**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Мглинского городского поселения Брянской области на 2021-2031 гг.**

г. Мглин, 2021 г.

*Содержание*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Введение………………………………………………………………… | 5 |
| 1. | Паспорт программы …………………………………………………… | 8 |
| 2. | Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Мглинского городского поселения.……………….. | 10 |
| 2.1 | Анализ положения Мглинского городского поселения в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации…….……………………………..... | 10 |
| 2.2 | Социально-экономическая характеристика Мглинского городского поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса…………………………………………………………………… | 13 |
| 2.3 | Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта……………….. | 19 |
| 2.4 | Характеристика сети дорог Мглинского городского поселения, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог……………………………………………………………….....…. | 21 |
| 2.5 | Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Мглинском городском поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами)……………… | 25 |
| 2.6 | Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока…………………………………….. | 25 |
| 2.7 | Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения…………………………………………………………… | 28 |
| 2.8 | Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств….…. | 29 |
| 2.9 | Анализ уровня безопасности дорожного движения…………………. | 31 |
| 2.10 | Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения………………………………………………………………... | 33 |
| 2.11 | Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Мглинского городского поселения ………………………………………………………………. | 34 |
| 2.12 | Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Мглинского городского поселения …………………………………… | 35 |
| 2.13 | Оценка финансирования транспортной инфраструктуры…………… | 39 |
| 3 | Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Мглинского городского поселения…………………………………… | 42 |
| 3.1 | Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Мглинского городского поселения …………………………………… | 42 |
| 3.2 | Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории Мглинского городского поселения …… | 45 |
| 3.3 | Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта……………………………………………………………… | 46 |
| 3.4 | Прогноз развития дорожной сети Мглинского городского поселения……………………………………………………………….. | 47 |
| 3.5 | Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения……………………………………………………………….... | 47 |
| 3.6 | Прогноз показателей безопасности дорожного движения………………………………………………………………… | 48 |
| 3.7 | Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения………………………… | 48 |
| 4 | Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта……. | 50 |
| 5 | Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры………………….. | 54 |
| 5.1 | Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта……………………………………………………………… | 55 |
| 5.2 | Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов………………………… | 58 |
| 5.3 | Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства……………………………………………. | 59 |
| 5.4 | Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения…………………………………………. | 60 |
| 5.5 | Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб…………………………………………………………………….. | 61 |
| 5.6 | Мероприятия по развитию сети дорог………………………………… | 61 |
| 6 | Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры………… | 64 |
| 6.1 | Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков… | 64 |
| 6.2 | Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем…………………………………………………………………… | 65 |
| 6.3 | Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения……………………………. | 66 |
| 6.4 | Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения……………………………………………………………….. | 67 |
| 7 | Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры………..………………………………………………. | 69 |
| 8 | Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры………………….. | 72 |
| 9 | Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Мглинского городского поселения ……………………... | 76 |

***Введение***

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

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

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

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

* демографическое развитие;
* перспективное строительство;
* состояние транспортной инфраструктуры.

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

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

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов. Таким образом, Программа является прогнозно-плановым документом, во-первых, формулирующим и увязывающим по срокам, финансовым, трудовым, материальным и прочим ресурсам реализацию стратегических приоритетов в сфере развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, во-вторых, формирующим плановую основу взаимодействия членов местного сообщества, обеспечивающего и реализацию стратегических приоритетов, и текущее сбалансированное функционирование экономического и социального секторов муниципального образования.

***1. Паспорт программы***

|  |  |
| --- | --- |
| ***Наименование******Программы*** | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Мглинского городского поселения Брянской области на 2021-2031 гг. (далее – Программа) |
| ***Основание для разработки******Программы*** | - Градостроительный кодекс Российской Федерации;- Федеральный закон от 6 октября 2003 года N 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации";- Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года N 1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов". |
| ***Заказчик Программы*** | Администрация Мглинского городского поселения Брянской областиМестоположение: 243220, Брянская обл, Мглинский р-н, г Мглин, ул Советская, д. 6/А |
| ***Разработчик Программы*** | Индивидуальный предприниматель Жеребцова М.А.Местоположение: 355047, Ставропольский край, г. Ставрополь, пр-к Кулакова,65 |
| ***Цель Программы*** | Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Мглинского городского поселения, повышение уровня безопасности дорожного движения. |
| ***Задачи Программы*** | 1. Обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Мглинского городского поселения;2. Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;3. Улучшение транспортного обслуживания населения. |
| ***Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры поселения*** | Индикаторами, характеризующими успешность реализации Программы, станут:- снижение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;- количество ДТП произошедших на территории поселения не более 1 случая в год;-снижение количества выбросов вредных веществ в атмосферу от автотранспортных средств на 15 %. |
| ***Сроки и этапы реализации Программы*** | Сроки Программы: с 2021 по 2031 гг. Этапы Программы:1 этап – 2021-2025 гг.2 этап – 2026-2031 гг. |
| ***Укрупненное описание запланированных мероприятий*** ***по******проектированию,******строительству,******реконструкции объектов******транспортной******инфраструктуры*** | 1. Реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения4. Освещение улиц;5. Обустройство пешеходных дорожек;6. Установка средств организации дорожного движения на дорогах общего пользования местного значения;7. Организация автостоянок;8. Организация СТО;9. Организация безбарьерной среды для маломобильных групп населения. |
| ***Объемы и источники финансирования Программы*** | Общий объем финансирования Программы составляет в 2021–2031 годах – 719374,0 тыс. рублей за счет бюджетных средств Майского городского поселения и привлечения внебюджетных источников.Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2021 – 2031 годов, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода. |

***2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Мглинского городского поселения***

***2.1 Анализ положения Мглинского городского поселения в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации***

Территория Мглинского городского поселения расположена в центральной части Мглинского района и имеет смежные границы:

- на севере - с Краснокосаровским сельским поселением;

- на востоке – с Ветлевским сельским поселением;

- на западе, юго-западе – с Симонтовским сельским поселением.

Границы Мглинского городского поселения установлены законом Брянской области от 09.03.2005 № 3-3 «О наделении муниципальных образований статусом городского округа, муниципального района, городского поселения, сельского поселения и установлении границ муниципальных образований в Брянской области».

Территория поселения вытянута с севера на юг на 7,1 км. С запада на восток на 5 км. Площадь территории поселения по обмеру топографических материалов составляет 2 763,64 га. Численность населения на 01.01.2021г. – 7129 человек.

В состав Мглинского городского поселения входит 1 населённый пункт - г. Мглин, являющийся административным центром городского поселения, а также районным центром.

Транспортная инфраструктура Мглинского городского поселения представлена автомобильным транспортом. Автодорожная сеть муниципального образования принимает нагрузку в направлении внутриобластных и местных связей.

Каркас транспортной автомобильной сети городского поселения состоит из автомобильных дорог регионального значения «"Брянск-Новозыбков"-Мглин», «Мглин-Харитоновка», «Унеча-Мглин», «Мглин-Сураж», автомобильных дорог местного значения, а также улично-дорожной сети города.

Климат Мглинского городского поселения умеренно-континентальный с теплым летом и умеренно холодной зимой. Идущие на восток с Атлантического океана воздушные массы приносят летом пасмурную и дождливую погоду, а зимой значительные потепления.

Среднегодовое количество осадков составляет 580 мм.

Число часов солнечного сияния за год составляет 1698. Радиационный баланс за год положителен и составляет 92 ккал/см2 в год.

Среднемесячная температура января -8,5˚С, среднемесячная температура июля 17,9˚С.

Абсолютный максимум составляет 38˚С, абсолютный минимум - 39˚С.

Среднегодовая температура воздуха 5,1˚С.

Устойчивый снежный покров устанавливается в первой декаде декабря. Дата разрушения устойчивого снежного покрова первая декада апреля. Число дней со снежным покровом составляет 125 дней. Средняя из максимальных высот снежного покрова за зиму составляет 30 см.

Наибольшее число метелей наблюдается в январе и феврале месяце.

Ветровой режим муниципального образования в теплый период (апрель – сентябрь) характеризуется преобладанием северо-западных, северо-восточных и западных ветров, а в холодный период (октябрь – март) – юго-западных, южных и западных.

На ветры западных румбов (3, СЗ, ЮЗ) на территории области приходится 47 %, на ветры восточных румбов (В, СВ, ЮВ) 6 % времени в году.

На северные ветры приходится 7 %, а на южные - 10 % повторяемости. Около 95 - 97 % времени наблюдается слабый и умеренный ветер. Сильные ветры со скоростью более 15 м/с наблюдаются в течение 10 - 18 дней.

Территория муниципального образования относится II-В строительно-климатическому району. Расчетная температура для отопления составляет-260С. Расчетная температура для вентиляции составляет -140С. Продолжительность отопительного периода принимается 205 дней. Данные приведены в соответствии со СНиП 23-01-99 («Строительная климатология», 2000г.).

