ПРИЛОЖЕНИЕ

УТВЕРЖДЕНА

постановлением администрации

Ордынского района Новосибирской области

от 23.11.2016 № 1114

**ПРОГРАММА**

**«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры**

**Чингисского сельсовета Ордынского района Новосибирской области**

**на 2017-2030 годы»**

Содержание

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **I** | **Паспорт программы** | 4 |
| **II** | **Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры** | 6 |
| 2.1 | Положение муниципального образования Чингисский сельсовет Ордынского района в структуре пространственной организации Новосибирской области | 6 |
| 2.2 | Социально-экономическая характеристика муниципального образования Чингисский сельсовет Ордынского района Новосибирской области | 6 |
| 2.3 | Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Чингисского сельсовета | 8 |
| 2.4 | Характеристика сети дорог Чингисского сельсовета, оценка качества содержания дорог | 9 |
| 2.5 | Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Чингисском сельсовете, обеспеченность парковками | 11 |
| 2.6 | Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока | 11 |
| 2.7 | Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения | 12 |
| 2.8 | Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств | 12 |
| 2.9 | Анализ уровня безопасности дорожного движения | 12 |
| 2.10 | Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения | 14 |
| 2.11 | Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Чингисского сельсовета | 14 |
| 2.12 | Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Чингисского сельсовета | 14 |
| 2.13 | Оценка финансирования транспортной инфраструктуры | 16 |
| **III** | **Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Чингисского сельсовета** | 16 |
| 3.1 | Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Чингисского сельсовета | 16 |
| 3.2 | Прогноз транспортного спроса Чингисского сельсовета, объемов и характера передвижения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории сельсовета | 17 |
| 3.3 | Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Чингисского сельсовета | 18 |
| 3.4 | Прогноз развития дорожной сети Чингисского сельсовета | 18 |
| 3.5 | Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения | 19 |
| 3.6 | Прогноз показателей безопасности дорожного движения | 19 |
| 3.7 | Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения | 19 |
| **IV** | **Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Чингисского сельсовета** | 19 |
| **V** | **Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Чингисского сельсовета предлагаемого к реализации варианта развития** | 20 |
| 5.1 | Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта | 20 |
| 5.2 | Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов | 21 |
| 5.3 | Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта включая развитие единого парковочного пространства | 21 |
| 5.4 | Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения | 21 |
| 5.5 | Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта транспортных средств коммунальных и дорожных служб | 21 |
| 5.6 | Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Чингисского сельсовета | 21 |
| 5.7 | Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков | 22 |
| **VI** | **Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры** | 22 |
| **VII** | **Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры** | 22 |

**I ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ**

**«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры**

**Чингисского сельсовета Ордынского района Новосибирской области**

**на 2017-2030 годы»**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы | «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Чингисского сельсовета Ордынского района Новосибирской области на 2017-2030 годы» (далее – Программа) |
| Основание для разработки Программы | Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ;  Федеральный закон от 29.12.2014 № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;  Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;  Закон Новосибирской области от 18.12.2015 № 27-ОЗ «О перераспределении полномочий между органами местного самоуправления муниципальных образований Новосибирской области и органами государственной власти Новосибирской области и внесении изменения в статью 3 Закона Новосибирской области «Об отдельных вопросах организации местного самоуправления в Новосибирской области»;  Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» |
| Разработчик Программы | Администрация Ордынского района Новосибирской области |
| Цели и задачи Программы | Целью Программы является:  развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры Чингисского сельсовета, повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.  Для достижения указанных целей необходимо решение основных задач:  - организация мероприятий по развитию и совершенствованию автомобильных дорог общего пользования местного значения Чингисского сельсовета;  - организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории сельсовета, а также формированию безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортного травматизма |
| Целевые показатели Программы | Технико-экономические показатели:  - доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, %;  - доля муниципальных автомобильных дорог, в отношении которых проводились мероприятия по зимнему и летнему содержанию дорог, %;  - количество километров отремонтированных автомобильных дорог общего пользования местного значения, км;  Социально-экономические показатели:  - обеспеченность населения сельсовета доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта, %;  - количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории сельсовета, ед.;  - количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории поселения, чел. |
| Этапы и сроки реализации Программы | Срок реализации Программы - 2017-2030 г.г.  Этапы реализации:  - Первый этап - 2017-2021 г.г.  - Второй этап - 2022-2030 г.г. |
| Объемы и источники финансирования Программы | Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы составит: 47 087 200 рублей, в том числе по годам:  2017 год – 1 028 800 рублей;  2018 год – 7 579 600 рублей;  2019 год – 1 028 800 рублей;  2020 год – 1 050 000 рублей;  2021 год – 7 600 000 рублей;  с 2022 по 2030 годы – 28 800 000 рублей.  Источник финансирования – бюджет Чингисского сельсовета |

