Приложение

к постановлению главы местной

администрации г. Карабаново

от 19.06.2017 № 167

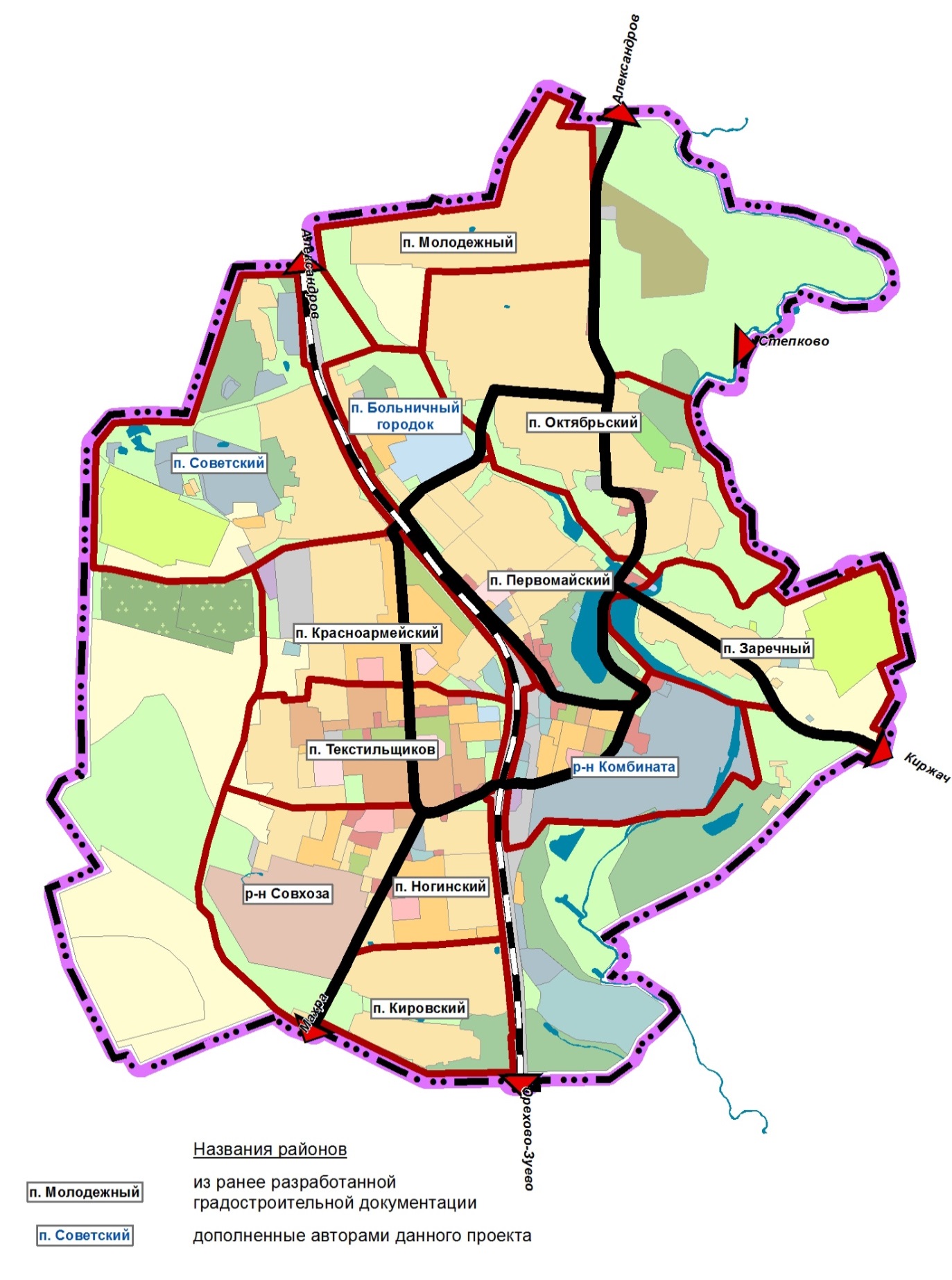
**ПРОГРАММА**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры**

**муниципального образования г. Карабаново на 2017-2030 годы**

1. **Паспорт программы**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования г. Карабаново на 2017-2030 годы  (далее – Программа) |
| Основания для разработки программы | Градостроительный кодекс Российской Федерации;  Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;  Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; Генеральный план г. Карабаново. |
| Заказчик  программы | Администрация г.Карабаново Александровского района Владимирской области адрес: Владимирская область, Александровский район, г. Карабаново, пл.Лермонтова, д.1а. |
| Исполнители программы | Отдел архитектуры и земельных отношений МКУ «ДЖН» г.Карабаново, Александровского района, Владимирской области |
| Цель программы | развитие современной, эффективной транспортной инфраструктуры |
| Задачи программы | обеспечение проектирования строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры  обеспечение строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры |
| Целевые показатели (индикаторы) программы | - снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции);  - увеличение протяженности дорог с твердым покрытием;  - достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры. |
| Сроки и этапы реализации программы | Мероприятия программы охватывают период 2017-2021 годы на перспективу 2030 года. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период – без разбивки по годам. |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий программы | Проведение паспортизации и инвентаризации, автомобильных дорог общего пользования местного значения;  Реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения, приведение их в соответствие с нормативными требованиями по транспортно-эксплуатационному состоянию. |
| Объемы и источники финансирования программы | Общий объем финансирования программы составляет в 2017-2030 годах \_\_\_\_\_\_\_ тыс. руб. за счет средств разных уровней.  Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2017-2030 годов, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.  Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий финансовый год.  Источники финансирования:  - средства местного бюджета:  2017 г. – 6 936,69 тыс. руб.  - средства областного бюджета:  2017 г. – 6 425, 00 тыс. руб. |
| Ожидаемые результаты реализации Программы | - повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности сельского поселения;  - обеспечение надежности и безопасности системы транспортной инфраструктуры. |

**Рисунок 1 «Планировочное районирование территории г. Карабаново»**

1. **Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры МО г. Карабаново.**

**2.1. Социально — экономическое состояние МО г. Карабаново**

Город Карабаново, Александровского района расположен в северо-западной части Владимирской области на железнодорожной магистрали Александров - Орехово-Зуево, в 120 км. от г. Москвы и в 12 км. от г. Александрова, административного центра одноименного муниципального района, в составе Западного планировочного района Владимирской области (по терминологии ЦНИИП градостроительства).

Город Карабаново получил развитие как один из промышленных и хозяйственных центров Александровского района и входит в сложившуюся группу четырех городских поселений (города Александров, Струнино, Карабаново и пос.Балакирево). Эта группа городов является узлом нескольких планировочных осей, объединяющих сеть железных дорог (осей 2 ранга) с направлениями на Москву, Ярославль и Орехово Зуево (с ответвлением на Иваново), а также автомобильных дорог (осей 3 ранга) с направлениями на г.г. Кольчугино, Киржач, дер.Площево (через г.Струнино), а также дер.Дворики, с выходом на транзитную автодорогу Москва – Ярославль (ось 1 ранга).