Территория Мглинского района по гидрогеологическим условиям отнесена ко второму гидрогеологическому подрайону (II), в котором основным источником водоснабжения являются воды турон-сантонского и кампан-маастрихтского водоносных комплексов.

Основной рекой, протекающей по территории всего Мглинского городского поселения в меридианальном направлении являются р.Судынка – левый приток р. Воронуса. Длина р. Судынка составляет 34 км. Также распространены небольшие реки и ручьи.

г. Мглин является административным, промышленным, образовательным и культурным центром района. Здесь сходятся основные транспортные магистрали района, представленные автодорогами регионального значения, что оказало существенное влияние на развитие функционально-планировочной структуры города.

Существующая уличная сеть города представляет собой прямоугольную систему исторически сложившихся улиц с образованием мелких кварталов размером 3 - 4 га. Основными магистральными улицами города являются:

- ул. Октябрьская, выходящая на автодорогу «Унеча-Мглин».

- ул. Ворошилова, выходящая на автодорогу «Мглин-Сураж».

- ул. Ленина, выходящая на автодорогу «Мглин-Харитоновка».

- ул. Буденого, выходящая на автодороги «"Брянск-Новозыбков"-Мглин» и «Мглин-Шумарово».

- ул. Первомайская, выходящая на автодорогу «Мглин-Старая Романовка-Разрытое».

Таким образом, транспортные потоки, следующие с внешних направлений проходят через основные селитебные территории города и через его исторический центр.

Кроме того, магистральными улицами города являются ул. Согласия, ул. Щорса, ул. Кирова.

Остальные улицы города в основном являются жилыми.

Селитебные территории распределены по всей территории города, общественно-деловой центр совпадает с геометрическим (ул. Ленина, ул. Первомайская).

Производственные зоны расположены в основном на окраинах города, в западной, южной, восточной и северной частях.

Жилая застройка Мглинского городского поселения представлена индивидуальными жилыми домами с приусадебными участками и малоэтажными многоквартирными жилыми домами.

***2.2 Социально-экономическая характеристика Мглинского городского поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса***

На территории муниципального образования сконцентрированы основные предприятия района и объекты культурно-бытового обслуживания, таким образом социально экономическая ситуация в поселении более благоприятна, чем прочих сельских поселениях района. Такая ситуация имеет четкое отражение в достаточно невысоких показателях убыли населения.

Таблица 1

Динамика изменения численности населения

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Ед. измерения | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| Оценка численности населения на 1 января текущего года | человек | 7884 | 7578 | 7258 | 7145 | 7129 |
| Общий коэффициент естественного прироста (убыли) | человек | -3.5 | -3.8 | -5.9 | -5 | -6,7 |
| Число родившихся (без мертворожденных) | человек | 59 | 60 | 56 | 58 | 53 |
| Число умерших | человек | 86 | 88 | 99 | 92 | 101 |
| Общий коэффициент рождаемости | промилле | 7.6 | 8.1 | 7.8 | 8 | 7,5 |
| Общий коэффициент смертности | промилле | 11.1 | 11.9 | 13.7 | 13 | 14,2 |

Основными факторами, определяющими численность населения, является естественное движение или естественный прирост-убыль населения (складывающийся из показателей рождаемости и смертности) и механическое движение населения (миграция).

В период 1990-2020гг. коэффициент рождаемости существенно менялся на всей территории Российской Федерации. Минимальное значение было достигнуто в 2000 году, последние годы наметилась тенденция по его устойчивому росту, однако, уровень смертности еще существенно превышает рождаемость.

Демографические показатели по Мглинскому городскому поселению демонстрируют более положительную ситуацию в сравнении с аналогичными по району.

Естественная убыль остается главным фактором формирования демографической ситуации, отчасти она восполняется миграционным приростом, но величина его на сегодняшний день незначительна и не позволяет покрыть естественную убыль.

Объем ввода жилого фонда в целом по поселению с выделением индивидуального строительства с 2010 года (по отчетным данным);

- объем вода жилого фонда в 2014 г. – 0,954 тыс. м2., в 2015 г. – 0 тыс. м2., в 2016 г. – 0,4 тыс. м2., в 2017 г. – 0,842 тыс. м2., в 2018 г. – 0,473 тыс. м2., в 2019г. – 0,496 тыс. м2., в 2020 г. – 0,630 тыс. м2

Структура нового строительства по этажности. Объем муниципального строительства, стоимость 1 м2 (сметная и рыночная);

- новое строительство жилого фонда частного сектора одно и двух этажное. Муниципальное строительство жилого фонда не ведется.

Величина земельного участка для индивидуального строительства в границах поселения;

 - величина земельного участка для индивидуального строительства в Мглинском городском поселении от 5 до 15 соток.

Таблица 2

Основные характеристики жилищного фонда

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  №№ п/п | Наименование | Единицаизмерения | 2020 год |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | Общая площадь жилого фонда всегов т.ч.:  | тыс. м2 общей площади | 194,5 |
| В индивидуальных жилых домах  | 143,4 |
| В многоквартирных жилых домах | 47,9 |
| Специализированный(общежитие) | 3,6 |
| 2 | Аварийный и ветхий фонд | тыс. м2 общей площади | 52,4 |
| 3 | Общее число жилых зданий/из них в аварийном состоянии | единиц | 793 |
| 4 | Распределение жилого фонда по формам собственностив т.ч.: | тыс. м2 общей площади | 194,9 |
|  |
| частная | 189,4 |
| муниципальная | 46,4 |
| общественная | 3,6 |
| 5 | Инженерное оборудование: | %% | 1 |
| водопровод | 77 |
| канализация | 43 |
| центральное отопление | 6 |
| газ | 100 |
| Ванными (душем) | 31 |

На территории города зарегистрировано 11 предприятий обрабатывающих производств, это в основном производство пищевых продуктов и переработка древесины.

Предприятиями района выпускаются картофельный и пшеничный крахмал, масло сливочное крестьянское – 72,5% МЖД, сыр «Сулугуни» и сыр «Косичка», пиломатериалы и изделия из дерева, саженцы и сеянцы древесных и кустарниковых пород.

В 2017 году наблюдается положительная динамика основных показателей социально-экономического развития.

Оборот крупных и средних организаций по всем видам экономической деятельности за 9 месяцев 2021 года вырос на 10%, объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами на 13,3% к аналогичному периоду 2020 года.

Объем производства крахмала ООО «Мглинский крахмал» за 9 месяцев 2021 года составил 880 тонн. За истекший период 2021 года ООО «Мглинский питомник декоративных плодово-ягодных культур» реализовал продукции в денежном выражении на общую сумму 13733,9 тыс.руб,. что на 9,4% выше уровня 2020 года (9 месяцев 2020 года – 12443,5 тыс. руб.).

Наблюдается рост объемов производства почти на всех деревоперерабатывающих предприятиях района, так в ООО «Лесострой» - 22,8%, ИП Глава К(Ф)Х Лосев Вадим Александрович – 6,2%.

Наибольший удельный вес в общем объеме производства приходится на долю ООО «Мглинский крахмал». Данное предприятие производит крахмал картофельный и пшеничный. На заводе трудятся 34 человека. Объем выпущенной продукции за 9 месяцев 2021 года составил 880 тонн.

Объем реализованной продукции в денежном выражении за 9 месяцев 2021 года составил 39,6 млн. рублей. Картофель закупается у сельхозтоваропроизводителей и населения по всей Брянской области. Крахмал пользуется широким спросом у населения.

ООО «Сураж – Молоко». Предприятие производит и реализует масло сливочное крестьянское – 72,5 % МЖД. На предприятии трудится 24 человека. Объем производства масла сливочное крестьянское - 72,5% МЖД - 95,6 тонн в год.

Относительно крупным промышленным предприятием на территории Мглинского района является ООО «Мглинский питомник декоративных плодово-ягодных культур». На территории Мглинского питомника выращивается большой ассортимент декоративных лиственных и хвойных растений, садовые деревья и кустарники, а также многолетние красивоцветущие и почвопокровные растения, розы.

Для дальнейшего динамичного развития промышленности города необходимо, прежде всего, повышение инвестиционной активности предприятий в целях внедрения современных технологий по выпуску продукции, дальнейшее развитие и технологическое перевооружение производства, расширение ассортимента, освоение современных методов маркетинга.

На перспективу предполагается рост экономического развития поселения и повышение жизненного уровня в Мглинском городском поселении, в связи с чем может наблюдаться рост мобильности и подвижности населения, объемы и дальность перевозок, в значительной мере определяющие социально-экономическое развитие поселения. Мобильность товаров, подвижность населения во многом определяют эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения.

Любые передвижения осуществляются в соответствии с определенной целью: трудовые, учебные, культурно-бытовые, служебные.

