ПРИЛОЖЕНИЕ

УТВЕРЖДЕНА

постановлением администрации

Ордынского района Новосибирской области

от 07.06.2021 № 593

**ПРОГРАММА**

**«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры**

**Кирзинского сельсовета Ордынского района Новосибирской области**

**на 2021-2041 годы»**

Содержание

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **I** | **Паспорт программы** | 4 |
| **II** | **Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры** | 6 |
| 2.1 | Положение муниципального образования Кирзинский сельсовет Ордынского района в структуре пространственной организации Новосибирской области | 6 |
| 2.2 | Социально-экономическая характеристика муниципального образования Кирзинский сельсовет Ордынского района Новосибирской области | 6 |
| 2.3 | Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Кирзинского сельсовета | 8 |
| 2.4 | Характеристика сети дорог Кирзинского сельсовета, оценка качества содержания дорог | 9 |
| 2.5 | Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации Кирзинского сельсовета, обеспеченность парковками | 11 |
| 2.6 | Характеристика работы транспортных средств общего пользования | 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 | 13 |
| 2.11 | Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Кирзинского сельсовета | 14 |
| 2.12 | Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Кирзинского сельсовета | 14 |
| 2.13 | Оценка финансирования транспортной инфраструктуры | 15 |
| **III** | **Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Кирзинского сельсовета** | 16 |
| 3.1 | Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Кирзинского сельсовета | 16 |
| 3.2 | Прогноз транспортного спроса Кирзинского 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 Кирзинского сельсовета | 17 |
| 3.4 | Прогноз развития дорожной сети Кирзинского сельсовета | 18 |
| 3.5 | Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения | 18 |
| 3.6 | Прогноз показателей безопасности дорожного движения | 18 |
| 3.7 | Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения | 19 |
| **IV** | **Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Кирзинского сельсовета** | 19 |
| **V** | **Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Кирзинского сельсовета предлагаемого к реализации варианта развития** | 19 |
| 5.1 | Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта | 20 |
| 5.2 | Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов | 20 |
| 5.3 | Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта включая развитие единого парковочного пространства | 20 |
| 5.4 | Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения | 20 |
| 5.5 | Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта транспортных средств коммунальных и дорожных служб | 20 |
| 5.6 | Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Кирзинского сельсовета | 21 |
| 5.7 | Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков | 21 |
| **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**

**Кирзинского сельсовета Ордынского района Новосибирской области**

**на 2021-2041 годы»**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы | «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Кирзинского сельсовета Ордынского района Новосибирской области на 2021-2041 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 Кирзинского 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 Кирзинского 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.; |
| Этапы и сроки реализации Программы | Срок реализации Программы - 2021-2041г.г.  Этапы реализации:  - Первый этап - 2021-2025 г.г.  - Второй этап - 2026-2041 г.г. |
| Объемы и источники финансирования Программы | Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы составит: 120 091 100 рублей, в том числе по годам:  2021 год – 26 389 100 рублей;  2022 год – 21 677 000 рублей;  2023 год – 1 475 000 рублей;  2024 год – 1 475 000 рублей;  2025 год – 1 475 000 рублей;  2026-2041 годы – 67 600 000 рублей.  Источник финансирования - бюджет Кирзинского сельсовета |

**II ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

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

Муниципальное образование Кирзинский сельсовет (далее – МО) наделено статусом сельского поселения Законом Новосибирской области от 02.06.2004 № 200-ОЗ «О статусе и границах муниципальных образований Новосибирской области».

Территория Кирзинского сельсовета Ордынского района Новосибирской области входит в состав территории Ордынского муниципального района Новосибирской области, расположена на левом берегу Обского моря в 40 км к юго-западу от г.Новосибирска.

Территория сельсовета граничит со Спиринским, Филипповским Устюжанинским сельсоветами Ордынского района и территорией Новосибирского района.

Территория поселения общей площадью 200 кв. км расположена в юго-восточной части Новосибирской области на расстоянии 133,9 км. от областного центра г. Новосибирска, в 25 км от районного центра р. п. Ордынское.