Наличие крупного транспортного узла в г.Александрове и прилегающих городах обуславливает значительные маятниковые миграции населения указанных поселений не только в районный центр, но и в столичный регион.

Наряду с городскими поселениями, в состав Александровского муниципального района входят 4 сельских поселения: Андреевское, Каринское, Краснопламенное и Следневское, причем земли муниципального образования Каринское примыкают к границам городского поселения г.Карабаново.

Населенные пункты Каринского сельских поселений непосредственно граничат с территорией города Карабаново, или находятся вблизи него, однако все они тяготеют по трудовым и культурно-бытовым связям к городу Карабаново. В их числе:

- на юге – д.Махра, д.Юрцова, д.Камшилова, д.Рыкулино;

- на западе – д.Коровино, д.Шиклово;

-на севере - д.Ведево

- на северо-востоке – д.Степкова ;

- на юго-востоке – д.Зеленцино;

Существующая граница населенного пункта города Карабаново, в основном, совпадает с границей МО и проходит в непосредственной близости от периферийной застройки.

Общая площадь земель М.О. г.Карабаново составляет 1122,5га (утвержденная Решением Совета Народных Депутатов г.Карабаново №21 от 22.05.2014г «Об утверждении корректировки генплана г.Карабаново»).

* территория города разделена железной дорогой Федерального значения Александров – Орехово-Зуево, имеется железнодорожная станция «Карабаново»;
* через центральную часть города проходят транзитные автотранспортные потоки Александров – Карабаново – Махра;
* через северо-восточную часть города проходят транзитные автотранспортные потоки Александров – Карабаново – Киржач.
* через юго-восточную часть города протекает река Серая, которая сливаясь за пределами города с рекой Молокча образует реку Шерна.
* в восточной части города естественный водоем: городской пруд.
* с северо-запада, запада и частично юга непосредственно к городу примыкают защитные леса.

Приоритетными направлениями промышленной политики города на перспективу являются:

- привлечение инвестиций на модернизацию и техническое перевооружение «традиционных» производств, расширение масштабов производства за счет создания высокотехнологичных производств «новой экономики»;

- создание промышленных зон, имеющих современную развитую инфраструктуру, готовых для размещения средних по инвестиционным затратам проектов российских и иностранных инвесторов;

- повышение эффективности использования научно-технического потенциала области, активизация инновационной деятельности;

- обеспечение экономической и финансовой устойчивости социально-значимых предприятий, недопущение социальной напряженности в промышленности;

- создание условий для восполнения кадрового дефицита.

Основным направлением деятельности для улучшения работы экономики г.Карабаново должно стать создание в городе благоприятного хозяйственного климата.

Точками роста для реализации основных направлений деятельности станут:

- использование потенциала существующих промышленных предприятий с целью увеличения налогооблагаемой базы, получения дополнительных доходов в бюджет города и роста занятости населения;

- развитие малого бизнеса в различных отраслях экономики.

Перспективы развития строительного комплекса будут зависеть от состояния экономики города.

Формирование рыночной экономики предполагает в перспективе более интенсивное развитие малого предпринимательства.

Одним из направлений обеспечения устойчивого роста экономики муниципального образования Карабаново ожидается увеличение удельного веса малого бизнеса и оптимизации его отраслевой структуры.

В целом развитие этого отраслевого направления производственно-экономической базы города весьма перспективно, при этом может происходить постепенное перераспределение занятых из сферы промышленности в малый бизнес.

**2.2. Характеристика деятельности в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.**

Транспортно-экономические связи г. Карабаново осуществляются только автомобильным видом транспорта. Транспортные предприятия на территории города отсутствуют. Основным видом пассажирского транспорта города является автобусное сообщение из г.Александров. На территории города действуют два пассажирских автотранспортных маршрута. Большинство трудовых передвижений в городе приходится на личный транспорт и пешеходные сообщения.

В основе оценки транспортного спроса лежит анализ передвижения населения к объектам тяготения.

Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- объекты социальной сферы;

- объекты трудовой деятельности

- узловые объекты транспортной инфраструктуры.

**2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры**

Развитие транспортной инфраструктуры города является необходимым условием улучшения качества жизни населения.

Развитие дорожной сети и инфраструктурных объектов в комплексном развитии города является одним из наиболее социально-значимых вопросов.

Город Карабаново состоит из нескольких планировочных образований, расчлененных железной дорогой, естественным природным оврагом, рекой Серая, магистральными улицами и центральной частью города из среднеэтажных многоподъездых жилых домов. Большинство кварталов имеют прямоугольную нарезку.

Основу улично-дорожной сети составляют улицы, имеющие выходы на внешние автодороги:

ул.Красногорская, ул.Иванова, ул.Александровская, ул.Октябрьская, являющиеся выходом на автодороги регионального или межмуниципального значения в г.Александров и в г.Киржач, также улицы: пл.Первомайская, ул.Карпова, пл.Торговая, ул.Вокзальная, ул.Почтовая до железнодорожной станции, ул.Мира, ул.Чулкова, проезд Чулкова, Махринская автодорога с выходом на дороги межмуниципального значения. Ул.Мира является главной улицей города с расположенными на ней городским центром, среднеэтажными многоподьездными жилыми домами и связывающей внешние направления в границах города.

Транспортное значение имеют улицы связывающие внешние направления в границах города а также перераспределяющие транспортные потоки, в том числе пл.Лермонтова, ул.Победы, ул.Гагарина, ул.Советская, ул.Горького, Горьковский проезд, ул.Осипенко.

Также ул. Рабочая, ул. Революция расположенные в северо-западной части города, ул.Маяковского в южной части города, ул.Южная в юго-восточной части города собирают транспортные потоки с прилегающих улиц и выводят их в центральные общегородские транспортные магистрали.

В настоящее время в городе Карабаново существует 1 автодорожный мост в створе ул.Красногорская через реку Серая, 1 пешеходных мост в створе ул.З-его Интернационала через реку Серая.

В центральной части города, в створе улиц Мира и Почтовая имеется переезд через подъездные железнодорожные пути.

По магистральным автодорогам организовано движение пригородных и междугородних автобусов.

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения МО г. Карабаново в настоящее время составляет 45.44 км., с дальнейшим увеличением протяженности на первую очередь до 56,2 км.

Автомобильные дороги местного значения отнесены к IV категории.

Из общей протяженности сети автомобильных дорог общего пользования местного значения дороги с твердым покрытием составляют 24 км., из них с усовершенствованным (асфальтобетонное покрытие) 16,4 км.

В целях мониторинга состояния муниципальной дорожной сети ежегодно проводится комиссионный осмотр.