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

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

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

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

Потребность в передвижении называют транспортным спросом. Он выражается в виде пассажиропотоков, грузопотоков, пешеходных потоков, объемов движения и перевозки, общей подвижности населения. При этом вся инфраструктура общественного транспорта, подвижной состав и другие составляющие (или комплекс параметров, их характеризующих) − транспортное предложение. Транспортное предложение на прямую воздействует на транспортный спрос, при качественной модернизации транспортной системы или отдельных её элементов всегда наблюдается рост тех или иных показателей транспортного спроса.

Мглинское городское поселение характеризуется достаточно стабильным и высоким уровнем транспортного спроса. Этому способствует планомерное развитие транспортной инфраструктуры. Улично-дорожная сеть удовлетворяет основным потребностям населения, что приводит к достаточно высокому уровню автомобилизации. Градостроительная политика направленна на соблюдение уровня доступности социально-значимых объектов для населения. Пешеходное движение организованно по существующим тротуарам, маршруты общественного транспорта организованны в соответствии с социальными потребностями населения. Рост пассажирооборота общественного транспорта свидетельствует о его высокой социальной значимости и необходимости дальнейшего развития. На срок действия Программы планируется стабильный рост транспортного спроса.

Тем самым, основными задачами по совершенствованию транспортной системы Мглинского городского поселения являются:

- улучшение связей сложившихся функциональных зон между собой;

- повышение уровня благоустройства улично-дорожной сети.

Решение этих задач позволит обеспечить бесперебойное и круглогодичное сообщение Мглинского городского поселения между собой, с районным центром, а также с соседними муниципальными образованиями.

***2.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта***

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии территорий. Уровень транспортного обеспечения существенно влияет на градостроительную ценность территории. Задача развития транспортной инфраструктуры – создание благоприятной среды для жизнедеятельности населения, нейтрализация отрицательных климатических факторов и обеспечение доступности услуг социальной сферы.

Транспортная инфраструктура Мглинского городского поселения представлена в виде основных элементов транспортной инфраструктуры, таких как:

− автомобильный транспорт.

*Автомобильный транспорт.*

*А*втомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры Мглинского городского поселения. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, обеспечивают жизнедеятельность поселения, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста поселения, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения.

К автомобильным дорогам общего пользования местного значения относятся муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах городского поселения, находящиеся в муниципальной собственности городского поселения.

Каркас транспортной автомобильной сети городского поселения состоит из автомобильных дорог регионального значения «"Брянск-Новозыбков"-Мглин», «Мглин-Харитоновка», «Унеча-Мглин», «Мглин-Сураж», автомобильных дорог местного значения, а так же улично-дорожной сети города.

Характеристика автодорог регионального и местного значения Мглинского городского поселения в соответствии с информацией КУ «Управление автомобильных дорог Брянской области» представлена в таблице 3.

Таблица 3

Характеристика автомобильных дорог регионального и местного значения Мглинского городского поселения

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Индекс дороги | Наименование автомобильных дорог | Протяженность, км | Категория | Тип покрытия |
| **Региональное значение** |
| 27-3 | Унеча – Мглин | 4,27 | 4 | асфальтобетон |
| 20-2 | "Брянск-Новозыбков"-Мглин | 2,53 | 4 | асфальтобетон |
| 16-2 | Мглин-Харитоновка | 1,97 | 4 | асфальтобетон |
| 16-1 | Мглин-Сураж | 1,83 | 4 | асфальтобетон |
| ИТОГО по муниципальному образованию | **10,6** |  |  |
| **Местное значение** |
| 16-13 | Мглин-Старая Романовка-Разрытое | 2,97 | 4 | асфальтобетон |
| 16-21 | Мглин-школа-интернат | 1,46 | 5 | асфальтобетон |
| 16-8 | Мглин-Шумарово | 1,35 | 4 | асфальтобетон |
| 16-18 | Мглин-Нетяговка | 0,67 | 4 | щебень |
| ИТОГО по муниципальному образованию | **6,45** |  |  |

Плотность автодорожной сети регионального значения поселения – 38,36 км/100 км², местного значения – 23,34 км/100 км².

В целях улучшения качества транспортных связей между населенными пунктами и внешними автодорогами в соответствии с решениями схемы территориального планирования Мглинского района в Программе необходимо предусмотреть реконструкцию дорожного полотна автодорог регионального и местного значения, а также строительство объездной автодороги «Обход г. Мглина».

***2.4 Характеристика сети дорог Мглинского городского поселения, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог***

Существующая уличная сеть Мглинского городского поселения представляет собой прямоугольную систему исторически сложившихся улиц с образованием мелких кварталов размером 3-4 га. Основными магистральными улицами города являются:

- ул. Октябрьская, выходящая на автодорогу «Унеча-Мглин».

- ул. Ворошилова, выходящая на автодорогу «Мглин-Сураж».

- ул. Ленина, выходящая на автодорогу «Мглин-Харитоновка».

- ул. Буденого, выходящая на автодороги «"Брянск-Новозыбков"-Мглин» и «Мглин-Шумарово».

- ул. Первомайская, выходящая на автодорогу «Мглин-Старая Романовка-Разрытое».

Таким образом, транспортные потоки, следующие с внешних направлений проходят через основные селитебные территории города и через его исторический центр.

Кроме того, магистральными улицами города являются ул. Согласия, ул. Щорса, ул. Кирова.

Остальные улицы города в основном являются жилыми.

Перечень улично-дорожной сети Мглинского городского поселения представлена в таблице 4.

Таблица 4

Перечень улично-дорожной сети Мглинского городского поселения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Название улицы | Тип покрытия | Длина, км |
| Ул.Ленина | асфальтобетонное | 1,515 |
| 1-й пер.Ленина | Щебень/грунт | 0,625 |
| 2-й пер.Ленина | Грунтовое | 0,8 |
| 3-й пер.Ленина | Грунтовое | 0,175 |
| 4-й пер.Ленина | Грунтовое | 0,68 |
| Ул. Луговая | Грунтовое | 0,25 |
| Ул.Буденного | асфальтобетонное | 1,886 |
| 1-й пер.Буденного | Грунтовое | 0,84 |
| Ул.Шестакова | асфальтобетонное | 0,7 |
| Ул.Гагарина | асфальтобетонное | 0,575 |
| Ул.Танкистов | асфальтобетонное | 0,57 |
| Ул.Строительная | асфальтобетонное | 2,07 |
| Ул.Меллиоративная | Грунтовое | 1,21 |
| Ул.Комсомольская | асфальтобетонное | 1,221 |
| Ул.Пролетарская | Грунтовое | 0,7 |
| Ул.Урицкого | Грунтовое | 0,8 |
| Ул.Первомайская | асфальтобетонное | 1,545 |
| 1-й пер.Первомайский | асфальтобетонное | 0,74 |
| 2-й пер.Первомайский | Грунтовое | 0,85 |
| 3-й пер.Первомайский | Грунтовое | 0,45 |
| 4-й пер.Первомайский | Грунтовое | 0,62 |
| 5-й пер.Первомайский | асфальтобетонное | 0,13 |
| Ул. Пригородная | асфальтобетонное | 0,66 |
| Ул.Свердлова | Грунтовое | 1,12 |
| Ул.Коммунистическая | Грунтовое | 0,52 |
| Ул. 27-го Партсъезда | Грунтовое | 1,12 |
| Ул.Зыкина | Грунтовое | 0,45 |
| Ул.Молодежная | Грунтовое | 0,48 |
| Ул.Октябрьская | асфальтобетонное | 2,973 |
| 1-й пер.Октябрьский | Грунтовое | 0,164 |
| 2-й пер.Октябрьский | Грунтовое | 0,25 |
| Ул.Колхозная | Грунтовое | 1,76 |
| Ул.Ворошилова | асфальтобетонное | 2,04 |
| 1-й пер.Ворошилова | Щебеночное | 0,582 |
| 2-й пер.Ворошилова | Грунтовое | 0,55 |
| 3-й пер.Ворошилова | Грунтовое | 0,475 |
| 4-й пер.Ворошилова | Грунтовое | 0,527 |
| Ул.Володарского | Грунтовое | 1,36 |
| 1-й пер.Володарского | Асфальт/грунт | 0,456 |
| 2-й пер.Володарского | Грунтовое | 0,213 |
| 3-й пер.Володарского | Грунтовое | 0,196 |
| Ул.Кирова | Асфальтобетонное | 1,268 |
| Ул.Красноармейская | Асфальт/грунт | 0,52 |
| 1-й пер.Красноармейский | Грунтовое | 0,458 |
| 2-й пер.Красноармейский  | Грунтовое | 0,617 |
| 3-й пер.Красноармейский | 0,723 | 0,723 |
| Ул. 40 лет Октября | Грунтовое | 0,802 |
| Ул.Щорса | 0,807 | 1,4 |
| 1-й пер.Щорса | Грунтовое | 0,37 |
| 2-й пер.Щорса | Грунтовое | 0,3 |
| 3-й пер.Щорса | Грунтовое | 0,725 |
| Ул.Садовая | Грунтовое | 1,325 |
| Ул.Мира | Грунтовое | 1,2 |
| Ул.Д.Бедного | Грунтовое | 0,625 |
| Ул.М.Горького | Грунтовое | 1,05 |
| Ул.Калинина | Асфальтобетонное | 0,875 |
| Ул.Согласия | Асфальтобетонное | 1,125 |
| Ул.Восточная | Асфальтобетонное | 1,275 |
| Ул.Полевая | Асфальтобетонное | 1,275 |
| Ул.Горбатова | Грунтовое | 0,92 |
| М/н Дружба | Грунтовое | 1,72 |
| М/н Ващенко | Грунтовое | 0,85 |
| М/н Дружба-2 | Грунтовое | 0,3 |
| х.Поцепаев | Грунтовое | 2 |
| Объездная дорога | 1,5 | 1,5 |

Участки дорог с перегруженным дорожным движением на улично-дорожной сети городского поселения не выявлены.