**II ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**2.1 Положение муниципального образования Чингисский сельсовет Ордынского района в структуре пространственной организации Новосибирской области**

Территория Чингисского сельсовета входит в состав территории Ордынского муниципального района Новосибирской области. Территория МО расположена в юго-западной части Новосибирской области на расстоянии 145 км от областного центра и в 40 км от районного центра.

Муниципальное образование Чингисский сельсовет наделено статусом сельского поселения Законом Новосибирской области от 02.06.2004 № 200-ОЗ «О статусе и границах муниципальных образований Новосибирской области».

Территория МО расположена на правом берегу вдоль Новосибирского водохранилища и граничит с Сузунским муниципальным районом, Нижнекаменским муниципальным образованием Ордынского района Новосибирской области.

Общая площадь Чингисского сельсовета составляет 44886 га.

В состав МО входят территории двух населенных пунктов: село Чингис и деревня Милованово, расположенные в четырех километрах друг от друга. МО имеет трехчастную структуру. В первой части расположена д. Милованово, во второй с. Чингис, третья занимает часть острова в Новосибирском водохранилище и включает в себя часть с. Чингис. Административным центром МО является с. Чингис.

Основными композиционными и транспортными осями с. Чингис являются улицы, параллельные береговой линии водохранилища: улицы Советская, Школьная, Калинина, Пролетарская, Кустарная. Композиционный каркас дополняют улицы Комсомольская, Ленина, Каменская. Вдоль основных композиционных осей группируются кварталы жилой застройки. Общественный центр расположен на пересечении ул. Советская и ул. Каменская. Подцентры расположены по ул. Комсомольская, на пересечении ул. Школьная и ул. Лесная, в границах улиц Пролетарская и Кустарная на острове. На территории МО у юго-восточной границы с. Чингис расположены объекты спецназначения – скотомогильник, кладбище и полигон твердых бытовых отходов.

Главными композиционными осями д. Миловано являются улицы Береговая и Молодежная, параллельные береговой линии водохранилища. Вдоль композиционных осей группируются кварталы жилой застройки. Общественный центр расположен по ул. Береговая в северо-восточной части населенного пункта. Зона производственного и коммунально-складского назначения размещается за границами д. Милованово к востоку от деревни. У южной границы д. Милованово расположено кладбище.

**2.2 Социально-экономическая характеристика муниципального образования Чингисский сельсовет Ордынского района Новосибирской области**

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

Численность населения МО по состоянию на 01.01.2016 составила 638 человек.

Численность населения Чингисского МО в разрезе населенных пунктов на начало 2016 года

Таблица № 1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование населенного пункта | Количество населения, человек |
| 1 | село Чингис | 536 |
| 2 | деревня Милованово | 102 |

Динамика численности населения Чингисского МО

Таблица № 2

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Родилось, чел. | 5 | 5 | 12 | 6 | 13 | 5 | 7 | 6 | 11 | 3 |
| Умерло, чел. | 16 | 14 | 11 | 9 | 8 | 10 | 8 | 15 | 9 | 12 |
| Естественный прирост/убыль, чел | -11 | -9 | +1 | -3 | +5 | -5 | -1 | -9 | +2 | -9 |
| Миграционный прирост/убыль, чел. | +6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -2 | -3 | -1 |

