

Программа
«Комплексное развитие транспортной
инфраструктуры муниципального образования
Оричевское городское поселение Оричевского района
Кировской области на 2017 - 2030 годы»

2017 год



2017 год

Содержание

	Паспорт	6
1.	Общие положения	8
1.1.	Основные понятия	9
2.	Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры	10
2.1.	Положение муниципального образования Оричевское городское поселение Оричевского района Кировской области в структуре пространственной организации	10
2.2.	Социально-экономическая характеристика муниципального образования Оричевское городское поселение Оричевского района Кировской области	12
2.3.	Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Оричевского городского поселения	15
2.4.	Характеристика сети дорог Оричевского городского поселения, оценка качества содержания дорог	16
2.5.	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Оричевском городском поселении, обеспеченность парковками	23
2.6.	Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока	24
2.7.	Анализ уровня безопасности дорожного движения	25
2.8.	Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	26
2.9.	Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Оричевского городского поселения	28
2.10.	Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Оричевского городского поселения	30
2.11.	Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	31
3.	Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Оричевского городского поселения	32

3.1.	Прогноз социально – экономического и градостроительного развития Оричевского городского поселения	32
3.2.	Прогноз транспортного спроса Оричевского городского поселения, объемов и характера передвижения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения	35
3.3.	Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Оричевского городского поселения	36
3.4.	Прогноз развития дорожной сети Оричевского городского поселения	37
3.5.	Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения	39
3.6.	Прогноз показателей безопасности дорожного движения	39
3.7.	Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения	40
4.	Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Оричевского городского поселения	41
5.	Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Оричевского городского поселения предлагаемого к реализации варианта развития	42
5.1.	Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта	46
5.2.	Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	46
5.3.	Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	46
5.4.	Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	47
5.5.	Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	48
5.6.	Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Оричевского городского поселения	48
5.7.	Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков	49
6.	Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	50

7.	Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	50
8.	Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Оричевского городского поселения	53

Паспорт
муниципальной программы Оричевского городского поселения
«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры
Оричевского городского поселения Оричевского района Кировской области
на 2017 - 2030 годы»

Полное наименование Программы	муниципальная программа Оричевского городского поселения «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Оричевского городского поселения Оричевского района Кировской области на 2017 - 2030 годы»
Основания для разработки Программы	п.5, п.7 ст.14 Федерального закона Российской Федерации от 6 октября 2003 г. N 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»
Цели Программы	развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения; повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.
Основные задачи Программы	улучшение транспортно-эксплуатационного состояния существующей улично-дорожной сети, обеспечение внутри поселенческих связей по дорогам с улучшенным типом покрытия; реконструкция улично-дорожной сети поселения; совершенствование и развитие улично-дорожной сети, ликвидация на ней очагов аварийности и улучшение инженерного обустройства для обеспечения безопасного и комфортного пропуска транспортных потоков.
Сроки и этапы реализации Программы	сроки реализации Программы 2017–2030 годы, выделение этапов не предусматривается.
Объемы и источники финансирования Программы	Объем финансирования программы 29 454 тыс. руб., в том числе местный бюджет 19 544 тыс. руб. Из них по годам: 2017 – 1930,0 тыс. руб., 2018 – 2060,0 тыс. руб., 2019 –

	2122,0 тыс. руб., 2020 – 2122,0 тыс. руб., 2021 - 2122,0 тыс. руб.; 2022 - 2122,0 тыс. руб.; 2023 – 2122,0 тыс. руб., 2024 – 2122,0 тыс. руб., 2025 – 2122,0 тыс. руб., 2026 - 2122,0 тыс. руб., 2027 - 2122,0 тыс. руб., 2028 - 2122,0 тыс. руб., 2029 - 2122,0 тыс. руб., 2030 - 2122,0 тыс. руб.
--	---

Ожидаемые результаты	конечные	<p>К числу наиболее значимых социально-экономических мероприятий по совершенствованию улично-дорожной сети поселения можно отнести следующие основные показатели реализации Программы:</p> <p>текущий ремонт улично-дорожной сети, грейдерование грунтовых дорог, установка дорожных знаков, содержание улично-дорожной сети в весенне - летнее время и зимний период, нанесение разметки на дорожное покрытие, прочистка канав вдоль улиц, прочистка трубопереездов, содержание в надлежащем состоянии тротуар, скашивание травы вдоль дорог местного значения, паспортизация дорог, постановка на кадастровый учет дорог местного значения.</p>
Разработчик Программы		администрация Оричевского городского поселения.
Контроль над выполнением Программы		контроль осуществляет глава администрации Оричевского городского поселения

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского поселения - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения, который предусмотрен также программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, муниципальными программами.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения разрабатывается на основании утвержденного генерального плана поселения.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Оричевского городского поселения на 2017 - 2030 подготовлена на основании:

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

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

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

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

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

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

постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-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 Оричевского городского поселения Кировской области 2009-2030 год.

Программа рассчитана на долгосрочную перспективу сроком на 14 лет.

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.

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

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

4. Организация дорожного движения.

5. Ремонт и строительство пешеходных и велосипедных дорожек.

6. Содержание, установка дорожных знаков.