Скорость движения на дорогах Мглинского городского поселения составляет 40-60 км/час.

Развитие экономики Мглинского городского поселения во многом определяется эффективностью функционирования транспортной системы, которая зависит от уровня развития и состояния сети внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования и межмуниципальных транспортных путей.

Несмотря на то, что администрация Мглинского городского поселения в последние годы уделяет большое внимание развитию и совершенствованию транспортной инфраструктуры, улучшению качества их содержания, проблема недостаточности финансирования остается одной из основных проблем дорожного хозяйства. В условиях недостаточного финансирования дорожная инфраструктура неуклонно разрушается и теряет свои технико-эксплуатационные качества, что влечет ускоренное разрушение как самих элементов автомобильной дороги, так и автотранспортных средств, обуславливает повышение издержек пользователей автодорог.

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.

Для эффективного решения проблем транспортной инфраструктуры необходимо продолжение системной реализации мероприятий, направленных на комплексное развитие транспортной сети в соответствии с социально-экономическими и градостроительными темпами развития муниципального образования и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

Основными недостатками существующей улично-дорожной сети города являются:

- недостаточная степень благоустройства;

- отсутствие обходной трассы, способствующей выводу транзитных транспортных потоков через городской центр.

Основным направлением развития системы внешнего транспорта является выполнение комплекса мероприятий по организации безопасности дорожного движении, в частности, по устройству светофорного регулирования территории, а также организация пешеходных переходов.

***2.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Мглинском городском поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами)***

Автомобильный парк городского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Хранение автомобилей на территории поселения осуществляется на участках индивидуального жилищного строительства. Также выделены отдельные участки для индивидуального гаражного хранения.

Парковочные места имеются у объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

***2.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока***

Общественный пассажирский транспорт играет существенную роль в экономике муниципального образования, так как именно маршрутный транспорт является основным способом перемещения пассажиров, где наблюдается высокий спрос пассажиропотока.

Пассажирские перевозки на территории Мглинского городского поселения осуществляются автомобильным транспортом. Автобусными пассажироперевозками занимается ИП Щигарцов Г.В.

Характеристика общественного транспорта представлена в таблице ниже.

Таблица 5

Характеристика общественного транспорта

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Наименование, марка тс | Идентификационный номер | Гос. № | Тип, класстранспортного средства  | Год выпуска |
| 1 | ГАЗ – А64К42 | Х96А64R42K0014526 | Н728СА32 | Автобус, малый класс | 2018 |
| 2 | ЛУИДОР - 225019 | Z7C225019K0009424 | Н631СА32 | Автобус, малый класс | 2018 |
| 3 | ГАЗ GAZELLE NEXT А65R52 | X96A65R52L0887332 | Н892СА32 | Автобус, малый класс | 2019 |
| 4 | ГАЗ GAZELLE NEXT А65R52 | X96A65R52L0887550 | Н980СА32 | Автобус, малый класс | 2019 |
| 5 | ГАЗ GAZELLE NEXT А65R52 | X96A65R52L0887261 | Н975СА32 | Автобус, малый класс | 2019 |

Муниципальные маршруты:

1) Мглин-Попелевка

2) Мглин-Вормино

3) Мглин-Деремна

4) Мглин-Шуморово

5) Мглин-Николаевка

6) Мглин--В.Бор

7) Мглин-Шеверды

8) Мглин – Дуброва

9) Мглин-Бурчак

10) Мглин-Дивовка

Межмуниципальные маршруты:

1) Мглин- Унеча

2) Мглин-Брянск

3) Мглин-Сураж

В г. Мглин расположена автостанция Павильон ПК-24, характеристика которой представлена в таблице ниже.

Таблица 6

Характеристика автостанции Павильон ПК-24

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Год постройки | Вместимость, чел. | Материал стен | Кол-во посадочных платформ | Площадь застройки, кв.м | Площадь участка, га | Техническое состояние |
| 1979 | 150 | здание щитовое, обложенное кирпичом | 1 | 147 | 0,0169 | удовлетв. |

Уровень пассажиропотока на территории Мглинского городского поселения:

- 27600 чел. в год

- 75 в будни дни

- 67 человек в выходные дни.

Наиболее проблематичными в отрасли транспортного хозяйства остаются автомобильные перевозки - на них задействованы автобусы различных марок отечественного производства. Растет степень износа основных фондов.

В настоящее время в г. Мглин полностью отсутствует городской общественный транспорт. Причина этого – нерентабельность внутригородских пассажирских перевозок. Однако, учитывая размеры города и численность населения, необходимо решить проблему обеспечения населения социально значимым доступным и комфортабельным пассажирским транспортом, возродив систему внутригородского автобусного сообщения.

***2.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения***

На сегодняшний день пешеходные дорожки организованы частично, на большей части территории города пешеходное движение осуществляется по проезжим частям улиц.

Таблица 7

Характеристика пешеходных дорожек

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Название улицы | Тип покрытия | Длина, км | Примечание (состояние удовл., неудовл.) |
| Ул. Буденного | Асфальт | 1,45 | удовлетворительное |
| Ул. Ленина (с 2х сторон) | Асфальт | 2,160 | удовлетворительное |
| Ул. Кирова (с 2х сторон) | Асфальт | 0,746 | удовлетворительное |
| Ул. Ворошилова | Асфальт | 1,65 | удовлетворительное |
| Ул. Октябрьская (часть с 2х сторон) | Асфальт | 2,733 | удовлетворительное |
| Ул. Комсомольская | Асфальт | 0,503 | удовлетворительное |
| Ул.Буденного | Асфальт | 1,69 | удовлетворительное |
| Ул. Первомайская | Асфальт | 1,590 | удовлетворительное |
| 1пер. Первомайский | Асфальт | 0,305 | удовлетворительное |
| Ул. Володарского  | Асфальт | 0,291 | удовлетворительное |

По сведениям Администрации Мглинского городского поселения существует необходимость в обустройстве пешеходных дорожек в городе по следующим улицам: Объездная дорога, ул. Первомайская от дома №53, ул. Щорса.

Дорожные знаки «Пешеходный переход» на желтом люминесцентном фоне и светофоры Т-7 установлены вблизи учреждений образования, культуры, местах общего пользования. В наличии уличное освещение, искусственные неровности. В весенне-летний период на проезжей части наносится дорожная разметка «Пешеходный переход» с чередованием белого и желтого цветов.

На сегодняшний день велотранспортная инфраструктура развита слабо. Движение велосипедистов неупорядоченно, отсутствуют велодорожки. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями правил дорожного движения по дорогам общего пользования. Это ведет к возникновению конфликтных ситуаций между велосипедистами и другими участниками дорожного движения, снижению безопасности передвижения пешеходов и повышению нагрузки на улично-дорожную сеть.

***2.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств***

Важным фактором, влияющим на состояние сооружений и коммуникаций автомобильного транспорта является организация движения грузовых транспортных средств. Движение грузовых транспортных средств на территории Мглинского городского поселения организовано элементами обустройства автомобильных дорог, искусственными и дорожными сооружениями, устроенными в соответствии с правилами дорожного движения. Движение разрешено по всем улицам города. Данная ситуация создает условия для повышения уровня загрязнения атмосферного воздуха, нагрузку на дорожно – транспортную сеть и уровень аварийности.

Выполнение работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения выполняются в соответствии с муниципальным контрактом, заключенным Администрацией Мглинского городского поселения с подрядной организацией, победившей в аукционе (в соответствии действующим законодательством). Основная цель проводимых работ является - обеспечение в период действия муниципального контракта соответствующего уровня содержания автомобильных дорог, а также снижения уровня дорожно-транспортных происшествий, сопутствующими условиями которых явились неудовлетворительные дорожные условия.