Возрастная структура населения Чингисского МО на начало 2016 года

Таблица № 3

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Градация населения по возрасту | Количество, человек | % |
| Дети от 0 до 15 лет | 114 | 18 |
| Население трудоспособного возраста | 344 | 54 |
| Население пенсионного возраста | 180 | 28 |

Возрастная структура населения характеризуется высокой долей населения в трудоспособном возрасте и низкой долей лиц старше трудоспособного возраста. Таким образом, на сегодняшний день возрастная структура населения Чингисского сельсовета имеет определенный демографический потенциал.

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

По состоянию на 01.01.2016 года на территории Чингисского сельсовета на предприятиях и в организациях различных видов собственности работают порядка 102 человека (30 % от общего числа трудоспособного населения).

***Сельское хозяйство***

Сельское хозяйство представлено фермерскими хозяйствами и личными подсобными хозяйствами населения.

***Промышленность***

Промышленное производство на территории Чингисского сельсовета отсутствует.

***Транспорт и связь***

Транспортные услуги населению оказывает МУ «Ордынское автотранспортное предприятие» и ИП Киреев в количестве 7 человек. Автотранспортное предприятие на территории Чингисского сельсовета отсутствует.

Почтовую связь осуществляет районное отделение федеральной почтовой связи в количестве 4 человек.

***Органы управления***

Структура управления представлена администрацией Чингисского сельского совета с численностью работающих – 11 человек.

***Малое предпринимательство***

В настоящее время в поселении формируется современная инфраструктура поддержки малого предпринимательства. На территории поселения зарегистрированы индивидуальные предприниматели, в основном занимающихся торговлей и бытовым обслуживанием.

Численность работающих в сфере малого предпринимательства составляет 21 человек.

***Обслуживающая отрасль***

В обслуживающую отрасль отнесены учреждения образования, культуры, здравоохранения, торговли, общественного питания, жилищно-коммунального и бытового обслуживания.

Система здравоохранения представлена фельдшерско-акушерскими пунктами в с. Чингис. Численность работающих составляет 3 человек.

Учреждения образования представлены общеобразовательной школой на 140 мест. Численность работающих в этих учреждениях составляет 24 человек.

В системе учреждений культуры находится дом культуры в с. Чингис на 200 мест. Численность работающих – 16 человек.

На территории МО работает автозаправочная станция, численность работающих 2 человека.

Магазины Ордынского райпо представлены работниками в количестве 6 человек, пожарная часть – 6 человек.

Ордынский лесхоз представлен 2 работниками.

Прочее трудоспособное население занято в личных подсобных хозяйствах, часть трудоспособного населения занята на предприятиях и в организациях р.п. Ордынское и г. Новосибирска.

**2.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Чингисского сельсовета**

Развитие транспортной системы Чингисского сельсовета является необходимым условием улучшения качества жизни жителей в поселении.

Транспортная инфраструктура Чингисского сельсовета является составляющей инфраструктуры Ордынского района Новосибирской области, что обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным свободное перемещение товаров и услуг.

Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры МО являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта муниципального значения Ордынского района.

Внешние транспортно-экономические связи Чингисского сельсовета осуществляются двумя видами транспорта: автомобильным и водным.

Ближайшая железнодорожная станция находится в р.п. Сузун, расположенном на 84 км южнее с. Чингис.

**2.4 Характеристика сети дорог Чингисского сельсовета, оценка качества содержания дорог**

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры Чингисского сельсовета. Они связывают населенные пункты МО с другими районами и обеспечивают их жизнедеятельность, во многом определяют возможности развития МО, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста МО, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения.

Улично-дорожная сеть Чингисского сельсовета формируется как целостная система, взаимосвязанная с сетью транспортных магистралей района расселения. Планировочная структура улично-дорожной сети является основой планировочного построения генерального плана.