В 2016 году в ходе комиссионного осмотра сети автомобильных дорог общего пользования муниципального образования г. Карабаново выявлено, что более 50 % дорог не отвечают нормативным требованиям;

**На территории муниципального образования действует муниципальная программа «Благоустройство и ремонт автомобильных дорог, мест общего пользования муниципального образования город Карабаново на 2017-2019 гг.**» В рамках данной программы проводились работы по реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Связь поселений и с другими городами осуществляется пригородными автобусными маршрутами, железнодорожным транспортом.

Железнодорожный транспорт.

Город Карабаново расположен на двухпутной электрифицированной железнодорожной магистрали Александров – Орехово-Зуево. Станция Карабаново является промежуточной станцией. В створе улиц Мира и Почтовая имеется железнодорожный переезд, оборудованный автоблокировкой. В районе железнодорожной станции через железную дорогу имеется пешеходный переход.

* 1. **Характеристика сети дорог общего пользования местного значения муниципального образования г. Карабаново**

**ПЕРЕЧЕНЬ**

**Автомобильных дорог общего пользования местного значения**

**МО г. Карабаново Александровского района Владимирской области.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Идентификационный номер | | Наименование  автомобильной дороги | | Местоположение автомобильной дороги | | Категория  Автомобильной  дороги | | | Протяженность, км | Тип покрытия |
| 1 | 2 | | 3 | | 4 | | 5 | | | 6 |  |
| 1 | 17 205 ОП МП-01 | | 1-я Воронцова ул | | от д.2а 1-я Воронцова, до д.16,от д.17 до д.36 ул.Воронцова | | IV | | | 0,620 | грунт |
| 2 | 17 205 ОП МП-02 | | 2-я Воронцова ул | | от д.1 до д.11 ул.2-я Воронцова | | IV | | | 0,155 | грунт |
| 3 | 17 205 ОП МП-03 | | 3 Интернационала ул | | от пл.Ленина д.1 до д.20 ул.Красногорская | | IV | | | 0,155 | грунт |
| 4 | 17 205 ОП МП-04 | | Александровская ул | | от ул.Октябрьская д.48 до ул. Луначарского д.2 | | IV | | | 0,630 | асфальт |
| 5 | 17 205 ОП МП-05 | | Больничный городок ул | | от Карабановской городской поликлиники до ул.Больничный городок д.7 | | IV | | | 0,380 | асфальт |
| 6 | 17 205 ОП МП-06 | | Вокзальная ул | | От д.Железнодорожная будка 122 км до ул. Почтовая д.1 | | IV | | | 0,600 | асфальт |
| 7 | 17 205 ОП МП-07 | | Володарского ул | | От ул.Иванова д.1 до ул.Володарского д.1 | | IV | | | 0,085 | грунт |
| 8 | 17 205 ОП МП-08 | | Гагарина ул | | От д.3 пл.Лермонтова до Карабановского детского дома | | IV | | | 0,200 | асфальт |
| 9 | 17 205 ОП МП-09 | | Горького ул | | От д.2 ул.Горького до д.25 ул.Осипенко | | IV | | | 1,320 | щебень |
| 10 | 17 205 ОП МП-10 | | Горьковский проезд | | От д.31 ул.Александровская до д.20 ул.Горького | | IV | | | 0,515 | Асфальт, грунт |
| 11 | 17 205 ОП МП-11 | | Гризодубовой ул | | От ул.Осипенко д.16 до ул.Гризодубовой д.26 | | IV | | | 0,320 | грунт |
| 12 | 17 205 ОП МП-12 | | Дружбы ул | | От д.1 до д.11 ул.Дружбы | | IV | | | 0,200 | Грунт |
| 13 | 17 205 ОП МП-13 | | Железнодорожный пер | | От д.1 до д.Железнодорожная будка 121 км | | IV | | | 0,200 | Щебень |
| 14 | 17 205 ОП МП-14 | | Железнодорожный тупик ул | | От д.5 до д.13 ул.Железнодорожный тупик | | IV | | | 0,570 | асфальт |
| 15 | 17 205 ОП МП-15 | | Жижимонтова ул | | От д.1 до д.36 ул.Жижимонтова | | IV | | | 0,450 | Грунт |
| 16 | 17 205 ОП МП-16 | | Западная ул | | От д.5 до д.8 ул.Западная | | IV | | | 0,280 | Асфальт |
| 17 | 17 205 ОП МП-17 | | Запрудная ул | | От д.1 до д.33 ул.Запрудная | | IV | | | 1,218 | грунт |
| 18 | 17 205 ОП МП-18 | | Зеленая ул | | От д.1 до д.8 ул.Зеленая | | IV | | | 1,182 | Грунт |
| 19 | 17 205 ОП МП-19 | | Зеленцинская Гора ул | | От д.1 до д.6 ул.Зеленцинская Гора | | IV | | | 0,150 | грунт |
| 20 | 17 205 ОП МП-20 | | Иванова ул | | От пересечения ул.Красногорская до ул.Александровская | | IV | | | 0,428 | асфальт |
| 21 | 17 205 ОП МП-21 | | Калинина ул | | От д.1 до д.17 ул.Калинина | | IV | | | 0,200 | Грунт |
| 22 | 17 205 ОП МП-22 | | Карла Маркса ул | | От д.5а до д.9 ул. Карла Маркса | | IV | | | 0,350 | грунт |
| 23 | 17 205 ОП МП-23 | | Карпова ул | | От д.1 до д.7 ул. Карпова | | IV | | | 0,414 | асфальт |
| 24 | 17 205 ОП МП-24 | | Кировская ул. | | От д.2 до д.14 ул.Кировская | | IV | | | 0,200 | грунт |
| 25 | 17 205 ОП МП-25 | | Кировская 1-я ул | | От д.1 до д.29 ул.1-я Кировская | | IV | | | 0,220 | грунт |
| 26 | 17 205 ОП МП-26 | | Кировская 2-я ул | | От д.2 до д.34 ул.2-я Кировская | | IV | | | 0,220 | грунт |
| 27 | 17 205 ОП МП-27 | | Кировская 3-я ул | | От д.2 до д.22 ул.3-я Кировская | | IV | | | 0,220 | грунт |
| 28 | 17 205 ОП МП-28 | | Кировская 4-я ул | | От д.1 до д.20 ул.4-я Кировская | | IV | | | 0,260 | Грунт |
| 29 | 17 205 ОП МП-29 | | Кировская 5-я ул | | От д.2 до д.24 ул.5-я Кировская | | IV | | | 0,260 | грунт |
| 30 | 17 205 ОП МП-30 | | Кировская 6-я ул | | От д.1 до д.11 ул.6-я Кировская | | IV | | | 0,280 | грунт |
| 31 | 17 205 ОП МП-31 | | Комсомольская ул | | От д.1 до д.11 ул.Комсомольская | | IV | | | 0,200 | щебенка |
| 32 | 17 205 ОП МП-32 | | Кооперативная ул | | От д.1 до д.25 ул.Кооперативная | | IV | | | 0,600 | асфальт |
| 33 | 17 205 ОП МП-33 | | Красная ул | | От д.1 до д.25 ул.Красная | | IV | | | 0,200 | грунт |
| 34 | 17 205 ОП МП-34 | | Красноармейская ул | | От д.1 до д.44 ул.Красноармейская | | IV | | | 0,500 | грунт |
| 35 | 17 205 ОП МП-35 | | Красноармейский пер | | от д.14 ул.Мира до д.42 пер.Красноармейский | | IV | | | 0,300 | грунт |
| 36 | 17 205 ОП МП-36 | | Красногорская ул | | От пл.Первомайская до границы города | | | | IV | 1,440 | асфальт |
| 37 | 17 205 ОП МП-37 | | Ленина пл | | От д.1 до д.3 пл.Ленина | | | | IV | 0,300 | асфальт |
| 38 | 17 205 ОП МП-38 | | Ленина ул | | От д.2в до д.68 ул.Ленина | | | IV | | 0,750 | грунт |