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 её 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;

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, её 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 её технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения;

2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

2.1 Положение Оричевского городского поселения в структуре пространственной организации Кировской области

Оричевское городское поселение находится в центральной части Оричевского района Кировской области, граничит почти со всех сторон со Спас–Талицким сельским поселением:

от автодороги Оричи - Зенгино по границе с питомником до дер. Голицыны, далее по южной стороне усадеб дер. Голицыны до ул. Лесной пгт Оричи, далее по западной стороне ул. Лесной до границы бывшей территории Агропромхимии,

далее по южной стороне садоводческого товарищества «Дружба» до ручья, впадающего в р. Елховку,

далее по ручью до автодороги Голицыны – Середыш,

далее по данной автодороге до дер. Середыш,

далее по южной стороне усадеб дер. Середыш,

далее по южной стороне усадеб дер. Шишкины,

далее по лесной дороге до ул. Конева пгт Оричи,

далее по западной стороне ул. Конева пгт Оричи до автодороги Оричи – Истобенск,

далее по правой стороне автодороги Оричи - Истобенск до ул. Сосновой пгт Оричи,

далее от ул. Сосновой вдоль промзоны бывшей фирмы «Ариэль» до Горьковской железной дороги,

далее по северной стороне полосы отчуждения железной дороги до железнодорожного моста возле очистных сооружений и котельной,

далее по восточной и южной сторонам усадеб дер. Дунаевы до объездной автодороги пгт Оричи,

далее по объездной автодороге до границы с землями СХПК им. Кирова,

далее по юго-восточной границе земельного участка с кадастровым номером 43:24:350913:220 в северо-восточном направлении до ул. Дружбы,

далее по южной границе производственной территории СХПК им. Кирова до границы с КОГУП «Нововятское ДЭП № 6»,

далее по южной стороне КОГУП «Нововятское ДЭП № 6» до автодороги Оричи – Коршик,

далее по левой стороне автодороги Оричи - Коршик до объездной автодороги,

далее по левой стороне объездной автодороги до автодороги Оричи – Стрижи,

далее по правой стороне автодороги Оричи - Стрижи до автозаправочной станции,

далее параллельно ул. Набережная пгт Оричи до железной дороги,

далее по полосе отчуждения железной дороги до железнодорожного моста через р. Гнилуху,

далее от железнодорожного моста по р. Гнилуха 700 метров до границы земель СХПК им. Кирова,

далее по границе земель СХПК им. Кирова до пересечения с автодорогой Оричи – Зенгино у питомника Быстряговского участкового лесничества. (рисунок 1).



Рисунок 1 – Географическое положение Оричевского городского поселения в Оричевском районе.

В состав Оричевского городского поселения входят один поселок городского типа Оричи, относящиеся к нему земли общего пользования, рекреационные земли, земли для развития поселения. Площадь муниципального образования – 1015,0 га.

Административным центром Оричевского городского поселения является поселок городского типа Оричи. Пгт Оричи связан устойчивой транспортной связью с областным центром – городом Кировом, расстояние до которого 36 км. В пгт Оричи имеется железнодорожная станция.

2.2 Социально-экономическая характеристика муниципального образования Оричевского городского поселения Оричевского 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.

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

Коммунальная инфраструктура Оричевского городского поселения обеспечивает: централизованное электроснабжение населения и организаций (филиал ОАО «ЭнергосбыТ Плюс»),

централизованное водоснабжение и водоотведение населения и организаций (ООО «Водоканал»),

централизованное теплоснабжение населения и организаций (ООО «ТК Теплосервис», ОМУПП ЖКХ «Коммунсервис»),

централизованное газоснабжение населения и организаций (ООО «Газпром газораспределение Киров»),

вывоз твердых бытовых отходов на санкционированное место размещения (ОМУ АТП «Оричевское»).

Таким образом, систему предоставления коммунальных услуг можно характеризовать как высокоцентрализованную, со среднеразвитой инфраструктурой для транспортировки коммунальных ресурсов.

Муниципальное образование Оричевское городское поселение имеет развитую систему социального и культурно-бытового обслуживания. Данные представлены в таблице 1.

Таблица 1. Социально-культурное обслуживание.

Наименование	Единицы измерения	Нормативное значение по градостроительным нормативам	Существующее количество
--------------	-------------------	--	-------------------------

Дошкольные образовательные учреждения	Мест / 1000 чел.	180 / 1000	546/7496 73/1000
Общеобразовательные школы	Мест / 1000 чел.	180 / 1000	970/7496 129/1000
Амбулаторно-поликлиническая сеть	шт.	отдельно стоящая	1
Клубная система	шт.		1
Библиотечная система	шт.		1

Социальная сфера муниципального образования представлена:
(Филиал) Орловский колледж педагогики и профессиональных технологий.

МОКУ начальная общеобразовательная школа;

КОГОВУ средняя общеобразовательная школа пгт Оричи;

МВОКУ вечерняя (сменная) общеобразовательная школа;

МОКУ ДОД Оричевский районный Дом детского творчества;

МОКУ ДОД детско-юношеская спортивная школа;

МБОУ ДО «Оричевская музыкальная школа»;

МДОКУ детский сад общеразвивающего вида «Родничок»;

МДОКУ детский сад комбинированного вида «Ромашка»;

МДОКУ детский сад комбинированного вида «Сказка»;

МКУК «Оричевская РЦКС»;

МКУК «Оричевская районная ЦБС»;

МКУК «Оричевский районный историко-краеведческий музей»;

КОГБУЗ «Оричевская ЦРБ»;

Железнодорожный вокзал;

Стадион;

Аптеки.

Развитие культурного досуга жителей поселения, вовлечение их в занятия массовым спортом и физической культурой – это один из показателей формирования доступной и благоприятной среды проживания.

В разделе используются данные социально-экономического развития муниципального образования на 01.01.2016 г. (существующее положение).

На территории Оричевского городского поселения находится 1 населенный пункт – поселок городского типа Оричи, в котором проживает по состоянию на 01.01.2016 года 7496 человек, из них – дети в возрасте (0 – 17 лет) -1490 человек, население от 18 до 30 лет – 2618 человек. Работающее население составляет 3926 человек, пенсионеры 2155 человек.

Национальный состав населения представлен в основном русскими.

При рассмотрении изменения численности населения по годам имеется четкая тенденция к незначительному снижению. По итогам 2015 года естественная убыль населения составила 178 человек, на ее величину оказывает влияние миграция населения за пределы поселения и естественная убыль.

Одной из причин миграции является недостаток рабочих мест с достойной оплатой на территории муниципального образования Оричевское городское поселение. Также большую роль играет близость поселения к областному центру.

В таблице 2. представлена динамика численности населения муниципального образования по годам.

Таблица 2. - Сведения о численности постоянного населения с 2011 по 2015 год.