Принципом ее организации является достижение компактности, экономии затрат на передвижения. Улично-дорожная сеть и транспорт обеспечивают движение населения и грузов. В совокупности они формируют транспортную инфраструктуру МО.

Новые улицы прокладываются по существующим направлениям движения во взаимодействии со сложившейся транспортной сетью. Некоторые существующие улицы предполагают возможное выпрямление, расширение и благоустройство.

На сегодняшний день улично-дорожная сеть населенных пунктов выполнена в переходном исполнении.

К недостаткам улично-дорожной сети МО можно отнести:

* неудовлетворительное состояние большей части УДС;
* отсутствие твердого покрытия на большей части УДС;
* пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц.

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

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно определяет темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков недоремонта. Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог.

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования местного значения Чингисского сельсовета позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете Чингисского сельсовета, эксплуатационное состояние значительной части улиц МО 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 ремонту дорожного покрытия улиц.

В настоящее время в собственности Чингисского сельсовета находится 18,514 км автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе дорог с твердым покрытием 15,085 км. Искусственных сооружений нет.

Реестр муниципальных автомобильных дорог

Таблица № 4

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование | Протяженность, км | в том числе по типу покрытия: | | |
| асфальтобетонное | переходное | грунтовое |
| 1 | д. Милованово ул. Береговая | 1,000 |  | 1,000 |  |
| 2 | д. Милованово ул. Молодежная | 0,989 |  |  | 0,989 |
| 3 | с. Чингис ул. Калинина | 2,000 |  |  | 2,000 |
| 4 | с. Чингис ул. Каменская | 0,768 |  | 0,768 |  |
| 5 | с. Чингис ул. Коллективная | 1,000 |  | 1,000 |  |
| 6 | с. Чингис ул. Комсомольская | 0,968 |  | 0,968 |  |
| 7 | с. Чингис ул. Кустарная | 1,846 |  | 1,846 |  |
| 8 | с. Чингис ул. Ленина | 2,358 |  | 2,358 |  |
| 9 | с. Чингис ул. Лесная | 0,780 |  | 0,780 |  |
| 10 | с. Чингис ул. Обская | 0,440 |  |  | 0,440 |
| 11 | с. Чингис подъезд к паромной переправе | 0,800 |  | 0,800 |  |
| 12 | с. Чингис пер. Пролетарский | 0,457 |  | 0,457 |  |
| 13 | с. Чингис ул. Приморская | 1,309 |  | 1,309 |  |
| 14 | с. Чингис ул. Пролетарская | 0,918 |  | 0,918 |  |
| 15 | с. Чингис ул. Садовая | 0,354 |  | 0,354 |  |
| 16 | с. Чингис ул. Советская | 1,527 |  | 1,527 |  |
| 17 | с. Чингис ул. Школьная | 1,000 |  | 1,000 |  |
|  | **ИТОГО** | **18,514** | **0,0** | **15,085** | **3,429** |

По состоянию на 1 января 2015 года доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составляла 10,6 % или 1,97 км. К концу 2015 года после проведения плановых мероприятий по ремонту доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составила 16 % или 2,97 км.

Бесхозяйных дорожных сооружений нет.

**2.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Чингисском сельсовете, обеспеченность парковками**

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории МО. Основной прирост этого показателя осуществляется за счет увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 2 % в год). На 01.01.2016 количество легковых автомобилей составляет 76 единиц.

Хранение автотранспорта на территории Чингисского сельсовета осуществляется в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей МО.

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

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

На территории Чингисского сельсовета действует паромная переправа, соединяющая МО с левым берегом района – с. Спирино, паром ходит ежедневно 6-7 раз в день. Автобусное пассажирское сообщение представлено муниципальным маршрутом р.п. Ордынское – с. Спирино (до паромной переправы 3 раза в неделю). В период распутицы, когда отсутствует переправа и еще не ходит паром автобусное пассажирское сообщение предоставляется муниципальным маршрутом р.п. Сузун – с. Чингис (1 раз в неделю). До деревни Милованово автобусных сообщений нет. За 2015 год по данным МУ «Ордынское АТП» было совершено 125 рейсов, пассажиропоток за это время составил 400 человек, по данным МУ «Сузунское АТП» - 10 рейсов, перевезено 50 человек.