| 39 | 17 205 ОП МП-39 | | Лермонтова пл | | От д.1 до д.14 пл.Лермонтова | | | IV | | 0,580 | асфальт |
| 40 | 17 205 ОП МП-40 | | Лесная ул | | От д.1 до д.13 ул.Лесная | | | IV | | 0,300 | грунт |
| 41 | 17 205 ОП МП-41 | | Лесничество ул | | От д.9 до д.11 ул.Лесничество | | | IV | | 0,300 | грунт |
| 42 | 17 205 ОП МП-42 | | Луговая ул | | От д.2а до д.30 ул.Луговая | | | IV | | 0,600 | грунт |
| 43 | 17 205 ОП МП-43 | | Луначарского ул | | От д.1 до д.8 ул.Луначарского | | | IV | | 0,350 | щебень |
| 44 | 17 205 ОП МП-44 | | Маяковского ул | | От д.16 до д.1 ул.Маяковского | | | IV | | 0,500 | асфальт |
| 45 | 17 205 ОП МП-45 | | Мира ул | | От д.2 до д.32 ул.Мира | | | IV | | 1,290 | асфальт |
| 46 | 17 205 ОП МП-46 | | Молодежная ул | | От д.1 до д.29 ул.Молодежная | | | IV | | 0,320 | щебень |
| 47 | 17 205 ОП МП-47 | | Московская ул | | От д.2г до д.67 ул.Московская | | | IV | | 0,750 | грунт |
| 48 | 17 205 ОП МП-48 | | Набережная ул | | От д.1 до д.21 ул.Набережная | | | IV | | 0,200 | грунт |
| 49 | 17 205 ОП МП-49 | | Неспорова ул | | От д.2 до д.31 ул.Неспорова | | | IV | | 0,750 | грунт |
| 50 | 17 205 ОП МП-50 | | Ногина ул | | От д.1 до д.13 ул.Ногина | | | IV | | 0,600 | Асфальт,грунт |
| 51 | 17 205 ОП МП-51 | | Овражная ул | | От д.1 до д.6 ул.Овражная | | | IV | | 0,200 | грунт |
| 52 | 17 205 ОП МП-52 | | Октябрьская ул | | От д.1б до д.99 ул.Октябрьская | | | IV | | 1,450 | Асфальт, грунт |
| 53 | 17 205 ОП МП-53 | | Осипенко ул | | От д.1 до д.56 ул.Осипенко | | | IV | | 0,700 | щебень |
| 54 | 17 205 ОП МП-54 | | Первомайская пл | | От пересечения ул.Красногорская до д.1 ул.Карпова | | | IV | | 0,684 | асфальт |
| 55 | 17 205 ОП МП-55 | | Первомайская ул | | От д.1 до д.49 ул.Первомайская | | | IV | | 0,450 | грунт |
| 56 | 17 205 ОП МП-56 | | Пионерская ул | | От д.1 до д.18 ул.Пионерская | | | IV | | 0,400 | грунт |
| 57 | 17 205 ОП МП-57 | | Пионерская 1-я ул | | От д.1 до д.18 ул.1-я Пионерская | | | IV | | 0,200 | грунт |
| 58 | 17 205 ОП МП-58 | | Пионерская 2-я ул | | От д.1 до д.15 ул.2-я Пионерская | | | IV | | 0,200 | грунт |
| 59 | 17 205 ОП МП-59 | | Победы ул | | От д.1, д.8а до.д.2. ул.Победы | | | IV | | 0,600 | асфальт |
| 60 | 17 205 ОП МП-60 | | Полевая ул | | От д.1 до д.20 ул.Полевая | | | IV | | 0,150 | грунт |
| 61 | 17 205 ОП МП-61 | | Почтовая ул | | От д.1, 18 до д.37 ул.Почтовая | | | IV | | 1,200 | Асфальт, грунт |
| 62 | 17 205 ОП МП-62 | | Пригородная ул | | От д.2 до д.11 ул.Пригородная | | | IV | | 0,100 | щебень |
| 63 | 17 205 ОП МП-63 | | Пушкина ул | | От д.1 до 26 ул.Пушкина | | | IV | | 0,600 | асфальт |
| 64 | 17 205 ОП МП-64 | | Рабочая ул | | От д.1 до д.54 ул.Рабочая | | | IV | | 0,966 | щебень |
| 65 | 17 205 ОП МП-65 | | Радужная ул | | От д.1 до д.12 ул.Радужная | | | IV | | 0,300 | Асфальт, грунт |
| 66 | 17 205 ОП МП-66 | | Расковой М. ул | | От д.1 до д.23 ул.М.Расковой | | | IV | | 0,340 | щебень |
| 67 | 17 205 ОП МП-67 | | Революции ул | | От д.1 до д.24 ул.Революции | | | IV | | 0,700 | щебень |
| 68 | 17 205 ОП МП-68 | | Садовая ул | | От д.1 ул.Мира до д.14 ул.Садовая | | | IV | | 0,300 | асфальт |
| 69 | 17 205 ОП МП-69 | | Садовый 1-й пер | | От д.1а до д.12 пер.1-й Садовый | | | IV | | 0,200 | асфальт |
| 70 | 17 205 ОП МП-70 | | Садовый 2-й пер | | От д.1 до д.3 пер.2-й Садовый | | | IV | | 0,150 | грунт |
| 71 | 17 205 ОП МП-71 | | Советская ул | | От д.1 до ул.Зеленая, до границы города, до Часовенки | | | IV | | 2,390 | асфальт |
| 72 | 17 205 ОП МП-72 | | Советский пер | | От д.1 до д.19 пер.Советский | | | IV | | 0,230 | щебень |
| 73 | 17 205 ОП МП-73 | | Совхозная ул | | От д.1 до д.18 ул.Совхозная | | | IV | | 1,203 | щебень |
| 74 | 17 205 ОП МП-74 | | Солнечная ул | | От д.26 ул.Александровская до д.1 ул.Солнечная | | | IV | | 0,080 | грунт |
| 75 | 17 205 ОП МП-75 | | Сосновая ул | | От д.1 до д.6 ул.Сосновая | | | IV | | 0,200 | грунт |
| 76 | 17 205 ОП МП-76 | | Средняя ул | | От д.1 до д.14 ул.Средняя | | | IV | | 0,100 | грунт |
| 77 | 17 205 ОП МП-77 | | Строительная ул | | От д.1 до д.68 ул.Строительная | | | IV | | 0,450 | грунт |
| 78 | 17 205 ОП МП-78 | | Текстильщиков ул | | От д.3 до д.5 ул.Текстильщиков | | | IV | | 0,200 | асфальт |
| 79 | 17 205 ОП МП-79 | | Тихая ул | | От д.1 до д.24 ул.Тихая | | | IV | | 0,250 | грунт |
| 80 | 17 205 ОП МП-80 | | Торговая пл | | От д.1 до д.15 пл.Торговая | | | IV | | 0,322 | асфальт |
| 81 | 17 205 ОП МП-81 | | Храмцова ул | | От д.1 до д.28 ул.Храмцова | | | IV | | 0,200 | грунт |
| 82 | 17 205 ОП МП-82 | | Часовина ул | | От д.1 до д.39 ул.Часовина | | | IV | | 0,480 | асфальт |
| 83 | 17 205 ОП МП-83 | | Чистопольная ул | | От д.1 до д.34 ул.Чистопольная | | | IV | | 0,650 | грунт |
| 84. | 17 205 ОП МП-84 | | Чистопольный пер | | От д.2 до д.30 пер.Чистопольный | | | IV | | 0,710 | грунт |
| 85 | 17 205 ОП МП-85 | | Чкалова ул | | От д.1 до д.56 ул.Чкалова | | | IV | | 0,630 | грунт |
| 86 | 17 205 ОП МП-86 | | Чулкова ул | | От д.11 до д.15 ул.Чулкова | | | IV | | 0,700 | асфальт |
| 87 | 17 205 ОП МП-87 | | Чулкова проезд | | От д.11 ул.Чулкова до д.32 ул.Мира | | | IV | | 0,350 | асфальт |
| 88 | 17 205 ОП МП-88 | | Школьная 1-я ул | | От д.1 до д.23 ул.1-я Школьная | | | IV | | 0,200 | щебень |
| 89 | 17 205 ОП МП-89 | | Школьная 2-я ул | | От д.6 до д.32 ул.2-я Школьная | | | IV | | 0,500 | щебень |
| 90 | 17 205 ОП МП-90 | | Штыкова ул | | От д.1 до д.36 ул.Штыкова | | | IV | | 0,450 | грунт |
| 91 | 17 205 ОП МП-91 | | Южная ул | | От д.1 до д.35 ул.Южная | | | IV | | 0,925 | щебень |
| 92 | | 17 205 ОП МП-92 | Махринская трасса | | От пересечения ул.Мира / проезд Чулкова до границы города | | | IV | | 1,105 | асфальт |
| **ИТОГО** | | | | | | | | | | **45,44** |  |
| В том числе  по категориям: | | | |  | |  | | | **I** | 0 |  |
|  | |  | | **II** | | 0 |  |
|  | |  | | **III** | | 0 |  |
|  | |  | | **IV** | | 45,44 |  |
|  | |  | | **V** | | 0 |  |