Проверка качества выполнения работ осуществляется по согласованному графику, с составлением итогового акта оценки качества содержания муниципальных автодорог в соответствии с утвержденными критериями.

В настоящее время контракт на содержание автомобильных дорог города Мглина заключен с подрядной организацией «Мглинское МУП ЖКХ», в рамках которого предусмотрены следующие виды работ:

Таблица 8

Виды и объем выполняемых работ

|  |  |
| --- | --- |
| № п/п | Наименование работ |
| 1 | Очистка: площадей, тротуаров и автомобильных мостов от грязи, пыли и мусора вручную (4000мх10цх6мес) |
| 2 | Механизированная очистка покрытий комбинированными дорожными машинами: мощностью от 210 до 270 л.с. без увлажнения (5 циклов) |
| 3 | Механизированная очистка покрытий комбинированными дорожными машинами: мощностью от 210 до 270 л.с. с увлажнением (5 циклов) |
| 4 | Очистка: проезжей части и тротуаров от грязи, пыли и мусора механической щеткой на тракторе 55-80 л.с. (10 циклов) |
| 5 | Очистка покрытия от наноса грунта автогрейдером |
| 6 | Полив покрытия водой  |
| 7 | Погрузка мусора и грязи автопогрузчиками на пневмоколесном ходу грунты |
| 8 | Перевозка грузов автомобилями-самосвалами грузоподъемностью 10 т, работающих вне карьера, на расстояние: до 3 км I класс груза |
| 9 | Профилирование грунтовых дорог автогрейдером (3 цикла) |
| 10 | Планировка автогрейдером: грунтовых обочин (3 цикла) |
| 11 | Срезка лишнего грунта на обочинах |
| 12 | Погрузка лишнего экскаваторами емкостью ковша 0,4 м3 |
| 13 | Перевозка грузов автомобилями-самосвалами грузоподъемностью 10 т, работающих вне карьера, на расстояние: до 5 км I класс груза |
| 14 | Скашивание травы косилкой на базе трактора на пневмоколесном ходу: 80 л.с., ширина окашивания до 2 м |
| 15 | Скашивание травы вручную: на обочинах и газонах (4 цикла) |
| 16 | Уборка различных предметов и мусора с элементов автомобильной дороги (10\*4 циклов х 6 мес) |
| 17 | Нанесение линий дорожной разметки на покрытие без поверхностной обработки пистолетом-распылителем, разметка: 1.25 (искусственная дорожная неровность) ул.Кирова (2 цикла) |
| 18 | Нанесение линий дорожной разметки на покрытие без поверхностной обработки пистолетом-распылителем, разметка: 1.25 (искусственная дорожная неровность) ул.Первомайская (2 цикла) |
| 19 | Нанесение линий дорожной разметки на покрытие без поверхностной обработки пистолетом-распылителем, разметка: 1.25 (искусственная дорожная неровность) ул.Ленина (2 цикла) |
| 20 | Нанесение линий дорожной разметки на покрытие без поверхностной обработки пистолетом-распылителем, разметка: 1.14.1, длина полосы 4 м (белая краска) |
| 21 | Нанесение линий дорожной разметки на покрытие без поверхностной обработки пистолетом-распылителем, разметка: 1.14.1, длина полосы 4 м (желтая краска) |
| 22 | Замена щитков дорожных знаков: настойках |
| 23 | Замена стоек дорожных знаков (металлических) |
| 24 | Распределение пескосоляной смеси или фрикционных материалов: комбинированной дорожной машины мощностью от 210 до 270 л.с. |
| 25 | Очистка дороги от снега плужными снегоочистителями на базе трактора (8 циклов) |
| 26 | Очистка дороги от снега плужным оборудованием на базе: комбинированной дорожной машины мощностью от 210 до 270 л.с. |
| 27 | Очистка дороги от снега средними автогрейдерами: снег рыхлый до 500 мм |
| 28 | Очистка обочин от снега средними автогрейдерами с использованием бокового отвала: снег уплотненный |
| 29 | Погрузка снега в автотранспортные средства снегопогрузчиками |
| 30 | Перевозка грузов автомобилями-самосвалами грузоподъемностью 10 т, работающих вне карьера, на расстояние: до 3 км I класс груза |
| 31 | Очистка тротуаров, площадок отдыха и стоянок автомобилей от снега и льда: механической щеткой на тракторе 40 кВт (55 л.с.) (10 циклов) |
| 32 | Очистка тротуаров, площадок отдыха и стоянок автомобилей от снега и льда: вручную (10 циклов) |
| 33 | Россыпь песко-соляной смеси вручную: на тротуарах |
| 34 | Россыпь противогололедных материалов вручную: на тротуарах, остановках общественного транспорта, площадках отдыха |
| 35 | Сколка льда и обледенелого снега, прорубка борозд |

***2.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения***

Из всех источников опасности на автомобильном транспорте наибольшую угрозу для населения представляют дорожно-транспортные происшествия. Основная часть происшествий происходит из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима и неудовлетворительного качества дорожных покрытий.

За истекший период 2018 года личным составом ГИБДД МО МВД России «Унечский» при осуществлении контроля за движением транспорта и пешеходов зарегистрировано 9 ДТП (АППГ – 9), где 6 человек погибло (АППГ – 2(+200%) и 13 получили ранения различной степени тяжести (АППГ- 10(-44,4%).

За истекший период 2019 года личным составом ГИБДД МО МВД России «Унечский» при осуществлении контроля за движением транспорта и пешеходов зарегистрировано 15 ДТП (АППГ – 9 (+66.7%), где 2 человек погибло (АППГ – 6 (-66,7%) и 15 получили ранения различной степени тяжести (АППГ- 13(-15,4%).

За истекший период 2020 года личным составом ГИБДД МО МВД России «Унечский» при осуществлении контроля за движением транспорта и пешеходов зарегистрировано 8 ДТП (АППГ – 15 (-46,7%), где 1 человек погибло (АППГ – 2 (-50%) и 10 получили ранения различной степени тяжести (АППГ- 15(-33,3%).

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения. Для эффективного решения данной проблемы необходимо непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

В целях сокращения количества дорожно-транспортных происшествий, необходимо оборудовать улично-дорожную сеть современными средствами снижения скоростей, средствами регулировки движения. 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. Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

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

Необходимо рассмотреть характерные факторы, неблагоприятно влияющие на отгружающую среду здоровье населения.

Загрязнение атмосферы. Выбросы в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO2), диоксид серы (SO2) и озон (О3)) приводят вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. Автомобильный транспорт служит главным источником бытового шума. Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ. Это приводит к росту риска сердечнососудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, мотивацию, вызывает раздражительность.

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

Учитывая сложившуюся планировочную структуру городского поселения и характер дорожно-транспортной сети, отсутствие дорог с интенсивным движением в районах жилой застройки, можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

***2.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Мглинского городского поселения***

Развитие транспортного комплекса Мглинского городского поселения на 2021-2031гг. предполагает главной целью обеспечение жителям и гостям комфортных и рациональных передвижений по поселению для удовлетворения трудовых, бытовых и социально-культурных нужд. Транспортная инфраструктура должна служить обеспечению указанной цели при условии соблюдения требований к комфортности городской среды, экологичности, соблюдения условий для безопасного движения, создании среды, доступной маломобильным группам населения, сохранении культурного наследия.

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

Приоритетными направления развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;

- повышение качества транспортных услуг, улучшение условий и безопасности всех участников дорожного движения;

- улучшения качества жизни горожан за счет повышения транспортной доступности, снижения времени передвижения на общественном и личном транспорте, повышения уровня информирования всех участников движения, снижения транспортной усталости горожан;

- уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду вследствие более эффективной организации транспортных потоков.

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

***2.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Мглинского городского поселения***

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

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ;
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ;
3. Федеральный закон от 6 октября 2003 года N 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
4. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
5. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
6. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
7. Федеральный закон от 10.01.2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»;
8. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения»;
9. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
10. Государственный стандарт РФ ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения»;
11. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;
12. Схема территориального планирования Брянской области;
13. Генеральный план Мглинского городского поселения;
14. Правила землепользования и застройки Мглинского городского поселения Мглинского муниципального района Брянской области.

Таким образом, следует отметить, что на федеральном и региональном уровне нормативно-правовая база необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сформирована.

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года, а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года, разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры городского 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 Брянской 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.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Мглинского городского поселения должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения. Программа позволит обеспечить:

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

***2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры***

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. Проведенный анализ эффективности работ по текущему ремонту и ремонту путем замены верхнего слоя покрытия показывает, что при объеме работ, превышающем 20% от общей площади покрытия, текущий ремонт является неэффективным. Поэтому в Программе предпочтение отдается капитальному ремонту.