№ п/п	Перечень населенных пунктов	Число постоянного населения, человек/ без численности дачников-сезонников				
		2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
1	Оричи	7935	7723	7656	7490	7496
	ВСЕГО	7935	7723	7656	7490	7496

Из таблицы можно сделать вывод, что за последние 5 лет (с 2011 по 2015 г.г.) численность населения имеет тенденцию незначительного снижения.

Таким образом, картина прогноза роста/убыли населения имеет неоднозначный характер: согласно Программы развития муниципального образования предполагается рост на 6,1% в год, согласно Генерального плана муниципального образования предполагается рост 1,2% в год, согласно официальных данных Федеральной службы государственной статистики фиксируется убыль на 1,4% в год.

Возрастной состав населения представлен в таблице 3.

Таблица 3. Возрастной состав населения.

Показатели	Ед. изм.	Существующее положение	Проектное решение	
			1 очередь	Расчетный срок
Средний сценарий				
Возраст от 0 до 6 лет	Человек	674	699	724
Возраст от 7 до 17 лет	Человек	854	885	917
Возраст от 18 до 30 лет	Человек	1880	1949	2020
Возраст от 31 до 40 лет	Человек	974	1009	1046
Возраст от 41 до 60 лет	Человек	2150	2228	2309
Возраст старше 60 лет	Человек	958	993	1030
Итого	Человек	7490	7763	8046

Возрастная структура населения характеризуется высокой долей населения в трудоспособном возрасте и достаточно низкой долей лиц старше трудоспособного возраста. Таким образом, на сегодняшний день возрастная структура населения Оричевского городского поселения имеет определенный демографический потенциал на перспективу в лице относительного большого удельного веса лиц трудоспособного возраста

Учитывая проведенный анализ прогнозов демографического развития городского поселения, наиболее вероятным рассматривается сценарий увеличения численности населения.

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

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

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 легкового и грузового, пассажирского транспорта.

Внешние транспортно-экономические связи Оричевского городского поселения с другими регионами осуществляются автомобильным и железнодорожным транспортом.

Железнодорожный транспорт - на территории Оричевского городского поселения проходит Транссибирская магистраль со станцией «Оричи». Построено новое здание железнодорожного вокзала, а также пешеходный мост через пути Транссиба.

Здание вокзала площадью более 370 квадратных метров было построено за 8 месяцев. Общая стоимость строительства составила 67 млн.рублей. Вокзал одновременно может вместить 25 пассажиров пригородных электропоездов.

Из областного бюджета были оплачены проектные работы, а строительство вело ОАО «РЖД». Мост длиной более 36 метров имеет три лестничных схода. Затраты на его строительство превысили 43 млн. рублей.

Старый вокзал в Оричах был построен ещё в 1906 году и прослужил, таким образом, 108 лет.

Водный транспорт – на территории Оричевского городского поселения не используется, никаких мероприятий по обеспечению водным транспортом не планируется.

Воздушные перевозки не осуществляются.

2.4 Характеристика сети дорог Оричевского городского поселения, оценка качества содержания дорог.

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры Оричевского городского поселения. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, 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 городского поселения, находящиеся в муниципальной собственности городского 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, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Оричевского городского поселения, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования местного значения важно для поселения. Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, что в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

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 использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных

сроков, накоплению количества участков недоремонта. Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

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

Сложившаяся планировочная структура городского поселения представляет из себя условно разделенную железной дорогой на две части систему расселения, что обусловлено историческим развитием территории поселения. При этом в южной части поселения сосредоточена большая часть общественно-деловой, социальной и жилой зоны. Северная часть представлена промышленными коммунально-складскими, жилыми отводами. В соответствии с этим, улично-дорожную сеть Оричевского городского поселения следует рассматривать как улично-дорожные сетки нескольких планировочных зон, взаимоувязанных между собой рядом улиц и дорог городского значения. Таким образом, сетка улиц в северной части представляет из себя прямоугольную структуру, а в южной – невыраженную прямоугольную.

Протяженность улично-дорожной сети в границах населенного пункта составляет 43 километра 455 метров, из них грунтовых – 24 километра 565 метров, асфальтобетонных – 18 километров 890 метров.

Острой проблемой является состояние искусственных сооружений на автомобильных дорогах поселения – 12-ти трубопереездов. На сегодняшний день все 12 имеют неудовлетворительное состояние и требуют ремонта.

Проблемой улично-дорожной сети поселения является ее износ и то, что технические параметры и уровень инженерного оснащения части улиц и дорог не отвечает современным требованиям и не соответствует интенсивности движения транспорта в связи с увеличением числа собственников автотранспорта. Грунтовые дороги нуждаются в ежегодном грейдировании, а в дальнейшем, в уплотнении грунта щебнем.

На части улиц требуется капитальный ремонт дорожного полотна: участок улицы Карла Маркса в направлении от перекрестка с улицей Южной к улице 8 Марта, участок улицы Западная от перекрестка с улицей 8 Марта в направлении улицы Южная, участок улицы Комсомольская от железнодорожного моста до здания ОВД, улица Свободы на въезде в пгт Оричи. Ямочный ремонт необходим и на многих второстепенных улицах.

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

На территории Оричевского городского поселения вдоль автомобильных дорог, на перекрестках установлены дорожные знаки, а так же имеется 10 пешеходных переходов

которые необходимо содержать в надлежащем состоянии. Для этого ежегодно в летний период необходимо обновлять горизонтальную разметку пешеходных переходов. Также необходимо обустройство у детских учреждений искусственных неровностей и пешеходных переходов в соответствии с современными требованиями.

Перечень автомобильных дорог, находящихся на территории муниципального образования Оричевское городское поселение в таблице 4.