Дорожно-транспортная сеть города состоит из дорог IV категории, предназначенных не для скоростного движения. В таблице приведен перечень и характеристика дорог местного значения. Большинство дорог общего пользования местного значения имеют щебеночное и грунтовое покрытие. Содержание автомобильных дорог осуществляется подрядной организацией по муниципальному контракту. Проверка качества содержания дорог производится по согласованному графику, в соответствии с установленными критериями.

В городе отсутствуют периферийные по отношению к городской застройке пути пропуска грузового транспорта (в том числе транзитного) и он следует по городским улицам и через общегородской центр.

### 

**Внешний транспорт**

Проектируемое муниципальное образование располагается в 12 км южнее центра Александровского района – города Александров. Внешние транспортные связи осуществляются автомобильным и железнодорожным транспортом.

*Железнодорожный транспорт*

В меридиональном направлении территорию города пересекает двухпутная электрифицированная железнодорожная магистраль Большого кольца Московской железной дороги (участок Александров – Орехово-Зуево). Протяженность в пределах городской черты – 3,9 км. Станция Карабаново – промежуточная станция V класса. Пригородное пассажирское сообщение осуществляется ежедневно по направлениям на Александров, Орехово-Зуево, Куровскую (ежедневно 8 пар).

*Автомобильные дороги*

Главной автодорогой города является автодорога регионального значения Киржач – Александров IV технической категории, протяженностью в пределах муниципального образования – 4,1 км. Трасса связывает муниципальное образование с городами Александров, Киржач и другими близлежащими населенными пунктами. В городской черте данная автодорога совпадает с улицами Красногорская, Иванова, Александровская, Октябрьская.

*Автомобильными дорогами межмуниципального значения* являются автодороги Карабаново – Махра (IV технической категории, общая протяженность 4,2 км), Карабаново ­– Романовское – Зеленцыно (IV технической категории, общая протяженность 2,3 км), связывающие город с близлежащими населенными пунктами.

*Автомобильной дорогой местного значения* является автодорога Карабаново – Степково, IV технической категории, общей протяженностью 1,9 км.

Перечисленные автодороги имеют твердое покрытие. Многие участки существующей сети автодорог нуждаются в капитальном ремонте и реконструкции, так как их эксплуатационные характеристики не отвечают присвоенной технической категории.

*Автобусное сообщение*

Транспортное обслуживание населения МО г. Карабаново базируется на пригородных (относительно г. Александров) автобусных маршрутах, принадлежащих, в основном, ГУП «Александровское АТП», по следующим направлениям:

* Александров – Карабаново (63 рейса в день, средний интервал движения – 10-15 минут);
* Александров – Карабаново – Махра (7 рейсов в день);
* Александров – Карабаново – Романовское (по 2 рейса ср., сб., вс.).

Также через г. Карабаново проходит междугородный маршрут № 529 «Александров – Киржач – Покров».

Автостанция на территории города отсутствует, имеется разворотное кольцо на пересечении улицы Мира и проезда Чулкова. Посадка и высадка пассажиров осуществляется на 11 автобусных остановках, пешеходная доступность от которых охватывает практически всю территорию города.

Необходимо отметить развитую маятниковую миграцию по направлению Карабаново – Александров и не соответствие вместимости подвижного состава автобусов среднего класса с реальными запросами населения в часы-пик.

***Городская улично-дорожная сеть и транспорт***

Город Карабаново разделен железнодорожным полотном и р. Серая на несколько частей – районов. Система транспортной планировки – радиальная.