На территории Кирзинского сельсовета расположено 2 населенных пункта: с. Кирза и д. Черемшанка. Центральным поселком является с. Кирза.

От Кирзы до Черемшанки расстояние 9 км по автодороге на запад.

С восточной стороны сельсовет ограничен береговой линией Новосибирского водохранилища. Через село Кирза протекает одноименная река, которая впадает в Новосибирское водохранилище.

Возле каждого населенного пункта имеются кладбища. Вблизи от с. Кирза имеется свалка твердых бытовых отходов. Размещение соответствует нормативным требованиям. Через сельсовет проходит линия электропередач 110 кВт. Основная часть застроенной территории населенных пунктов представляет собой компактное жилое образование с ортогональной сеткой улиц и ярко выраженным общественным центром.

Промышленное производство в селе представлено пищевой, лесной и деревообрабатывающей промышленностью. Выгодное расположение с. Кирза, вблизи лесных массивов, предопределили развитие лесной и деревообрабатывающей промышленности.

Основной планировочной осью в с. Кирза является улица Школьная, вдоль которой расположены основные объекты социальной инфраструктуры, такие как: почтовое отделение, библиотека, школа, магазины. Эти объекты образуют общественный центр села.

**2.2 Социально-экономическая характеристика муниципального образования Кирзинский 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.

Динамика изменения численности населения Кирзинского сельсовета за последние 5 лет проанализирована в таблице 1.

Таблица № 1

Динамика изменения численности населения Кирзинского МО

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Муниципальное образование | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Кирзинский сельсовет, чел. | 1832 | 1822 | 1841 | 1813 | 1789 |

Демографические процессы, происходящие в Кирзинском сельсовете, аналогичны процессам, имеющим место в большинстве населенных пунктов России с преобладанием русского населения – происходит старение населения, сокращение доли молодых возрастов. В период до 2030 года сохранится тенденция прироста численности трудовых ресурсов за счёт вступления населения трудоспособного возраста в трудовую деятельность. На более поздний период указанный прирост может быть обеспечен, в основном, за счёт механического притока.

***Социальная инфраструктура***

Перечни объектов социальной инфраструктуры, относящиеся к объектам федерального, регионального и местного значения муниципального района, размещение которых определило формирование на территории поселения и населенных пунктов общественно-деловых зон, приведены в таблице 2.

Таблица № 2

Объекты социальной инфраструктуры, относящиеся к объектам федерального значения, регионального значения и местного значения муниципального района

| Наименование объекта | Адрес | Общая характеристика | Мощность объекта с указанием единиц измерения | Значение объекта |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Объекты образования | | | | |
| Средняя общеобразовательная школа | с. Кирза | Состояние удовлетворительное | Проектная вместимость 295 чел. | Объект местного значения муниципального района |
| Детский сад | с. Кирза | Состояние удовлетворительное | Проектная вместимость 50 чел. | Объект местного значения муниципального района |
| Объекты спорта и физической культуры | | | | |
| Спортивное сооружение | Кирзинский сельсовет | Спортивный объект | – | Объект местного значения муниципального района |
| Спортивное сооружение | Кирзинский сельсовет | Спортивный объект | – | Объект местного значения муниципального района |
| Учреждения культуры | | | | |
| Дом культуры | с. Кирза | Объект культуры | Проектная вместимость 100 чел. | Объект местного значения муниципального района |
| Музыкальная школа | с. Кирза | Объект культуры | Проектная вместимость 30 чел. | Объект местного значения муниципального района |
| Учреждения здравоохранения | | | | |
| ФАП | д. Черемшанка | Объект здравоохранения | на 15 посещений в смену | Объект регионального значения |
| Врачебная амбулатория | с. Кирза | Объект здравоохранения | на 15 посещений в смену | Объект регионального значения |
| Объекты общественного питания | | | | |
| Общедоступные столовые, кафе | Кирзинский сельсовет | Общественное питание | По данным ФСГС 2 ед. | Объект местного значения муниципального района |
| Объекты торговли | | | | |
| Магазины | Кирзинский сельсовет | Торговля | По данным ФСГС 15 ед.  Площадь помещений 1401,8 | Объект местного значения муниципального района |
| Отделения связи | | | | |
| Почта России | с. Кирза | Оказание услуг связи | Количество работников – 2 чел. | Объект федерального значения |

Анализ объектов социальной инфраструктуры, относящихся к объектам местного значения сельского поселения, представлен в таблице 3.