Таблица 4. Перечень автомобильных дорог
общего пользования

№	реестровый номер	адрес	протяженность км	тип покрытия
1	4324511149	С. Есенина	0,325	асфальтобетонное
2	4324511150	Урожайная	0,55	асфальтобетонное
3	4324511151	40 лет Победы	0,325	асфальтобетонное
5	4324511152	Мира	0,325	асфальтобетонное
6	4324511153	Полевая	0,15	грунтовая
7	4324511154	Восточная	0,35	грунтовая
8	4324511155	Якимовой	0,575	Грунтовая
9	4324511156	Дружбы	0,85	грунтовая
10	4324511157	Азина	0,875	асфальтобетонное
11	4324511158	Набережная	0,4	грунтовая
12	4324511159	Садовая	1,1	грунтовая
13	4324511160	Советская	1,61	асфальтобетонное
14	4324511161	2-я Советская	0,515	грунтовая
15	4324511162	Южная	1,415	грунтовая
16	4324511163	Кооперативная	1,45	грунтовая

17	4324511164	Капустина	0,25	грунтовая
18	4324511165	Зеленая	0,3	грунтовая
19	4324511166	Дорожников	0,25	грунтовая
20	4324511167	Труда	0,4	асфальтобетонное
21	4324511168	8 Марта	1,035	асфальтобетонное
22	4324511169	М. Гвардии	1,325	асфальтобетонное
23	4324511170	Колхозная	1,835	асфальтобетонное
24	4324511171	Свободы	3,1	асфальтобетонное
25	4324511172	Западная	1,2	асфальтобетонное
26	4324511173	Пионерская	0,28	асфальтобетонное
27	4324511174	Заводская	1,095	грунтовая
28	4324511175	Юбилейная	1,495	асфальтобетонное
29	4324511176	Кирова	0,585	грунтовая
30	4324511177	Осенняя	0,32	грунтовая
31	4324511178	Энтузиастов	0,44	грунтовая
32	4324511179	К. Маркса	1,875	асфальтобетонное
33	4324511180	Молодежная	0,45	асфальтобетонное
34	4324511181	Школьный пер.	0,425	грунтовая
35	4324511182	Парковая	0,2	грунтовая
36	4324511183	Октябрьская	0,55	грунтовая
37	4324511184	60 лет СССР	0,5	асфальтобетонное

38	4324511185	70 лет Октября	0,41	асфальтобетонное
39	4324511186	Радужная	0,25	асфальтобетонное
40	4324511187	Мелиоративная	0,4	асфальтобетонное
41	4324511188	Тихая	0,55	грунтовая
42	4324511189	Новоселов	0,33	грунтовая
43	4324511190	Цветочный пер.	0,15	асфальтобетонное
44	4324511191	Надежды	0,32	грунтовая
45	4324511192	Красноармейская	0,6	грунтовая
46	4324511193	Базовая	0,175	грунтовая
47	4324511194	Весенняя	0,48	грунтовая
48	4324511195	Назимки	0,45	грунтовая
49	4324511196	Красная горка	0,32	грунтовая
50	4324511197	Конева	0,74	грунтовая
51	4324511198	Рябиновая	0,175	асфальтобетонное
52	4324511199	Комсомольская	3,055	грунтовая
53	4324511200	Строителей пер.	0,35	грунтовая
54	4324511201	Солнечная	0,25	грунтовая
55	4324511202	Профсоюзная	0,425	грунтовая
56	4324511203	Первомайская	0,37	грунтовая
57	4324511204	Гражданская	0,865	грунтовая
58	4324511205	Ст. Халтурина	1,325	грунтовая

59	4324511206	Лесная	0,775	грунтовая
60	4324511207	Новая	0,365	грунтовая
61	4324511208	Северная	0,275	грунтовая
62	4324511209	Сосновая	0,75	грунтовая
63	4324511210	Луговой пер.	0,225	грунтовая
64	4324511211	Коммуны	0,35	грунтовая
	Итого:		43,455	

В соответствии с ГОСТ Р 52398 «Классификация автомобильных дорог», основные параметры и требования» дороги общего пользования поселения относятся к классу автомобильных дорог «Дорога обычного типа (не скоростная дорога)» с категорией V. Для V категории предусматривается количество полос – 1, ширина полосы 4,5 метра, разделительная полоса не требуется, допускается пересечение в одном уровне с автомобильными дорогами, велосипедными и пешеходными дорожками, с железными дорогами и допускается доступ на дорогу с примыканием в одном уровне. 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. Автомобильные дороги местного значения поселения имеют идентификационные номера, которые присвоены администрацией Оричевского городского поселения в соответствии с «Правилами присвоения автомобильным дорогам идентификационных номеров».

Вблизи общественных и социально значимых объектов на территории муниципального образования организованы парковочные места.

К недостаткам улично-дорожной сети Оричевского городского поселения можно отнести следующее:

отсутствует четкая дифференциация улично-дорожной сети по категориям согласно требований СНиП 2.07.01-89;

некоторая часть улично-дорожной сети населенного пункта находится в неудовлетворительном состоянии и не имеет твердого покрытия;

частично пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, что может привести к возникновению ДТП на улицах поселения.

Состояние автодорог, пролегающих по территории муниципального образования Оричевского городского поселения оценивается как удовлетворительное.

Бесхозные автомобильные дороги общего пользования местного значения инвентаризируются и ставятся на обслуживание. На сегодняшний день требуется провести паспортизацию дорог и искусственных сооружений поселения.

На территории МО Оричевского городского поселения реализуется муниципальная программа Оричевского городского поселения «Развитие транспортной инфраструктуры на 2016-2018 годы».

Объёмы финансирования программы отражены в таблице 5.

Таблица 5. Объёмы финансирования программы.

Финансирование	Объём финансирования по годам, в тыс. рублей				
	2016	2017	2018	2019	2020
Федеральный бюджет					
Бюджет поселений	1887,7	1930,0	2060,0	2122,0	2122,0
всего	1887,7	1930,0	2060,0	2122,0	2122,0

Применение программно-целевого метода в развитии внутри поселковых автомобильных дорог общего пользования Оричевского городского поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

План реализации программы отражен в таблице 6.