Планируемая общая протяженность улиц и дорог составляет 56,2 км. Магистральными улицами и дорогами, по которым осуществляется пропуск основных потоков автотранспорта (индивидуального, пассажирского и грузового), являются: ул. Октябрьская, ул. Александровская, ул. Иванова, ул. Карпова, ул. Красногорская, ул. Чулкова, ул. Вокзальная, ул. Мира, ул. Горького. Их общая протяженность составляет 10,7 км. Плотность магистральной улично-дорожной сети составляет 1,95 км/кв. кмосвоенной территории города. Только 27% УДС (15,3 км) имеет твердое покрытие. Более 50 % улиц и дорог требуют проведения незамедлительного капитального ремонта либо реконструкции.

В связи с расчлененностью территории города железнодорожным полотном существуют острые автомобильные проблемы, которые осложняют организацию внутригородских транспортных связей.

В первую очередь, это переезд в створе ул. Мира. В связи с возросшим грузопотоком Большого кольца Московской железной дороги, переезд часто закрыт для пропуска автотранспорта. Это способствует образованию длительных автомобильных заторов автомобилей, которые скапливаются в черте населенного пункта. Кроме этого, нарушается интервал движения автобусов, что негативно сказывается на заполнении подвижного состава и времени транспортной доступности населения.

Во-вторых, это два путепровода в створе улицы Чулкова и проезда Чулкова. Габариты данных сооружений (высота – 2 метра, ширина – 3 метра) не позволяют пропускать автобусы и любой грузовой транспорт, в том числе автомобили экстренных служб (пожарная охрана, скорая помощь и др).

На территории г. Карабаново находится один автомобильный мост через р. Серая в створе ул. Красногорская. Длина моста – 60,2 метров, покрытие – асфальтобетон, также один пешеходный железобетонный мост через реку Серая в створе ул.3-его Интернационала. Длина моста 114 метров, покрытие – асфальтобетон.

*Автотранспорт*

Всего в г. Карабаново зарегистрировано порядка 3000 ед. транспортных средств. Соответственно уровень обеспеченности населения автотранспортом составляет около 215 автомобилей индивидуальных владельцев на 1000 жителей. Хранение легковых автомобилей осуществляется, в основном, на территории собственных приусадебных участков и во дворах домов. Одноэтажные гаражи боксового типа используются жителями среднеэтажных и многоэтажных жилых домов. Суммарная вместимость таких гаражей – порядка 1000 машино/мест, что видится вполне достаточным.

На территории муниципального образования расположены 2 автозаправочные станции, которые в полной мере отвечают потребностям населения.

**Выводы:**

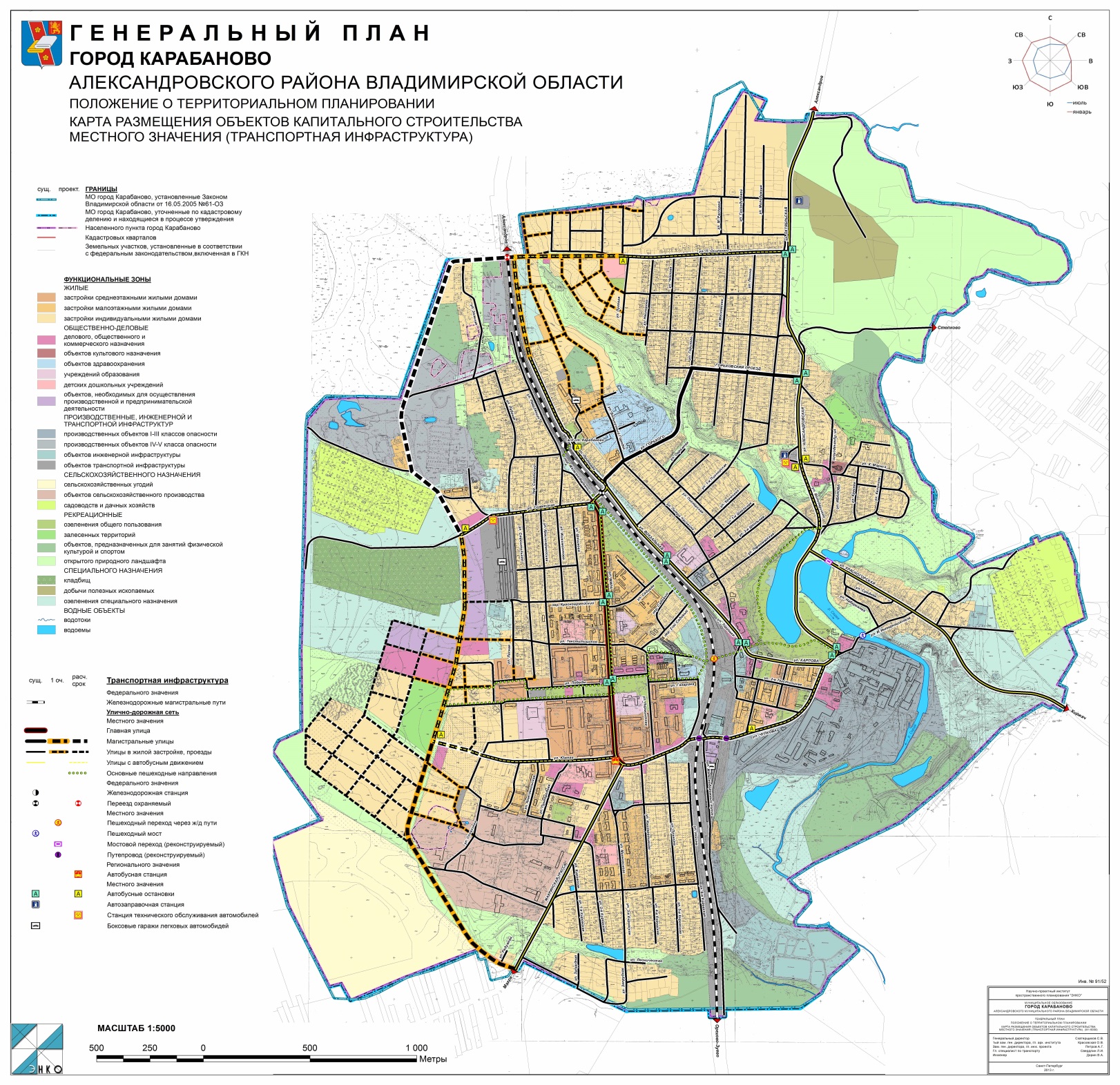
* Внешние транспортные связи представлены автомобильным и железнодорожным транспортом.
* Транспортное обслуживание населения базируется, в основном, на автобусном сообщении, охватывающее практически всю территорию города, однако в часы-пик ощущается нехватка подвижного состава.
* Транспортное сообщение между частями города затруднено в связи с наличием переезда (часто закрыт для пропуска автотранспорта) и нестандартными по высоте путепроводами (требуют модернизации).
* Состояние УДС и дорожных сооружений является неудовлетворительным, более 50 % улиц и дорог требуют незамедлительного капитального ремонта и реконструкции.