Количество пассажиропотока по месяцам за 2015 год

Таблица № 5

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Период, 2015 года | Количество пассажиров до МО, человек | Количество рейсов |
| Январь | 43 | 13 |
| Февраль | 40 | 12 |
| Март | 40 | 12 |
| Апрель | 17 | 5 |
| Май | 43 | 13 |
| Июнь | 40 | 12 |
| Июль | 43 | 13 |
| Август | 43 | 13 |
| Сентябрь | 43 | 13 |
| Октябрь | 40 | 12 |
| Ноябрь | 18 | 5 |
| Декабрь | 40 | 12 |
| ИТОГО | 450 | 135 |

Для доставки детей из д. Милованово в учебное образовательное учреждение МКОУ – Чингисская СОШ организован школьный автобус.

**2.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения**

На территории Чингисского сельсовета велосипедное движение в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет.

Улично-дорожная сеть внутри населенного пункта не благоустроена, требуется формирование пешеходных тротуаров, необходимых для упорядочения движения пешеходов, укладка асфальтового покрытия, ограничение дорожного полотна.

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

Грузовые транспортные средства, принадлежащие собственникам всех видов собственности на территории поселения, составляют 6 единиц.

Коммунальные службы на территории Чингисского сельсовета отсутствуют.

Для содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения используется техника администрации Чингисского сельсовета в количестве 2 единиц.

Для прохождения технического обслуживания автотранспорта собственной производственно-технической базы, оборудования и персонала в МО нет.

**2.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения**

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

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

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

На сегодняшний день на территории Чингисского сельсовета дорожно-транспортных происшествий не зафиксировано, в перспективе из-за неудовлетворительного состояния автомобильных дорог, увеличения количества личного автотранспорта у жителей и несовершенства технических средств организации дорожного движения возможно ухудшение ситуации.

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

В рамках реализации Программы в Чингисском сельсовете необходимо установить дорожные знаки в количестве 46 штук. Схема установки новых дорожных знаков, форма, цвета раскраски приняты в соответствии с действующими нормативами и утвержденным проектом организации дорожного движения.

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

Необходимы продолжения системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

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

Реализация Программы позволит:

* установить необходимые виды и объемы дорожных работ;
* обеспечить безопасность дорожного движения;
* сформировать расходные обязательства по задачам, сконцентрировав финансовые ресурсы на реализации приоритетных задач.

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

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

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

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

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

**2.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Чингисского сельсовета**

Совокупность улично-дорожной сети, ее обустройства и транспорта формируют транспортную инфраструктуру муниципального образования. В обустройство улично-дорожной сети входят дорожные знаки, дорожная разметка, тротуары, остановочные пункты и площадки и т.д. На сегодняшний день обустройства недостаточно, в части устройства тротуаров, но строительство тротуаров при наличии автомобильных дорог без покрытия и низкой интенсивности движения транспортных средств нецелесообразно. На расчетный период высоких темпов развития и размещения транспортной инфраструктуры Чингисского сельсовета не ожидается.

**2.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Чингисского сельсовета**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Чингисского сельсовета на 2017-2030 годы подготовлена на основании:

* Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ;
* Федерального закона от 29.12.2014 № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
* Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
* Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
* Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
* Закона Новосибирской области от 18.12.2015 № 27-ОЗ «О перераспределении полномочий между органами местного самоуправления муниципальных образований Новосибирской области и органами государственной власти Новосибирской области и внесении изменения в статью 3 Закона Новосибирской области «Об отдельных вопросах организации местного самоуправления в Новосибирской области»;
* Постановления Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
* Постановления администрации Ордынского района Новосибирской области от 13.11.2015 № 1073 «Об утверждении муниципальной программы «Развитие автомобильных дорог местного значения в Ордынском районе Новосибирской области» в 2016-2018 годах»;
* Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;
* Генерального плана Чингисского сельского поселения Ордынского района Новосибирской области;
* Решения Совета депутатов Чингисского сельсовета от 22.11.2013 № 26/5 «О создании дорожного фонда и об утверждении порядка формирования и использования бюджетных ассигнований дорожного фонда»;
* Распоряжения администрации Чингисского сельсовета от 29.12.2011 № 14 «Об утверждении Реестра муниципальных автомобильных дорог Чингисского сельсовета».