Таблица 6. «Совершенствование и реконструкция улично-дорожной сети муниципального образования Оричевское городского поселения Оричевского района Кировской области»

№	Наименование мероприятия	Источник финансирования	Сроки реализации	Объём финансирования тыс. рублей				
				2016	2017	2018	2019	2020
1	Обслуживание и установка дорожных знаков, нанесение разметки	Бюджет городского поселения (дорожные фонды)	2016-2020	30,0	200,0	200,0	200,0	200,0
2	Очистка внутрипоселковых дорог от снега	Бюджет городского поселения (дорожные фонды)	Весь зимний период	1215,9	910,0	910,0	910,0	910,0

3	Покупка дорожных знаков и щебня	Бюджет городского поселения (дорожные фонды)	2016-2020	132,4	300,0	450,0	512,0	512,0
4	Восстановление профиля гравийных и грунтовых дорог автогрейдером	Бюджет городского поселения (дорожные фонды)	2016-2020	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0
5	Восстановление профиля гравийных дорог с добавлением нового материала	Бюджет городского поселения (дорожные фонды)	2016-2020	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
6	Устройство и замена трубопереездов	Бюджет городского поселения (дорожные фонды)	2016-2020	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
7	Ямочный ремонт асфальтобетонного покрытия укатываемой асфальтной смесью без снятия старого покрытия	Бюджет городского поселения (дорожные фонды)	2016-2020	270,0	300,0	300,0	300,0	300,0
8	Обеспечение проведения технического контроля при приемке законченных ремонтных работ	Бюджет городского поселения (дорожные фонды)	2016-2020	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Итого			1848,3	1910,0	2060,0	2122,0	2122,0

2.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Оричевском городском поселении, обеспеченность парковками.

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 5% в год). На 01.01.2016 года по данным ГИБДД МО МВД России «Оричевский» зарегистрировано в пгт Оричи 5800 АМТС. Личный автотранспорт хранится в гаражах, расположенных в зонах, отведенных Правилами землепользования и застройки Оричевского городского поселения для гаражных зон и на приусадебных участках частных домовладений граждан.

2.6 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, вызванных производственными, бытовыми, культурными связями.

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

Основным пассажирским транспортом является автобус, маршрутное такси и железнодорожный транспорт.

На территории Оричевского городского поселения автобусное пассажирское сообщение представлено пригородным (для Кирова) маршрутом Киров – Оричи (2 раза в сутки), а также маршрутным такси Оричи-Киров, Киров-Оричи (34 рейса туда и 34 рейса обратно в сутки).

В Оричевском городском поселении наблюдается изменение интенсивности пассажиропотока в зависимости от времени года. Сезонная неравномерность выражается в увеличении пассажиропотока в летний период года и относится на счет поездок с рекреационными целями. Недельная неравномерность выражается в увеличении исходящих потоков в предвыходные дни недели и увеличении входящих потоков в конце выходных дней и утренние часы первого рабочего дня недели.

Обслуживание пассажиров осуществляет Оричевское муниципальное унитарное автотранспортное предприятие «Оричевское» и четыре индивидуальных предпринимателя.

Юридический адрес: 612080, Кировская область, пгт Оричи, ул. Степана Халтурина, 12.

Таблица составлена на основании данных ОМУП АТП «Оричевское».

Месяцы 2015 год	Количество пассажиров до г. Кирова и обратно
январь.	822
февраль	1057
март	1049
апрель	1042
май	1336
июнь	1492
июль	1659
август	1659
сентябрь	1327
октябрь	1151
ноябрь	1132
декабрь	934

Железнодорожный транспорт представлен пригородными электричками и поездами дальнего следования Открытого акционерного общества "Российские железные дороги".

2.7 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, недостаточное финансирование 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.

В таблице 7. представлены данные о количестве ДТП в МО Оричевское городское поселение с 2015г. по 01. 11. 2016г.

Таблица 7. Журнал учета ДТП на территории МО Оричевское городское поселение

№ п/п	Кол-во учетных ДТП	Кол-во учетных ДТП с пострадавшими	Кол-во погибших	Кол-во пострадавших
2015 г.	113	5	-	7
По 01.11.2016 г.	102	9	-	12

Основными причинами совершения 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 Оричевском городском поселении на аварийно-опасных участках необходимо установить дорожные знаки. Схема установки новых дорожных знаков, форма, цвета раскраски приняты в соответствии 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.

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

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

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

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

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

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

Особенности конструкции и технологического процесса АЗС практически исключают выброс нефтепродуктов из емкостей хранения в окружающую среду, однако в процессе эксплуатации возможны локальные ЧС, связанные со следующими обстоятельствами:

- переливом нефтепродукта в бензобак автомобиля из-за отказа автоматики;
- разъединением соединительных трубопроводов «автоцистерна-резервуар»;
- разгерметизацией цистерны в результате транспортной аварии;
- разгерметизацией сливной муфты при приеме нефтепродуктов из автоцистерны.

Учитывая высокую повторяемость технологических процессов на АЗС, частота возникновения той или иной аварийной ситуации может достигать 5 в год, поэтому на всех автозаправочных станциях необходима разработка планов по предупреждению и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов, а также строгое соблюдение технологических регламентов.

Перевозка опасных грузов железнодорожным транспортом.

Железнодорожный транспорт занимает третье место по объему перевозок опасных грузов. Согласно статистическим данным условные вероятности аварий при транспортировке опасных грузов железнодорожным транспортом имеют оценки, представленные в таблице 8.

Таблица 8. Вероятности возникновения ЧС на железнодорожном транспорте.

Вид аварии	Значение вероятностей
Авария с грузовым железнодорожным составом, W_1	0,05...0,085
Разрушение цистерны с опасным грузом, W_2	0,08...0,09
Возгорание опасного груза, W_3	0,2...0,25

Таким образом, вероятность выброса (разлива) опасного груза колеблется от $4,0 \cdot 10^{-3}$... $7,7 \cdot 10^{-3}$. Вероятность возникновения при этом пожара $8,0 \cdot 10^{-4}$... $1,9 \cdot 10^{-3}$.