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

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

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

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

* риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;
* риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования;
* риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту внутрипоселковых автомобильных дорог в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

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

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2031 году увеличится. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2031 году также увеличится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения муниципального образования и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития Мглинского городского поселения.

Для эффективного решения проблем транспортной инфраструктуры необходимо продолжение системной реализации мероприятий, направленных на комплексное развитие транспортной сети в соответствии с социально-экономическими и градостроительными темпами развития муниципального образования и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, заключенным по результатам проведения аукционов согласно титульному списку благоустройства Мглинского городского поселения, капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по результатам проведения аукционов в объёме выделенных денежных средств.

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

***3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Мглинского городского поселения***

На протяжении последних лет на территории Мглинского городского поселения наблюдалось постепенное снижение численности населения. Сложившиеся тенденции в спаде рождаемости и естественного прироста в значительной степени отражают сложность переходного периода в нашей стране. Однако, уже сегодня, темпы убыли населения значительно снизились. Мглинское городское поселение является административным центром района, и дальнейшее перспективное развитие будет концентрироваться именно здесь.

Для преломления сложившихся негативных процессов в демографической ситуации, сохранения и поддержания демографического потенциала поселения необходимо достижение высоких темпов экономического роста, реализация национальных и региональных социальных проектов в области демографической политики, улучшения здравоохранения, образования, обеспечения населения доступным жильем, поддержания семьи и детства.

Для стимулирования уровня рождаемости необходимо способствовать укреплению института семьи, росту благосостояния населении, помощи многодетным, молодым и малообеспеченным семьям. Основные направления снижения уровня смертности связаны с предупреждением и снижением материнской и младенческой смертности, увеличением продолжительности жизни за счет сокращения летальных исходов населения трудоспособного возраста, улучшением качества жизни, созданием условий для укрепления здоровья и здорового образа жизни населения.

Численность населения Мглинского городского поселения к расчётному сроку реализации Программы, в соответствии с Генеральным планом составит 10800 человек.

В настоящее время возрастная структура населения муниципального образования Мглинского городское поселение характеризуется высокой долей населения трудоспособного возраста. Так как основная доля предполагаемых мигрантов – это население трудоспособного возраста, то в среднесрочной перспективе численность населения в трудоспособном возрасте еще возрастет, но к расчетному сроку расширится группа населения старше трудоспособного возраста за счет увеличения продолжительности жизни и перехода в указанную группу части трудоспособного населения.

Таблица 9

Возрастная структура населения

|  |  |
| --- | --- |
| Показатели | К 2031 году |
| Числ. населения, тыс. чел | Доля, % |
| Моложе трудоспособного возраста (дети 0-15 лет) | 2,0 | 18,5 |
| В трудоспособном возрасте (женщины 16-54, мужчины 16-59) | 6,86 | 63,5 |
| Старше трудоспособного возраста (женщины старше 55, мужчины старше 60) | 1,94 | 18,0 |
| Численность жителей – всего | 10,8 | 100,0 |

Объем нового жилищного строительства в период расчетного срока на территории Мглинского городского поселения составит 109,4 тыс. м2. Для обеспечения указанных объемов жилищного строительства потребуется 156,3 га территории.

Средняя жилобеспеченность к расчетному сроку составит 26,2 м2/чел., а общий жилой фонд 282,6 тыс. м2.

В расчетах учтена убыль жилого фонда, непригодного для проживания – 2,0 тыс. м2 в течение расчетного срока, а также площадь жилого фонда, расположенного в санитарно-защитных зонах – 12,0 тыс.м2.

Расчёт объёмов нового жилищного строительства приведен в таблице ниже.

Таблица 10

Расчёт объёмов нового жилищного строительства

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателей | Ед. измерения | Сущ.положение | До 2031 года |
| Численность постоянного населения в границах проектирования | тыс. чел | 7,129 | 10,8 |
| Средняя жилобеспеченность | м2/чел. | 23,7 | 26,2 |
| Убыль аварийного и ветхого жилищного фонда (износ более 70%) | тыс.м2 |   | 2,0 |
| Убыль жилого фонда, расположенного в СЗЗ | тыс.м2 |   | 12,0 |
| Существующий сохраняемый жилой фонд | тыс.м2 | 194,5 | 173,2 |
| Новое жилищное строительство | тыс.м2 |   | 109,4 |
| Весь жилой фонд к концу периода | тыс.м2 |   | 282,6 |

В настоящее время на территории Мглинского муниципального района действует Программа социально-экономического развития. В соответствии с Программой приоритетными задачами в экономике являются:

- модернизация и техническое перевооружение промышленных предприятий района;

- развитие лесопереработки;

- повышение эффективности производства за счет выпуска конкурентоспособной продукции, пользующейся спросом, как в области, так и за её пределами;

- развитие различных форм малого бизнеса, а также потребительского рынка и стимулирование развития сферы услуг;

- формирование устойчивой тенденции развития агропромышленного комплекса.

***3.2 Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории Мглинского городского поселения***

По прогнозам транспортного спроса предполагается, что значительно возрастет мобильность населения Мглинского городского поселения за счет массового использования личных автомобилей.

В условиях растущего спроса на пассажирские и грузовые перевозки по дорогам Мглинского городского поселения потребуется обеспечить эффективное развитие и функционирование автомобильных дорог, интеграцию в дорожную сеть района и в общеобластную транспортную сеть, создать условия для безопасности и комфортного движения с минимальными затратами времени, снизить негативные воздействия автотранспорта на состояние окружающей среды.

При вводе в эксплуатацию социально значимых объектов, для снижения нагрузки на улично-дорожную сеть необходимо предусмотреть размещение парковок для транспортных средств, при необходимости обустроить перекрестки светофорными объектами и пешеходными переходами.

Кроме того, на перспективу сохраняется использование общественного пригородного автомобильного и железнодорожного транспорта.

При этом предприятия и организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению, обязаны систематически, не реже 1 раза в 5 лет, организовывать обследования пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами. В связи с наличием предприятий угольной промышленности, строительства, промышленности на территории поселения, интенсивность грузового транспорта увеличится незначительно, и на расчетный срок коснется автомобильных дорог регионального значения.

Вид общественного пассажирского транспорта следует выбирать на основании расчетных пассажиропотоков и дальностей поездок пассажиров. Провозная способность различных видов транспорта, параметры устройств и сооружений (платформы, посадочные площадки) определяются на расчетный срок по норме наполнения подвижного состава - 4 чел./кв. м свободной площади пола пассажирского салона для обычных видов наземного транспорта.

Линии общественного пассажирского транспорта следует предусматривать на дорогах с организацией движения транспортных средств в общем потоке.

***3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта***

Основными задачами по развитию и размещению объектов капитального строительства регионального и местного значения - объектов транспортной инфраструктуры, - являются следующие:

Внешний транспорт

1. Формирование распространенной сети дорог Мглинского городского поселения, обеспечивающей связанность с транспортной системой Мглинского района и Брянской области.

2. Обеспечение надежной связи Мглинского городского поселения с внешней сетью автодорог регионального значения путем формирования единой транспортной сети города в составе улично-дорожной сети и сети внешних дорог.

3. Обеспечение выделения территории для развития сети региональных дорог, их пересечений и инфраструктуры в соответствии с положениями Схемы территориального планирования Мглинского муниципального района.

Пассажирский транспорт

1. Организация качественного маршрутного сообщения для связи районов г. Мглин, в т.ч. территорий нового строительства между собой, с соседними муниципальными образованиями, а также с г. Брянском

***3.4. Прогноз развития дорожной сети Мглинского городского поселения***

Основными направлениями развития дорожной сети будет являться сохранение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог, поддержание их на уровне соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

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

При сохранившейся тенденции к увеличению уровня автомобилизации населения, с учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, предполагается повышение интенсивности движения по основным направлениям к объектам тяготения.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а также для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. В Мглинском городском поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

***3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения***

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 всех населённых пунктов;
* 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 на расчетный срок данные мероприятия осуществятся, то прогноз показателей безопасности дорожного движения будет благоприятный.

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

В период действия Программы, не предполагается серьезных изменений в структуре маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Изменения центров транспортного тяготения не предвидится. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности в связи с чем, усилится загрязнение атмосферы выбросами в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ и увеличением воздействия шума на здоровье человека.

***4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта***

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

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

Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

*Вариант 1 (базовый).*

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

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

*Вариант 2 (умеренно-оптимистичный).*

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

*Вариант 3 (экономически обоснованный).*

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

Таким образом, экономически наиболее эффективным и отвечающим текущим потребностям Мглинского городского поселения представляется реализация Варианта 2 (умеренно-оптимистического) развития транспортной инфраструктуры.

Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры сформированы в соответствии с выбранным к реализации варианта развития поселения и представлены в таблице 15.