Проектируемая уличная сеть города призвана обеспечить:

* кратчайшие связи жилых районов города между собой, промышленной зоной города и общегородским центром;
* создание оптимальной системы общественного транспорта;
* пропуск возрастающих потоков транспорта;
* нормативную плотность магистральной улично-дорожной сети

Проектом принята следующая классификация улично-дорожной сети:

* главная улица города;
* магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения;
* магистральные улицы районного значения;
* улицы и дороги местного значения.



**2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченность парковками (парковочными местами).**

Автомобильный парк г. Карабаново преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Детальная информация видов транспорта отсутствует. За период 2013-2015 годы отмечается рост транспортных средств рост и уровня автомобилизации населения. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

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

Передвижение по территории города осуществляется с использованием автобусов, личного транспорта либо в пешем порядке. Автобусное движение между населенными пунктами организовано в соответствии с расписанием. Информация об объемах пассажирских перевозок необходимая для анализа пассажиропотока отсутствует.

**2.7. Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения.**

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары преимущественно в грунтовом исполнении. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории города не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

**2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств.**

Выделенных путей для пропуска грузового автотранспорта в городе нет. Грузовой транспорт хаотично пропускается через жилую застройку, отрицательно влияя как на застройку, так и на организацию движения транспорта и пешеходов.

Транспортных организаций осуществляющих грузовые перевозки на территории города нет.

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

Транспорт является источником опасности не только для пассажиров, но и для населения, проживающего в зонах транспортных автомагистралей, железнодорожных путей, поскольку по ним транспортируются легковоспламеняющиеся, химические, горючие, взрывоопасные и другие вещества. Аварии на автомобильном транспорте при перевозке опасных грузов с выбросом (выливом) опасных химических веществ, взрывом горючих жидкостей и сжиженных газов возможны на ул. Мира – ул. Почтовая в створе которых находится единственный существующий переезд через магистральную железную дорогу Александрова - Орехово-Зуево, также существует проезд легкового транспорта в однопутной бетонной арке под железной дорогой Александров – Орехово-Зуево в створе ул.Чулкова-проезд Чулкова. Для обеспечения пропускной способности и безопасности движения на данном переезде необходимо проектирование двухпутного тоннеля или путепровода, что не предусмотрено генпланом.

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач. Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, необходимо непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортно аварийностью, необходимо непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

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

Перечень основных факторов негативного воздействия, а также, провоцирующих такое воздействие факторов при условии увеличения количества автомобильного транспорта на дорогах и развития транспортной инфраструктуры без учета экологических требований:

1. Отработанные газы двигателей внутреннего сгорания (ДВС) содержат около 200 компонентов. Углеводородные соединения отработавших газов, наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и развитию злокачественных образований). Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры без учета экологических требований существенно повышает риски увеличения смертности от раковых заболеваний среди населения.

2. Отработанные газы бензинового двигателя с неправильно отрегулированным зажиганием и карбюратором содержат оксид углерода в количестве, превышающим норму в 2-3 раза. Наиболее неблагоприятными режимами работы являются малые скорости и «холостой ход» двигателя. Это проявляется в условиях большой загруженности на дорогах.

3. Углеводороды под действием ультрафиолетового излучения солнца вступают в реакцию с оксидами азота, в результате чего образуются новые токсичные продукты – фотооксиданты, являющиеся основой «смога». К ним относятся – озон, соединения азота, угарный газ, перекиси и др. Фотооксиданты биологически активны, ведут к росту легочных заболеваний людей.

4. Большую опасность представляет также свинец и его соединения, входящие в состав этиловой жидкости, которую добавляют в бензин.

5. При движении автомобилей происходит истирание дорожных покрытий и автомобильных шин, продукты износа которых смешиваются с твердыми частицами отработавших газов. К этому добавляется грязь, занесенная на проезжую часть с прилегающего к дороге почвенного слоя. В результате образуется пыль, в сухую погоду поднимающаяся над дорогой в воздух. Химический состав и количество пыли зависят от материалов дорожного покрытия. Наибольшее количество пыли создается от грунтовых и гравийных дорог. Экологические последствия запыленности отражаются на пассажирах транспортных средств, водителях и людях, находящихся вблизи дороги. Пыль оседает также на растительности и обитателях придорожной полосы. Леса и лесопосадки вдоль дорог угнетаются, а сельскохозяйственные культуры накапливают вредные вещества, содержащиеся в пылевых выбросах и отработавших газах.

6. Автотранспортные средства отечественного производства не удовлетворяют современным экологическим требованиям. В условиях быстрого роста автомобильного парка это приводит к еще большему возрастанию негативного воздействия на окружающую среду.

**2.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры города**

Для создания функциональной и рациональной городской среды вся транспортная система города должна быть подчинена единому инженерно-экономическому решению и обеспечивать ряд основополагающих принципов транспортировки жителей и грузов:

безопасность передвижения населения;

охрану окружающей среды;

учет особенностей ландшафта территории;

учет исторических и национальных приоритетов жителей в отношении определенного вида транспорта.

Поэтому для организации рациональной городской транспортной системы необходимо осуществить комплекс сложных инженерно - экономических решений. Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

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

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

- риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту 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.

Наиболее важной проблемой развития сети автомобильных дорог города являются внутригородские дороги общего пользования местного значения.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете муниципального образования эксплуатационное состояние значительной части дорог общего пользования местного значения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2030 году увеличится, объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями 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.

Более 50 % протяженности автомобильных дорог местного значения не соответствует нормативным требованиям по транспортно - эксплуатационному состоянию, что приводит к повышению себестоимости автомобильных перевозок и снижению конкурентоспособности продукции предприятий.

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 города.

Для обеспечения прогнозируемых объемов автомобильных перевозок требуется реконструкция перегруженных участков автомобильных дорог, приведение их в соответствии с нормативными требованиями по транспортно-эксплуатационному состоянию и обеспечение автодорожных подъездов к городским населенным пунктам, имеющим перспективы развития, по дорогам с твердым покрытием.

Генеральным планом города предусматривается развитие сложившейся структуры улично-дорожной сети, строительство новых и реконструкция существующих улиц, на расчетный период до 2030 года.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса города должны стать:

1. Сохранение существующей сети автомобильных дорог.

2. Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог, обеспечение подъездами с твердым покрытием к автомобильным дорогам общего пользования.

3. Приведение технических категорий автомобильных дорог местного значения в соответствии с расчетной интенсивностью движения.

4. Формирование новых направлений, увеличение плотности автомобильных дорог.

5. Развитие маршрутной сети, обеспечивающей город автобусным сообщением.