Согласно статистическим данным 96% аварий происходит при транспортировке нефтепродуктов, 4% - при транспортировке АХОВ.

Радиусы зон поражения для некоторых, наиболее часто перевозимых опасных веществ, приведены в таблицах 9 и 10:

Таблица 9. Токсичные вещества.

Вещество	Радиус зоны поражения, км		Площадь зоны поражения, км ²	
	смертельного	порогового	смертельного	порогового
Аммиак	0,3	0,7	0,02	0,08
Хлор	0,6	1,7	0,06	0,5

Таблица 10. Взрывопожароопасные вещества.

вещество	радиус зоны поражения, м		площадь зоны поражения, м ²	
	растекания	возгорания	растекания	возгорания
бензин	30	190	2800	113400
мазут	32	160	3200	80400

Расчет зон произведен для наихудших погодных условий:

скорость ветра – 1 м/с

вертикальная устойчивость атмосферы – инверсия

температура наружного воздуха – 20 С

Опасными участками в городском поселении являются неохранные железнодорожные переезды, путепроводы (ул. Ст. Халтурина и ул. Комсомольской).

Мероприятия по предупреждению ЧС на ж/д транспорте:

пропуск, обработка и отстой поездов с опасными грузами должны осуществляться только по обходам. Площадки для перекачки этих грузов и железнодорожные пути для накопления их должны быть удалены на 250 м от жилых домов, производственных и складских зданий, от мест стоянки других поездов;

оборудование железнодорожной станции «Оричи», принимающей опасные грузы, системой оповещения и системой постановки водяных завес;

защита путей от снеготаносов и обледенения путем устройства лесонасаждений, постановкой постоянных заборов или переносных решетчатых щитов.

2.9 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Оричевского городского поселения.

С учетом того, что территория Оричевского городского поселения по состоянию на 01.01.2016 года не столь привлекательна для инвесторов (невысокий уровень коммунальной, социальной и логистической инфраструктуры, отсутствие общераспространенных полезных ископаемых и др.) перспективы развития транспортной инфраструктуры связаны только с возможным развитием сельскохозяйственного производства. С учетом сложившихся цен на сельскохозяйственную продукцию и возможностей государства и сельскохозяйственных производителей на период до 2030 года высоких темпов развития и размещения транспортной инфраструктуры Оричевского городского поселения не ожидается.

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

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

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

Целями Программы являются:

развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;

повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;

повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

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

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

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

Дороги местного значения поселения в направлениях движения пешеходов необходимо оборудовать средствами снижения скоростей, средствами регулировки движения, дорожными знаками.

Целью программы в области безопасности дорожного движения является сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий.

Условиями ее достижения является решение следующих задач:

снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;

развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях - спасение жизней;

развитие систем фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

Основные ожидаемые конечные результаты реализации программы:

сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий;

снижение тяжести последствий;

создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети в МО Оричевского городского поселения.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично- дорожной сети;

резервирование земельных участков для новых автодорог и транспортных развязок;

строительство улично-дорожной сети на территории нового жилищного строительства;

На расчётный срок:

дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Оричевского района;

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

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

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Оричевского городского поселения на 2016 - 2030 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; - постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-Н1440 «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 Оричевского городского поселения Кировской области до 2030 года.

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.

2.11 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.

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

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

Общая потребность в капитальных вложениях по муниципальному образованию Оричевского городского поселения на 2016-2030 год приблизительно составляет 29 454 тыс. рублей, значительную долю занимают бюджетные средства.

	Объем финансирования в тыс. рублей													
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Федер. бюджет	588,0	569,0	620,0	620,0	620,0	620,0	620,0	620,0	620,0	620,0	620,0	620,0	620,0	620,0
Бюджет поселения	1342,0	1491,0	1502,0	1502,0	1502,0	1502,0	1502,0	1502,0	1502,0	1502,0	1502,0	1502,0	1502,0	1502,0
ВСЕГО	1930,0	2060,0	2122,0	2122,0	2122,0	2122,0	2122,0	2122,0	2122,0	2122,0	2122,0	2122,0	2122,0	2122,0

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 городского поселения по содержанию и ремонту дорог местного значения.

Указанные в настоящей Программе средства не рассчитаны на ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета, на изготовления проектной документации и строительство дорог улично-дорожной сети.

Реальная ситуация с возможностями федерального и местного бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. Таким образом возможности органов местного самоуправления поселения должны быть сконцентрированы на решении насущных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог). Объемы финансирования муниципальной программы носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

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

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

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

Общая площадь муниципального жилищного фонда поселения составляет 18658,5 кв. метров, 52,6% площади жилищного фонда выполнено в деревянном исполнении, 47,4% площади жилищного фонда - в каменном, кирпичном, панельном, монолитном и блочном исполнении.

Свыше 14,0 % от общего числа жилых домов и многоквартирных домов имеют износ свыше 65%, и 45,5% многоквартирных домов имеют износ от 31% до 65%.

С 2008 по 2012 годы (включительно) с участием средств Фонда произведён капитальный ремонт 21 многоквартирного дома.

С участием Оричевского городского поселения в областной программе переселения из ветхого аварийного жилья удалось построить 5 многоквартирных домов.

С 2009 года реализуется государственная политика по обеспечению населения Оричевского городского поселения природным газом за счет областной программы и средств собственников жилья.

Характеристика и перспектива развития жилищного фонда в таблице 13.

Таблица 13. - Объемы нового жилищного строительства

№ п/п	Показатели	Единицы измерения	Существующее положение (2010 г.)	Проектное решение	
				1 очередь (2017 г.)	Расчетный срок (2020 г.)
1	Жилищный фонд	² тыс. м	157,077	150,334	155,26
2	Убыль жилищного фонда	² тыс. м	-	6,7427	5,2573
3	Объем жилищного строительства	² тыс. м		4,926	39,983
4	Средний уровень жилищной обеспеченности	² м /чел	19,4	20	23
5	Требуемый жилищный фонд	² тыс. м		155,26	185,06
6	Среднегодовой объем нового строительства	² тыс. м	-	1,642	13,328

Исходя из вышеуказанного прогнозируется, рост объемов нового жилищного строительства на 19,3%, который увеличением средней жилищной обеспеченности до 23 м² на человека.

