыдущий (базовый) период.

По ежегодным результатам мониторинга осуществляется своевременная корректировка Программы. Решение о корректировке Программы принимается Администрацией городского поселения по итогам ежегодного рассмотрения отчета о ходе реализации Программы или по представлению Главы администрации городского поселения.

Основные прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры городского поселения на период 2017-2026 годов приведены в данной таблице

**Территория городского поселения**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Перечень мероприятий** | **Единицы измерения** | **ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ** |
| **1 ОЧЕРЕДЬ** | **РАСЧЕТНЫЙ СРОК** |
| Транспортная инфраструктура |
| 1 | Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения | км | 2,68 | 3,70 |
| 2 | Строительство открытых парковочных площадок и закрытых автомобильных стоянок | маш.м | 1231 | 1500 |

Перечень целевых показателей, используемых для оценки результативности и эффективности Программы (контрольные показатели реализации Программы):

Отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, км;

Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, %;

Доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, единицы на 1 тыс. автотранспортных средств.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатели | Единица измерения | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2026 |
| 1) | Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения | км. | 1,638 | 0,980 | 0,860 | 1,120 | 1,210 | 7,210 |
| 2) | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | %. | 5,3 | 1,2 | 0,6 | 0 | 0 | 0 |
| 3) | Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры городского поселения представлены в таблице.

**Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры**

| **№ п/п** | **Наименование показателя**  | **Единица измерения** | **Современное состояние** | **Расчетный срок** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Население |
| 1 | численность населения  | чел. | 25426 | 28617 |
| Транспортная инфраструктура |
| 2.1 | Протяженность линий общественного пассажирского транспорта |  | - | - |
|  | -железная дорога | км двойного пути | 3,35 | 3,35 |
| 2.2 | Протяженность автомобильных дорог | км | 31,862 | 45,700 |
| 2.3 | Из общей протяженности автомобильных дорог улицы с капитальным типом покрытия | км | 23,241 | 38,950 |
| 2.4 | Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей) | автомобилей | 299 | 350 |
| 2.5 | Количество автозаправочных станций | ед. | 3 | 3 |
| 2.6 | Количество станций технического обслуживания | ед. | 5 | 9 |
| 2.7 | Количество автодорожных мостов | ед. | 1 | 1 |

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

Функциональный механизм реализации Программы включает следующие элементы:

- стратегическое планирование и прогнозирование (определение стратегических направлений, темпов, пропорций структурной политики развития хозяйственного комплекса городского поселения в целом, его важнейших отраслевых и межотраслевых комплексов), трансформированное в систему программных мероприятий (проектов) и плановых показателей их результативности;

- переход к программно-целевому бюджетированию с выстраиванием процессов планирования бюджета Программы от стратегических целей через долгосрочные региональные и муниципальные программы (далее – функциональные программы) до конкретных мероприятий, исполнения бюджета Программы в разрезе муниципальных функциональных программ, а также региональных функциональных программ, содержащих мероприятия, реализуемые на территории городского поселения; мониторинга достижения поставленных в рамках каждой функциональной программы целей и реального влияния их на поставленные стратегические цели развития;

- экономические рычаги воздействия, включающие финансово-кредитный механизм Программы, ее материально-техническое обеспечение и стимулирование выполнения программных мероприятий;

- правовые рычаги влияния на экономическое развитие (совершенствование нормативной правовой базы и механизмов правоприменения на федеральном, региональном и муниципальном уровне, включая в том числе предложения по мерам совершенствования налогового и технического регулирования, совокупность нормативных правовых документов федерального, областного и муниципального уровня, способствующих деловой и инвестиционной активности, а также регулирующих отношения федеральных, областных и муниципальных органов, заказчиков и исполнителей в процессе реализации мероприятий и проектов Программы);

- организационная структура управления Программой (определение состава, функций и согласованности звеньев административно-хозяйственного управления), в том числе распределение полномочий и ответственности между участниками реализации Программы, необходимых и достаточных для достижения целей Программы;

- регулярная оценка результативности и эффективности реализации Программы с возможностью корректировки действий участников реализации.