Таблица № 3

Объекты социальной инфраструктуры Кирзинского сельсовета, относящиеся к объектам местного значения сельского поселения

| Наименование объекта | Адрес | Общая характеристика | Мощность объекта с указанием единиц измерения |
| --- | --- | --- | --- |
|
| Объекты спорта и физической культуры | | | |
| Плоскостные спортивные сооружения | Кирзинский сельсовет | Количество объектов – 2 ед. | нет данных |

В настоящий момент на территории Кирзинского сельсовета расположено 15 объектов торговли общей площадью 1401,8 м2.

***Транспортная инфраструктура***

Транспортные услуги населению оказывает муниципальное унитарное «Ордынское автотранспортное предприятие». Автотранспортное предприятие на территории Кирзинского сельсовета отсутствует.

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

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

Транспортная инфраструктура Кирзинского 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 Кирзинского сельсовета осуществляются автомобильным транспортом.

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

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры Кирзинского сельсовета. Они связывают населенный пункт с районным центром 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 (далее – УДС) Кирзинского 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 поселка.

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

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 и сооружений на них.

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования местного значения Кирзинского 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 Кирзинского 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 ямочному ремонту дорожного покрытия улиц.

В настоящее время в собственности Кирзинского сельсовета находится 25,78 км автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе дорог с твердым покрытием 5,4 км. Одно искусственное сооружение – мост через реку Кирза, протяженностью 37,2 м.

Реестр муниципальных автомобильных дорог

Таблица № 4

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование | Протяженность, км | в том числе по типу покрытия: | | |
| асфальтобетонное | переходное | грунтовое |
| 1 | **с. Кирза** | **19,699** |  |  |  |
| 2 | ул. Мира | 1,531 | 0,700 | 0,831 |  |
| 3 | пер. Набережный | 0,235 |  |  | 0,235 |
| 4 | пер. Черных | 0,250 |  |  | 0,250 |
| 5 | пер. Южный | 0,552 |  |  | 0,552 |
| 6 | ул. Боровая | 1,303 |  |  | 1,303 |
| 7 | ул. Восточнаая | 0,370 |  |  | 0,370 |
| 8 | ул. Западная | 0,610 |  |  | 0,610 |
| 9 | ул. Заречная | 0,252 |  |  | 0,252 |
| 10 | ул. Калинина | 2,190 |  |  | 2,190 |
| 11 | ул. Красноармейская | 1,039 | 0,550 | 0,489 |  |
| 12 | ул. Ленина | 2,560 | 1,390 |  | 1,170 |
| 13 | ул. Ленина | 0,275 |  |  | 0,275 |
| 14 | ул. Молодежная | 0,426 | 0,426 |  |  |
| 15 | ул. Мордакина | 0,839 |  |  | 0,839 |
| 16 | ул. Набережная | 1,150 |  |  | 1,150 |
| 17 | ул. Обская | 0,506 |  |  | 0,506 |
| 18 | ул. Октябрьская | 0,426 |  |  | 0,426 |
| 19 | ул. Октябрьская | 0,350 |  |  | 0,350 |
| 20 | ул. Первомайская | 0,553 |  |  | 0,533 |
| 21 | ул. Северная | 0,456 |  |  | 0,456 |
| 22 | ул. Томская | 0,744 |  |  | 0,744 |
| 23 | ул. Черных | 1,713 |  |  | 1,713 |
| 24 | ул. Черных | 0,217 |  |  | 0,217 |
| 25 | ул. Школьная | 1,369 | 0,320 |  | 1,049 |
| 26 | пер. Тамбовский | 0,571 |  |  | 0,571 |
| 27 | пер. Мирный | 0,506 |  |  | 0,506 |
| 28 | пер. Северный | 0,532 |  |  | 0,532 |
| 29 | пер. Восточный | 0,199 |  |  | 0,199 |
| 30 | пер. Калининский | 0,287 |  |  | 0,287 |
| 31 | заезд в с. Кирза | 0,261 |  |  | 0,261 |
|  | **д. Черемшанка** | **3,520** |  |  |  |
| 32 | ул. Лесная | 0,887 |  |  | 0,887 |
| 33 | ул. Луговая | 0,719 | 0,719 |  |  |
| 34 | ул. Садовая | 0,361 |  |  | 0,361 |
| 35 | ул. Степная | 1,553 |  |  | 1,533 |
|  | **ИТОГО** | **25,78** | **4,106** | **1,320** | **20,354** |