Также новое жилищное строительство предусматривается во всех районах Оричевского городского поселения, при этом в центральной части разместится 32,4 тыс. м² на территории 8,1 га в западной части поселения – 26,054 тыс. м² на территории 52,1 га, в юго - восточной части – 23,06 тыс. м² на территории 40,1 га. В центральной части поселения жилищное строительство предусматривается многоквартирными домами средне этажной застройки 3-5 этажей. На остальных свободных территориях выделяемых под жилую застройку планируется осуществить малоэтажное строительство. Планируемый объем нового жилищного строительства размещается на свободных территориях в центральной, южной, западной, восточной и северо-западной части городского поселения. (ГП, ООО "Сатек", 2009 стр. 33)

Уровень безработицы в Оричевском районе по состоянию на конец 2016 г. составил – 1,96%, что выше среднего показателя по области (1,2%). уровень регистрируемой безработицы вырос с 1,45% до 1,96%;

Размер прожиточного минимума Кировской области за III квартал 2016 года учрежден Постановлением № 113/460 от 25.07.2016 года и составляет:

в расчете на душу населения – 9276 рублей в месяц;

для трудоспособного населения – 9943 рубля в месяц; • для пенсионеров – 7598 рублей в месяц; для детей – 9318 рублей в месяц.

В пгт Оричи среднемесячная заработная плата работников организаций за январь - сентябрь 2016 года составила 14339,88 рубля.

Демографический прогноз

Предполагается, что положительная динамика по увеличению уровня рождаемости и сокращению смертности сохранится.

Увеличение рождаемости на период до 2017 года предполагается за счет:

предоставления материнского (семейного) капитала при рождении второго и последующих детей 453,0 тыс. рублей. Денежные средства можно будет направить либо на образование ребенка, либо на приобретение жилья, либо на формирование накопительной части пенсии матери;

улучшение оказания медпомощи беременным женщинам во время родов и диспансерного наблюдения ребенка в течение первого года жизни;

усиления материальной поддержки граждан, имеющих детей.

К 2018 году можно прогнозировать снижение величины коэффициента естественной убыли, чему будут способствовать проводимые мероприятия по профилактике, повышению качества медицинского обслуживания, а также улучшение социально-экономического положения населения.

Таким образом, на расчетный срок планируется увеличение численности населения, занятого в экономике муниципального образования Оричевское городское поселение на 327 человек. Данные тенденции обусловлены созданием на территории муниципального образования новых рабочих мест (в основном за счет расширения

существующих производств и образования дополнительных мест в сфере обслуживания и социально- культурной области).

Экономический прогноз

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

городского хозяйства;

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

социальной сферы в рамках реализации Национальных проектов («Здравоохранение», «Образование», «Доступное и комфортное жильё гражданам России»);

Устойчивое экономическое развитие Оричевского 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:

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

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

3.2 Прогноз транспортного спроса Оричевского 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 Оричевского 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.

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

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

Воздушные перевозки на территории поселения не осуществляются.

Водный транспорт на территории поселения не развит.

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры Оричевского 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.

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.

В таблице 13. представлен перечень АЗС, расположенных в Оричевском городском поселении.

Таблица 13. Принадлежность и местоположение АЗС Оричевского городского поселения.

№ п/п	Принадлежность АЗС	Адрес АЗС
1	ООО «Лукойл нефтепродукт»	АЗС ул. Свободы
2	ИП Желтиков	АЗС ул. Свободы

Постоянная стоянка транспортных средств осуществляется на территории поселения в специально отведенных местах и гаражах и участков собственников.

В таблице 14. представлен список гаражных кооперативов собственников.

Таблица 14. Список гаражных кооперативов пгт Оричи.

Арендатор	Адрес	№ договора, дата, срок договора
ГСПК "Мотор"	8 Марта	02-06-0028, 14.08.06
ГСПК "Март"	Кирова, К.Маркса	02-10-86, 30.06.10
ГСПК "Строитель" - мал.	Юбилейная	02-06-0013, 20.02.06
ГСПК "Строитель" - бол.	Юбилейная	02-04-0188, 08.10.04
ГСПК "Строитель" (с)	Юбилейная	01-06-0017, 09.10.06
ГСПК "Строитель- 2"	Юбилейная	02-04-0198, 07.12.04
ГК "Испытатель"	Юбилейная	02-05-0012, 12.10.05
КСЭГ "Луч"	Юбилейная	02-05-0015, 09.11.05
ГСПК "Товарищ"	Юбилейная	02-08-0025, 29.11.08
КСЭГ "Колесо"	Тихая	02-07-0024, 04.12.07
КСЭГ "Южное"	Южная	02-06-0001, 18.01.06
ГСПК " Центр"	Западная	02-06-0029, 19.10.06
КСЭГ "Южный - 2"	Южная, 2 уч.	02-09-366, 23.12.09
КСЭГ "Южный - 2"	Южная, 3 уч.	02-09-366, 23.12.09
КСЭГ "Южный - 2"	Южная, 4 уч.	02-09-367, 23.12.09
КСЭГ "Южный - 2"(5)	Южная, 5 уч.	02-09-367, 23.12.09
КСЭГ "Южный - 2"	Южная, 6 уч.	02-09-367, 23.12.09
КСЭГ "Южный - 4"	Южная	св-во КВО 24340316 от 21.03.1993
ГСПК "Радуга"	Западная	02-05-0010, 06.09.05
ГСПК "Весна"	пер. Школьный	02-11-35, 30.09.11
ГСПК "Ветер"		
ГСПК "ДОК"		

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

3.4 Прогноз развития дорожной сети Оричевского 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, до 100%;

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 2 км в год;

Оценка технического состояния искусственных сооружений (трубопоездок)- 12 единиц;

Разработка проектов и капитальный ремонт искусственных сооружений (трубопоездок)- 12 ед;

Проведение паспортизация всех участков дорог поселения;

Проектирование и строительство тротуаров в центральных частях поселения;

Проектирование и строительство велосипедных дорожек;

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

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов:

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

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

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

3.5 Прогноз уровня автомобилизации , параметров дорожного движения.