6. Развитие объектов обслуживания автотранспорта.

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

Для обеспечения функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования г. Карабаново с подведомственной территорией, необходимо принятие норматива расчета финансовых затрат на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения. Для этой цели требуется провести техническую диагностику состояния указанных автодорог, которая требует привлечения аттестованной организации.

**2.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Годы  реализации | Источники финансирования | | | | |
| Итого | В том числе по источникам финансирования | | | |
| МБ | ОБ | ФБ | Внебюджетные источники |
| 2017 | 13 361 690 | 6 936 690 | 6 425 000 |  |  |
| 2018 | 500 000 | 500 000 |  |  |  |
| 2019 | 500 000 | 500 000 |  |  |  |
| 2020 | 500 000 | 500 000 |  |  |  |
| 2021 | 500 000 | 500 000 |  |  |  |
| 2022-2030 | 4000,00 | 4000,00 |  |  |  |
| Всего | 13 361 690 | 6 936 690 | 6 425 000 |  |  |

**3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории сельских поселений**

Мероприятия по строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в части железнодорожного и воздушного транспорта на ближайшую перспективу не запланированы.

С учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения и перевозки грузов вряд ли претерпят значительные изменения.

В период реализации программы, транспортная инфраструктура по видам транспорта, представленным в МО г. Карабаново, не претерпит существенных изменений. Основным видом транспорта, в границах «домашнего региона» преобладающим останется автомобильный транспорт, как в формате общественного транспорта, так и личного транспорта граждан. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохранится использование грузового транспорта.

Учитывая экономическую ситуацию и сложившиеся условия, необходимо разработать и реализовать мероприятия по строительству новой и реконструкции существующей сети автомобильных дорог исходя из требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учетом наиболее значительных грузо - и пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов соцкультбыта и мест приложения труда.

Основным направлением развития дорожной сети города, в период реализации Программы, будет являться обеспечение транспортной доступности площадок перспективной застройки и повышение качества, а также безопасности существующей дорожной сети.

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

Анализируя сложившуюся ситуацию можно выделить три принципиальных варианта развития транспортной инфраструктуры:

- оптимистичный – развитие происходит в полном соответствии с положениями генерального плана с реализаций всех предложений по реконструкции и строительству;

- реалистичный – развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности, сложившихся на территории города. Вариант предполагает реконструкцию существующей улично-дорожной сети и строительство отдельных участков дорог;

- пессимистичный – обеспечение безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно-восстановительных работ.

В рамках реализации данной программы, предлагается принять второй вариант как наиболее вероятный в сложившейся ситуации.

**5. Финансовые потребности для реализации Программы**

Основной целью Программы является развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения города.

Поскольку мероприятия Программы, связанные с реконструкцией и строительством дорог имеют длительный производственный цикл, а финансирование мероприятий Программы зависит от возможности бюджетов всех уровней, то в пределах срока действия Программы этап реализации соответствует одному году. Задачей каждого этапа является уменьшение показателя «Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения».

Источниками финансирования Программы являются средства бюджета Владимирской области и бюджета муниципального образования г. Карабаново. Объемы финансирования мероприятий из областного бюджета определяется после принятия областных программ, и подлежат уточнению после формирования бюджета Владимирской области на соответствующий год с учетом реализации мероприятий в предыдущем году.

При реализации Программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

Ресурсное обеспечение реализации Программы за счет источников финансирования, планируемое с учетом возможностей ее реализации. С учетом действующих расходных обязательств и необходимых дополнительных средств, подлежат ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла.

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

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

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мероприятий | Финансовые потребности. Тыс. руб. | | | | | |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2030 |
| Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения | 13 361 690 |  |  |  |  |  |
| Ул.Мира (от ж.д.переезда до д.26) | 6 763 158 |  |  |  |  |  |
| Ул. Карпова (от пл.Первомайская до пл. Торговая) | 1 653 921,50 |  |  |  |  |  |
| Ул. Чулкова ( от ул.Карпова до д.12 ул.Чулкова) | 1 841 100 |  |  |  |  |  |
| Пл.Первомайская (от ул.Карпова в направлении ул.Красногорская) | 1 104 761,01 |  |  |  |  |  |
| Ремонт пешеходного тротуара ул.Мира (от начала парка до пл.Лермонтова) | 1 998 750 |  |  |  |  |  |
| **ВСЕГО** | **13 361 690** |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |

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

**6. Оценка эффективности мероприятий**

Основными факторами, определяющими направления разработки Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования г. Карабаново на 2017-2030 годы, являются тенденции социально-экономического развития города, характеризующиеся развитием рынка жилья, сфер обслуживания.

Мероприятия разрабатывались исходя из целевых индикаторов, предоставляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития транспортной инфраструктуры.

Выполнение включенных в Программу организационных мероприятий и инвестиционных проектов, при условии разработки эффективных механизмов их реализации позволит достичь целевых показателей транспортной инфраструктуры муниципального образования г. Карабаново на расчетный срок. Достижение целевых индикаторов в результате реализации программы комплексного развития характеризует будущую модель транспортной инфраструктуры города.

**7. Перечень целевых показателей Программы**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/  п | Наименование целей, задач и целевых показателей Программы | Ед. изм. | Значение показателя | | | | | | |
| Текущий год | Год реализации программы | | | | | |
| 2017 план | 2018 план | 2019 план | 2020 план | 2021  план | 2022  2025 |
| Цель Программы: развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры | | | | | | | | | |
| Задача Программы: обеспечение проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфр-ры | | | | | | | | | |
| 1 | Количество проектов на строительство, реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры | проект | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| Задача Программы: обеспечение строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | | | | | | | | | |
| 2 | Протяжённость построенных, реконструированных автомобильных дорог | км | 0 | 0 |  |  |  |  |  |
| 3 | Протяжённость автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяжённости автомобильных дорог общего пользования местного значения | км | 27,8 |  |  |  |  |  |  |

**8. Перечень мероприятий Программы**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №п/  п | Наименование целей, задач и мероприятий Программы | Ожидаемые конечные результаты | Срок  вып | Объёмы и источники финансирования | | | | |
| Всего  тыс. руб | МБ | ОБ | ФБ | Внеб ист |
| Цель Программы: развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры | | | | | | | | |
| Задача Программы: обеспечение проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфр-ры | | | | | | | | |
| 1 | Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения | 2,23 | 2017 | 13 3621 | 6 936 | 6 425 |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| ИТОГО, в т.ч. | |  | 2017-2030 |  |  |  |  |  |
|  |  |  | 2017 |  |  |  |  |  |
|  |  |  | 2018 |  |  |  |  |  |
|  |  |  | 2019 |  |  |  |  |  |
|  |  |  | 2020 |  |  |  |  |  |
|  |  |  | 2021 |  |  |  |  |  |
|  |  |  | 2022-2030 |  |  |  |  |  |

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

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.