Таблица 11

Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование целевого показателя | Ед. изм. | 2021  | 2022  | 2023  | 2024 | 2025 | 2026-2031 |
| Численность населения МО | чел. | 7129 | 7539 | 7902 | 8264 | 8626 | 10800 |
| Количество ДТП, произошедших на территории поселения | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| ДТП с пострадавшими | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Погибших при ДТП | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Раненных при ДТП | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество детей пострадавших при ДТП | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Индекс нового строительства | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Общая протяженность улично-дорожной сети и дорог местного значения | км | 58,071 | 58,071 | 58,071 | 58,071 | 58,071 | 58,071 |
| Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | % | 53,4 | 52 | 51 | 50 | 49 | 20 |
| Обеспеченность постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Протяженность пешеходных дорожек | м | 13,118 | 13,118 | 14,118 | 15,118 | 15,118 | 15,118 |
| Протяженность велосипедных дорожек | м | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Обеспечение транспортного обслуживания населения | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Количество путепроводов, многоуровневых развязок | шт. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Количество автозаправочных станций | шт. | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 |
| Количество СТО | шт. | 22 | 22 | 22 | 22 | 22 | 22 |
| Обеспечение автомобильными парковками | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

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

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

Перечень мероприятий по ремонту дорог, формируется Администрацией Мглинского городского поселения Мглинского муниципального района Брянской области 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 на них определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства проектно-сметной документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

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

Обоснованием проектных решений по развитию внешнего транспорта являются положения схемы территориального планирования Мглинского муниципального района, в которых заложены основные направления развития внешнего транспорта на территории поселения.

Трассировка автомобильных дорог в рамках проекта генерального плана Мглинского городского поселения проложена в соответствии с масштабом проектирования и рельефом местности и может быть уточнена на последующих стадиях проектирования в рамках проектов строительства автомобильных дорог.

*Внешний автомобильный транспорт.*

Мероприятия по развитию системы внешнего транспорта предполагают комплексное развитие единой транспортной инфраструктуры поселения, включающее:

- формирование в соответствии с «Картой планируемого размещения объектов капитального строительства местного значения: автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений», выполненной в составе генерального плана Мглинского городского поселения распространенной сети дорог города, связывающей между собой элементы планировочной структуры города: территории жилой застройки с местами приложения труда, общественными центрами, рекреационными территориями, и обеспечивающей связанность с транспортной системой Брянской области;

- обеспечение резервирования территории и выделение зоны транспортной инфраструктуры для строительства:

- проектируемой автодороги регионального значения «Обход г. Мглина» III технической категории;

- проектируемой автодороги местного значения «Мглин - Харитоновка - Шимонтовский - Ст. Чешуйки» IV технической категории;

- проектируемой автодороги местного значения «Вспомогательная школа - Соколовка (через д.Войтовка)» IV технической категории;

- путепровода на пересечении автодорог регионального значения «"Брянск-Новозыбков"- Мглин» и «Обход г. Мглина».

- путепровода на пересечении автодорог регионального значения «Унеча-Мглин» и «Обход г. Мглина».

Строительство дорог:

1) «Обход г. Мглина» III технической категории, протяженностью 9,63 км – на расчётный срок реализации Программы.

Проведение мероприятий по выведению транзитного движения большегрузного автотранспорта через г. Мглин, в т.ч. с помощью установки соответствующих дорожных знаков.

2) проектируемой автодороги местного значения «Мглин - Харитоновка - Шимонтовский - Ст. Чешуйки» IV технической категории, протяженностью 0,73 км – на первую очередь реализации Программы.

3) проектируемой автодороги местного значения «Вспомогательная школа - Соколовка (через д.Войтовка)» IV технической категории протяженностью 1,3 км – на первую очередь реализации Программы.

Строительство путепроводов:

1) путепровода на пересечении автодорог регионального значения «"Брянск-Новозыбков"- Мглин» и «Обход г. Мглина» – на расчётный срок реализации Программы.

2) путепровода на пересечении автодорог регионального значения «Унеча-Мглин» и «Обход г. Мглина» – на расчётный срок реализации Программы.

Реконструкция:

*Автодорог регионального значения*

1) участка автодороги регионального значения «Унеча - Мглин» IV технической категории протяженностью 4,27 км с повышением категорийности автодороги до III технической категории, – на расчётный срок реализации генерального плана;

2) автодороги регионального значения «"Брянск-Новозыбков"-Мглин» IV технической категории протяженностью 2,53 км с повышением категорийности автодороги до III технической категории, – на первую очередь реализации генерального плана;

3) автодороги регионального значения «Мглин-Харитоновка» IV технической категории протяженностью 1,97 км с повышением категорийности автодороги до III технической категории, – на первую очередь реализации генерального плана;

4) автодороги регионального значения «Мглин-Сураж» IV технической категории протяженностью 1,83 км с повышением категорийности автодороги до III технической категории, – на расчётный срок реализации генерального плана;

*Автодорог местного значения*

1) автодороги местного значения «Мглин-Старая Романовка-Разрытое» IV технической категории с повышением качества и технических параметров дорожного полотна протяженностью 2,97 км – на расчётный срок реализации генерального плана.

2) автодороги местного значения «Мглин-школа-интернат» V технической категории с повышением качества и технических параметров дорожного полотна протяженностью 1,46 км – на расчётный срок реализации генерального плана.

3) автодороги местного значения «Мглин-Шумарово» IV технической категории с повышением качества и технических параметров дорожного полотна протяженностью 1,35 км – на расчётный срок реализации генерального плана.

4) автодороги местного значения «Мглин-Нетяговка» IV технической категории с устройством асфальтобетонного покрытия дорожного полотна по щебню протяженностью 0,67 км – на расчётный срок реализации генерального плана.

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

Мероприятия по развитию пассажирского транспорта на территории Мглинского городского поселения включают:

1. Организация системы маршрутного сообщения для связи всех частей Мглинского городского поселения, в т.ч. районов нового жилищного строительства между собой, с соседними муниципальными образованиями - на расчётный срок реализации генерального плана;

2. Размещение остановочных пунктов общественного транспорта с учётом соблюдения современных требований к техническим характеристикам подобных сооружений, с учётом соблюдения правил безопасности дорожного движения, а также радиуса пешеходной доступности указанных объектов для населения, в т.ч. для маломобильных групп населения – 600 м – на расчётный срок реализации генерального плана.

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

На расчётный срок реализации Программы Мглинского городского поселения парк индивидуальных автомобилей составит около 4375 автомобилей при принятой норме 350 автомобилей на 1000 жителей.

Обслуживание автомобилей осуществляется станциями технического обслуживания из расчета 1 пост на 200 легковых автомобилей и автозаправочными станциями из расчета 1 колонка на 1200 легковых автомобилей. Общее нормативное СТО - 22 поста, АЗС – 4 объекта.

Размещение СТО и АЗС предполагается осуществить на территориях зон транспортной инфраструктуры, коммунально-складских зон, зон общественно-делового назначения при соблюдении санитарно-гигиенических требований при размещении таких объектов.

Хранение индивидуальных автомобилей предполагается осуществлять на приусадебных участках. Также размещение автомобильных стоянок для временного хранения легковых автомобилей предусматривается у объектов соцкультбыта, в общественных центрах, в зонах отдыха и в местах приложения труда.

В дальнейшем возможно предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом норм обеспеченности. На некоторых парковочных местах возле общественных зданий для автомобилей маломобильных групп населения должны быть определены места с установкой дорожных знаков ПДД 8.17 «Инвалиды», 6.4 «Парковка (парковочное место)».

Хранение и обслуживание грузовых автомобилей предусматривается на существующих и резервируемых на расчетный срок территориях, предназначенных для автотранспортных, промышленных и коммунально-складских предприятий. Хранение ведомственных автомобилей рекомендуется на территориях ведомств, которым они принадлежат.

Хранение индивидуального легкового транспорта жителей новой индивидуальной жилой застройки планируется осуществлять на приусадебных участках.

На селитебных территориях и на прилегающих к ним производственных территориях следует предусматривать гаражи и открытые стоянки для постоянного хранения не менее 90 % расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

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

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

Для поддержания экологически чистой среды, при небольших отрезках для корреспонденции, на территории Мглинского городского поселения Программой предусматривается система пешеходных улиц.

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

Мероприятия по данному разделу:

1. Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением;

2.Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию без барьерной среды;

3. Организация пешеходных дорожек;

4. Организация пешеходных переходов, в том числе для маломобильных групп населения;

5. Организация тротуаров в районах перспективной застройки.

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

***5.5. 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 на дорогах местного значения не планируются.

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

При разработке мероприятий по территориальному планированию стоит принимать во внимание следующие факторы:

* необходимость корректировок планов трасс УДС для обеспечения нормативных параметров трасс;
* необходимость принятия комплекса мер по обеспечению безопасности дорожного движения.