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

* применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
* запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
* разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

**2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

Финансовой основой реализации Программы являются средства бюджета Чингисского сельсовета. Привлечение средств бюджета Новосибирской области учитывается как прогноз софинансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством.

Ежегодные объемы финансирования Программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом Чингисского сельсовета на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок, составляет 47 087 200 рублей, в том числе по годам:

2017 год – 1 028 800 рублей;

2018 год – 7 579 600 рублей;

2019 год – 1 028 800 рублей;

2020 год – 1 050 000 рублей;

2021 год – 7 600 000 рублей;

с 2022 по 2030 годы – 28 800 000 рублей.

Расходы на реализацию Программы

Таблица 6

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мероприятия | Финансовые потребности, тыс. руб. | | | | | | |
| всего | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2030 |
| Размещение дорожных знаков и указателей на улично-дорожной сети населенных пунктов | 320,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 16,0 | 144,0 |
| Реконструкция, ремонт, устройство твердого покрытия дорог | 20164,1 | 0,0 | 6504,2 | 0,0 | 0,0 | 6700,0 | 20700,0 |
| Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования | 12713,0 | 988.8 | 1035,4 | 988,8 | 1010,0 | 884,0 | 7956,0 |

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

**III ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ЧИНГИССКОГО СЕЛЬСОВЕТА**

**3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Чингисского сельсовета**

Приоритеты социально-экономического развития МО приняты с учетом основных направлений развития Новосибирской области и концепции социально-экономического развития Ордынского района. Приоритеты развития основываются на материалах, характеризующих существующее положение Чингисского сельсовета.

Основным решением генерального плана предусмотрено упорядочение сложившейся планировочной структуры с. Чингис, определение территорий для размещения перспективной застройки, а также регенерация, уплотнение и упорядочение существующей жилой застройки. Предполагается освоение свободных территорий под индивидуальную жилую застройку в южной и восточной части села, а также на острове в южной части с. Чингис и в южной части острова. Генпланом предполагается корректировка существующей границы населенного пункта с целью оптимизации существующих границ, включения территории жилого назначения в восточной части по ул. Ленина, в северной части острова у пристани, в западной части острова по ул. Калинина и ул. Кустарная в границах населенного пункта. Также предполагается корректировка существующей границы в южной части с. Чингис и в южной части острова для создания резерва развития территории. Кроме того предполагается корректировка существующей границы с северо-восточной части с. Чингис с целью включения рекреационной зоны и границы населенного пункта.

Генеральным планом предусмотрено упорядочение сложившейся планировочной структуры д. Милованово, определение территорий для размещения перспективной застройки, а также регенерация и уплотнение существующей жилой застройки. Предполагается освоение свободных территорий под индивидуальную жилую застройку в юго-восточной части деревни по ул. Молодежная, а также по ул. Молодежная в юго-восточной и в западной части населенного пункта. Генпланом предполагается корректировка существующей границы д. Милованово с целью оптимизации существующих границ, включения жилой зоны в юго-восточной части населенного пункта в границы населенного пункта. Также предполагается корректировка существующей границы в западной части д. Милованово для создания резерва развития территории.

Генпланом предусмотрено увеличение жилых территорий в с. Чингис со 138,3 га до 168,3 га, в д. Милованово с 11,1 га до 17,7 га. На первоочередное освоение предусмотрены жилые территории с. Чингис площадью 44,1 га и д. Милованово – площадью 4 га. Для перспективного размещения индивидуальной жилой застройки в южной части с. Чингис выделены территории площадью 31,4 га, в д. Милованово 6,2 га.