По прогнозу на долгосрочный период до 2030 года обеспеченность жителей поселения индивидуальными легковыми автомобилями составит: в 2017 году- 230 автомобилей на 1000 жителей, в 2020 году-260 автомобилей на 1000 жителей, в 2030 году-300 автомобилей на 1000 жителей.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а также 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.

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2017 до 2030 годы 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 Оричевском городском поселении в 2016 году зарегистрировано 102 дорожно-транспортных происшествий (в 2015 году – 113 ДТП), в результате которых, погибло 0 человека (в 2015 году погибло 0 чел.) и получили травмы 12 человек (в 2015 году – 7 человек).

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 Оричевского 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 осуществляются, 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 (ненефтяного происхождения) топливно-энергетических ресурсов.

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

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.

4. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Оричевского городского поселения.

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Оричевского 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, консервативная инвестиционная политика 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). 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, увеличением деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций.

Вариант 3 (экономически обоснованный). Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий предполагает капитальный ремонт 12 искусственных сооружений (трубопереездов), паспортизацию автомобильных дорог, комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в Оричевском городском поселении, рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Оричевского 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 Оричевского городского поселения.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводящихся по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в городском 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, трубопереездов по реализации Программы формируется администрацией Оричевского 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.

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

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

Планировка и застройка городских и сельских поселений» в таблице 15.

Таблица 15. Параметры уличной сети в пределах городского поселения.

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

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

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

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

При проектировании улиц и дорог в районах нового жилищного строительства необходимо соблюдать проектную ширину улиц в красных линиях, что позволит избежать в дальнейшем реализации дорогостоящих мероприятий по изъятию земельных участков и сноса объектов капитального строительства с целью расширения улиц. Проектируемые улицы должны размещаться таким образом на рельефе, чтобы было выполнено требование соблюдения нормативных уклонов. Необходимо уделять особое внимание проектированию и строительству основных улиц в условиях наличия сложных геоморфологических факторов.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

ремонт существующей сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе и улично-дорожной сети, улучшение их транспортно-эксплуатационного состояния;

обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования, находящихся в границах поселения.

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

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

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

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

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

Строительство автостоянок около объектов обслуживания (весь период);

Организация общественных стоянок в местах наибольшего притяжения (первая очередь – расчётный срок).

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы три основные составляющие:

конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом (в противном случае конкурентной среды не будет).

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

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

Учет в территориальном планировании муниципального образования мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период);

Обеспечение при разработке проектов планировки и межевания резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог (весь период);

Обеспечение соблюдения режима использования полос отвода и охранных зон железных дорог и автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период) в рамках полномочий органов местного самоуправления.

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог.

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

Внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам федерального

значения, позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

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

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

- проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ;

- информационно-пропагандистское обеспечение мероприятий по повышению безопасности дорожного движения;

- профилактика детского дорожно - транспортного травматизма;

- обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;

- согласование безопасных маршрутов движения школьных автобусов;

- развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах;

- развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий;

- организации деятельности по предупреждению аварийности.

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.

Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

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

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2017 до 2030 года не меняется. Это означает: нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

5.4 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 на территории Оричевского городского поселения необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения внутри поселения и местами приложения труда, а также в целях отдыха и туризма.

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.

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

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

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

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

Мероприятия по данному разделу:

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

- Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды (весь период).

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

5.5 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.

5.6 Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Оричевского 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.

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

5.7 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 Оричевского 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 бесхозных 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.

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

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

7. 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.

Оценка эффективности реализации муниципальной программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после

завершения ее реализации координатором совместно с ответственным исполнителем и соисполнителями.

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.

Расчет итоговой оценки эффективности муниципальной программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, отдельно по каждому из критериев оценки эффективности муниципальной программы:

1-й этап - расчет P_1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»;

2-й этап - расчет P_2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»;

3-й этап - расчет $P_{\text{итог}}$ - итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

Итоговая оценка эффективности муниципальной программы ($P_{\text{итог}}$) 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.

Расчет P_1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле:

$$P_1 = (V_{\text{факт}} + u) / V_{\text{пл}} * 100\%, \quad (1) \text{ где:}$$

$V_{\text{факт}}$ - фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию муниципальной программы за отчетный год;

$V_{\text{пл}}$ - 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.

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 $P_1 = 100\%$;

муниципальная программа в целом выполнена, если $80\% < P_1 < 100\%$;

муниципальная программа не выполнена, если $P_1 < 80\%$.

Расчет P2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле:

$$P2 = \sum K_i / N, \quad i = 1 \quad (2), \text{ где:}$$

K_i - 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:

$$K_i = \Pi_i \text{ факт} / \Pi_i \text{ пл} * 100\%, \quad (3)$$

где:

Π_i факт - фактическое значение i показателя за отчетный год;

Π_i 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:

$$K_i = 100\%. \quad (4)$$

В случае если планом установлено значение показателя равное нулю, то при превышении фактического значения показателя плана расчет исполнения по каждому показателю осуществляется по формуле:

$$K_i = 0\%. \quad (5)$$

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 $P2 < 75\%$.

Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

$$P \text{ итог} = (P1 + P2) / 2, \quad (6)$$

где:

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

Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям:

Р итог > 100% высокоэффективная;
90% < Р итог < 100% эффективная;
75% < Р итог < 90% умеренно эффективная;
Р итог < 75% неэффективная.

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

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

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

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

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

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

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

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 Орчевского района, 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.

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