Исходя из этого, мероприятия по развитию улично-дорожной сети муниципального образования, помимо реконструкции участков существующей улично-дорожной сети, характеризующихся высоким процентом износа, с повышением качества дорожного полотна и технических характеристик элементов улично-дорожной сети, включают в себя решения по организации движения транспорта, совершенствования планировочных параметров и рационализации движения транспорта в планировочных узлах.

Улично-дорожную сеть города следует проектировать в виде непрерывной системы с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного, велосипедного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки.

Развитие сети дорог на территории муниципального образования должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федерального, регионального, муниципального. Транспортная система городского поселения является элементом транспортной системы района и региона, поэтому решения всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не могут быть решены только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней.

Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления и органов государственной власти по развитию транспортной инфраструктуры.

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

Стратегическая цель развития транспортной системы в соответствии с Транспортной стратегией - удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных качественных транспортных услугах.

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 (в противном случае конкурентной среды не будет).

В современных рыночных условиях, в которых работает инвестиционно-строительный комплекс, произошли коренные изменения в подходах к нормированию тех или иных видов затрат, изменилась экономическая основа в строительной сфере. В настоящее время существует множество методов и подходов к определению стоимости строительства, изменчивость цен и их разнообразие не позволяют на данном этапе работы точно определить необходимые затраты в полном объеме.

Предложенная структура улично-дорожной сети максимально решает транспортные проблемы: обеспечивает поселение необходимыми связями, повышает плотность главных и основных улиц, обеспечивает удобные выходы на региональные автодороги, а также решает проблему движения грузового транспорта в обход районов жилой застройки.

***6. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры***

***6.1Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков***

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения в Мглинском городском поселении сформирован, исходя из цели и задач Программы, и включает:

* 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.

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;

- Установка и (или) замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

Из всего вышеперечисленного следует, что на срок действия Программы основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры Мглинского городского поселения должны стать:

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

- реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- проектирование и строительство искусственных сооружений;

-проектирование и строительство тротуаров в поселении.

Повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования местного значения Мглинского городского поселения произойдет за счет установки средств организации дорожного движения (дорожных знаков, пешеходных ограждений, искусственного освещения).

***6.2Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем***

Базовый телематический модуль экстренного реагирования состоит из навигационного приемника ГЛОНАСС/GPS для определения местоположения автомобиля и передающего устройства сотовой связи, которое обеспечивает связь автомобиля с диспетчерским центром.

 К телематическому модулю подключаются датчики срабатывания акселерометров, подушек безопасности и других устройств автомобиля, активирующиеся при аварии. Подобные телематические модули используются в системах мониторинга автотранспорта.

Система состоит из четырех основных частей:

1. Объекты мониторинга - транспортные средства.

2. Телематический сервер - система обработки и хранения информации.

3. Диспетчерские пункты и автоматизированные рабочие места операторов телематических услуг, автотранспортных предприятий, дежурных частей экстренных служб и должностных лиц.

4. Сети передачи информации - сеть GSM/GPRS, интернет, спутниковая связь.

Комплекс взаимоувязанных автоматизированных систем, решающих задачи управления дорожным движением, мониторинга и управления работой всех видов транспорта, информирования граждан формирует основу интеллектуальной транспортной системы (ИТС) Российской Федерации.

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем на территории поселения не планируются.

***6.3Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта 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) топливо-энергетических ресурсов.

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

* разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;
* обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

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

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

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо стимулировать увеличение применения автомобилей с более высоким экологическим классом.

Одним из мероприятий, направленных на снижение негативного воздействия на окружающую среду, является мероприятия по озеленению придорожных полос и изменению режимов работы улично-дорожной сети со снижением загруженности дорог.

***6.4Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения***

Мониторинг и контроль за работой транспорта осуществляется путем изучения транспортного спроса на основании данных о пассажиропотоке и корректировки транспортной модели в случае необходимости транспортными предприятиями, обслуживающими население Мглинского городского поселения. Мероприятие должно проводиться транспортными организациями при возможном участии муниципального образования.

Мониторинг реализации Программы развития транспортной инфраструктуры должно проводиться муниципальным образованием. Качество транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности может оцениваться при проведении социологических опросов, а также при рассмотрении жалоб на качество обслуживания.

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

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.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий по обследованию, содержанию, ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретение дорожных знаков), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий по ремонту дорог для реализации Программы формируется администрацией Мглинского 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 и реконструкции проектно-сметной документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

Финансовые потребности для реализации мероприятий Программы представлены в таблице 12.

Таблица 12

Финансовые потребности для реализации мероприятий Программы

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование мероприятия | Источник финансирования  | Финансовые потребности, тыс. руб. |
| всего | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026-2031 |
| 1 | Реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения | Районный бюджетМестный бюджет | 284464,0 | 28446,4 | 28446,4 | 28446,4 | 28446,4 | 28446,4 | 142232,0 |
| 2 | Освещение улиц | Местный бюджет | 1100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 600 |
| 3 | Обустройство пешеходных дорожек  | Местный бюджет | 433260 |  | 144420 | 144420 | 144420 |  |  |
| 4 | Установка средств организации дорожного движения на дорогах общего пользования местного значения | Местный бюджет | 550 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 300 |
| 5 | Организация автостоянок | Местный бюджет | 0 |  |  |  |  |  |  |
| 6 | Организация СТО | Внебюджетные источники | 0 |  |  |  |  |  |  |
| 7 | Организация безбарьерной среды для маломобильных групп населения | Внебюджетные источники | 0 |  |  |  |  |  |  |
| **ИТОГО:** | 719374,0 | 28596,4 | 173016,4 | 173016,4 | 173016,4 | 28596,4 | 143132,0 |

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

***8.Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) 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 следующей 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, раздельно по каждому из критериев оценки эффективности муниципальной программы:

- 1-й этап – расчет Р1 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»;

- 2-й этап – расчет Р2 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»;

- 3-й этап – расчет Ритог– итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

* Итоговая оценка эффективности муниципальной программы (Ритог) 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 Р1 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле:

$$Р1=\frac{Vфакт+u}{Vпл}\*100\%, где$$

Vфакт – фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию муниципальной программы за отчетный год;

Vпл – плановый объем бюджетных средств на реализацию муниципальной программы в отчетном году;

u –сумма «положительной экономии».

К «положительной экономии» относится экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг 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 Р1 = 100%;

- муниципальная программа в целом выполнена, если 80% < Р1 < 100%;

- муниципальная программа не выполнена, если Р1 < 80%.

* Расчет Р2 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле:

$$Р2=\frac{SUM K i}{N}\*100\%, где$$

i = 1

Ki– исполнение iпланируемого 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:

$$K1=\frac{П i факт}{П i пл}\*100\%, где$$

П iфакт – фактическое значение iпоказателя за отчетный год;

П iпл– плановое значение iпоказателя за 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:

К1= 100%

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

К1= 0%

Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

- муниципальная программа перевыполнена, если Р2 > 100%;

- муниципальная программа выполнена в полном объеме, если 90% < Р2 < 100%;

-муниципальная программа в целом выполнена, если 75% < Р2 < 95% муниципальная программа не выполнена, если Р2 < 75%.

* Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

$$Р итог=\frac{Р1+Р2}{2}, где$$

Р 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.

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

В рамках реализации настоящей Программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структура управления, а также характер взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагается оставить в неизменном виде.

Настоящая Программа разработана в соответствии с требованиями к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры, утверждёнными Постановлением Правительства Российской Федерации №1440 от 25.12.2015 «Об утверждении требований к Программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

Администрация Мглинского городского поселения осуществляет общий контроль за ходом реализации мероприятий Программы, а также непосредственно организационные, методические и контрольные функции в ходе реализации Программы, которые обеспечивают:

- ежегодное уточнение плана мероприятий по реализации Программы по объемам и источникам финансирования мероприятий;

- контроль за реализацией программных мероприятий по срокам, содержанию, финансовым затратам и ресурсам;

- методическое, информационное и организационное сопровождение работы по реализации комплекса программных мероприятий.

Программа разрабатывается сроком на 2021-2031 гг. и подлежит корректировке ежегодно.

План-график работ по реализации программы должен соответствовать перечню необходимых программных мероприятий. Принятие решений по выделению бюджетных средств из бюджета поселения, подготовка и проведение конкурсов на привлечение инвесторов, принимаются в соответствии с действующим законодательством.

Мониторинг выполнения Программы осуществляется посредством сбора, обработки и анализа информации. Сбор исходной информации производится по показателям, характеризующим выполнение Программы, а также состоянию транспортной инфраструктуры.

Разработка и последующая корректировка Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры базируется на необходимости достижения целевых уровней муниципальных стандартов качества предоставления транспортных услуг при соблюдении ограничений по платежной способности потребителей, то есть при обеспечении не только технической, но и экономической доступности коммунальных услуг.