До 2030 года генпланом предполагается проживание 720 человек.

**3.2 Прогноз транспортного спроса Чингисского сельсовета, объемов и характера передвижения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории МО**

Относительно стабильная демографическая ситуация в МО позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории Чингисского сельсовета не планируется.

При этом предприятия и организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению, обязаны систематически, не реже 1 раза в 5 лет, организовывать обследования пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, оптимизации маршрутов. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

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

**3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Чингисского сельсовета**

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в Чингисском сельсовете.

Количество пассажирского транспорта увеличивать не планируется.

Автомойки, автосервисы на территории сельского поселения отсутствуют. Имеется автозаправочная станция (АЗС) в с. Чингис.

**3.4 Прогноз развития дорожной сети Чингисского сельсовета**

Реализация Программы позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет качественного содержания, осуществления контроля за перевозкой грузов, инструментальной диагностики технического состояния автомобильных дорог, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по ремонту, капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, разработки и обновлению проектов организации дорожного движения.

Генпланом предложено строительство новых, ремонт и реконструкция уже существующих улиц и дорог. Принята ширина проезжей части поселковых дорог и главных улиц – 7,0 м, ширина основных, второстепенных улиц в жилой застройке, а также подъездов – 6 м. С целью повышения безопасности дорожного движения пешеходов, вдоль главных улиц, предусмотрено устройство тротуаров шириной 2,0 м, а вдоль основных 1,0 м. для всей улично-дорожной сети генпланом предполагается дорожная одежда с покрытием из асфальтобетона.

В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей:

* увеличение доли муниципальных автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям, до 40%;
* содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения в полном объеме;
* ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения протяженностью в среднем 3 км каждые 3 года.

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

По прогнозу на долгосрочный период до 2030 года обеспеченность жителей МО индивидуальными легковыми автомобилями составит:

в 2016 году - 119 автомобилей на 1000 жителей;

в 2020 году - 131 автомобилей на 1000 жителей;

в 2030 году - 144 автомобилей на 1000 жителей.

В МО на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется. Изменения плотности улично-дорожной сети зависит от изменения плотности рабочих мест и средних пассажиропотоков в автобусах.

Несмотря на рост автомобильных потоков, нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

**3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

* создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населенных пунктов Чингисского сельсовета;
* 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.

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

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

Учитывая сложившуюся планировочную структуру муниципального образования и характер дорожно-транспортно 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.

**IV УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЧИНГИССКОГО СЕЛЬСОВЕТА**

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Чингисского сельсовета необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории МО.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции.

Вариант 1 (базовый). Предполагается консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора.

Вариант. 2 (умеренно-оптимистичный). Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций.

**V ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВИСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЧИНГИССКОГО СЕЛЬСОВЕТА ПРЕДПОЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ**

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры МО.

Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности.

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

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

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Чингисского сельсовета.

Перечень мероприятий по ремонту дорог по реализации Программы формируется администрацией Чингисского сельсовета 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.

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

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

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

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом. Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

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

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2017 до 2030 года не меняется, что означает – отсутствие потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

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

Панируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя - проектирование и устройство тротуаров и велосипедных дорожек с твердым покрытием.

Мероприятия 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 не планируются.

**5.6. Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Чингисского сельсовета**

В целях развития сети дорог МО планируются:

* мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения – реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог в соответствии с нормативными требованиями;
* мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения – реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог;
* мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения – реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги;
* мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения – реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.

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

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

* проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
* информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;
* замена и установка технических средств организации дорожного движения, в т.ч. проектные работы.

При реализации Программы планируется осуществление следующих мероприятий:

* содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения в полном объеме;
* текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
* установка и замена дорожных знаков.

**VI ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДПОЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Финансирование Программы осуществляется за счет средств бюджета Чингисского сельсовета. Ежегодные объемы финансирования Программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом Чингисского сельсовета на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет 47 087,2 тыс. рублей.

**VII ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

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

Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных Методикой.

7.1. Оценка эффективности реализации 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.

7.2. Оценка эффективности Программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию Программы; степень достижения планируемых значений показателей Программы.

7.3. Расчет итоговой оценки эффективности Программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, раздельно по каждому из критериев оценки эффективности Программы:

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

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

3-й этап - расчет Ритог - итоговой оценки эффективности Программы.

7.4. Итоговая оценка эффективности Программы (Ритог) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности Программы. Каждый критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации Программы.

7.5. Расчет Р1 - оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию Программы» осуществляется по следующей формуле

Р1 = (Vфакт + u) / Vпл \* 100%, (1)

где:

Vфакт - фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию Программы за отчетный год;

Vпл - плановый объем бюджетных средств на реализацию Программы в отчетном году;

u - сумма «положительной экономии», к которой относится: экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд.

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

Программа выполнена в полном объеме, если Р1 = 100%;

Программа в целом выполнена, если 80% < Р1 < 100%;

Программа не выполнена, если Р1 < 80%.

7.7. Расчет Р2 - оценки эффективности Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей Программы» осуществляется по формуле:

Р2 = SUM Ki / N, i = 1 (2),

где:

Ki - исполнение i планируемого значения показателя Программы за отчетный год в процентах;

N - число планируемых значений показателей Программы.

Исполнение по каждому показателю Программы за отчетный год осуществляется по формуле:

Ki = Пi факт / Пi пл \* 100%, (3),

где:

Пi факт - фактическое значение i показателя за отчетный год;

Пi пл - плановое значение i показателя на отчетный год.

В случае если фактическое значение показателя превышает плановое более чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю Программы за отчетный год осуществляется по формуле:

Ki = 100% (4)

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

Ki = 0% (5)

7.8. Интерпретация оценки эффективности Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей Программы» осуществляется по следующим критериям:

Программа перевыполнена, если Р2 > 100%;

Программа выполнена в полном объеме, если 90% < Р2 < 100%;

Программа в целом выполнена, если 75% < Р2 < 95%;

Программа не выполнена, если Р2 < 75%.

7.9. Итоговая оценка эффективности Программы осуществляется по формуле:

Ритог = (Р1 + Р2) / 2, (6),

где:

Ритог - итоговая оценка эффективности Программы за отчетный год.

7.10. Интерпретация итоговой оценки эффективности Программы осуществляется по следующим критериям:

Ритог> 100% высокоэффективная;

90% < Ритог < 100% эффективная;

75% < Ритог < 90% умеренно эффективная;

Ритог < 75% неэффективная.

7.11. Результаты итоговой оценки эффективности Программы (значение Ритог) и вывод о ее эффективности (интерпретация оценки) представляются до 31 января года следующего за годом реализации Программы в отдел архитектуры, строительства, капитального ремонта, дорожной и транспортной инфраструктуры администрации Ордынского района.

Сведения о планируемых значениях показателей Программы

Таблица № 7

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование индикатора | Ед. изм. | Показатели по годам | | | | | |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2030 |
| Технико-Экономические показатели | | | | | | | | |
| 1 | Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям | % | 16 | 20 | 20 | 20 | 25 | 40 |
| 2 | Доля муниципальных автомобильных дорог, в отношении которых проводились мероприятия по зимнему и летнему содержанию дорог | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 3 | Количество километров отремонтированных автомобильных дорог общего пользования местного значения | км | 0,0 | 3,0 | 0,0 | 0,0 | 3,0 | 9,0 |
| Социально-экономические показатели | | | | | | | | |
| 4 | Обеспеченность населения сельсовета доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта | % | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| 5 | Количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории сельсовета | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | Количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории поселения | чел. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_