По состоянию на 1 января 2021 года доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составляла 19 %.

Бесхозяйных дорожных сооружений нет.

**2.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Кирзинском 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 01.01.2021 года количество легковых автомобилей составляет 740 единиц.

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

**2.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования**

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 Кирзинского сельсовета автобусное пассажирское сообщение представлено муниципальным маршрутом р.п. Ордынское – д. Антоново (2 раз в сутки), р.п. Ордынское – д. Новокузьминка (3 раза в сутки). Перевозка пассажиров автомобильным транспортом из населенных пунктов МО до р.п. Ордынское осуществляется муниципальным унитарным «Ордынским автотранспортным предприятием».

**2.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения**

На территории Кирзинского 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 9 единиц.

Основная часть перевозимых грузов сельскохозяйственного назначения перевозится привлеченным транспортом.

Коммунальная служба Кирзинского сельсовета имеет свои транспортные средства в количестве 2 единиц, одна из которых используется для содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения используется техника.

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 населенного пункта и автомобильных дорогах МО, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) является на сегодня одной из актуальных задач.

На сегодняшний день на территории Кирзинского 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 Кирзинском сельсовете необходимо обновление дорожных знаков. 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 Кирзинского 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 Кирзинского сельсовета не ожидается.

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Кирзинского сельсовета на 2021-2041 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»;
* Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;
* Генерального плана муниципального образования Кирзинский сельсовет Ордынского района Новосибирской области;
* Решения46 сессии Совета депутатов Кирзинского сельсовета от 07.11.2013 № 138«О создании дорожного фонда Кирзинского сельсовета Ордынского района Новосибирской области и об утверждении Положения «О дорожном фонде Кирзинского сельсовета Ордынского района Новосибирской области»;
* Постановления администрации Кирзинского сельсовета от 28.02.2013 № 37 «О включении в реестр муниципального имущества Кирзинского сельсовета Ордынского района Новосибирской области».

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 Кирзинского 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 Кирзинского сельсовета на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок, составляет 120 091 100 рублей, в том числе по годам:

2021 год – 26 389 100 рублей;

2022 год – 21 677 000 рублей;

2023 год – 1 475 000 рублей;

2024 год – 1 475 000 рублей;

2025 год – 1 475 000 рублей;

2026-2041 годы – 67 600 000 рублей.

Расходы на реализацию Программы

Таблица № 6

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мероприятия | Финансовые потребности, тыс. руб. | | | | | | |
| всего | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026-2041 |
| Реконструкция, ремонт, устройство твердого покрытия дорог | 89116,1 | 24914,1 | 20202,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 44000,0 |
| Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования | 30975,0 | 1475,0 | 1475,0 | 1475,0 | 1475,0 | 1475,0 | 23600,0 |

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 КИРЗИНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА**

**3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Кирзинского 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 Кирзинского сельсовета.

Основными решениями генерального плана предусмотрено упорядочение сложившейся планировочной структуры с. Кирза и д. Черемшанка, определение территорий для размещения перспективной застройки за расчётный срок.

Основной целью такого изменения является расширение возможностей его развития путем организации новых видов производства, расширения услуг населению, жилищного строительства, упрощение границ.

Принципиальное функциональное зонирование села Кирза сохранено. Основные производственные площадки – производственная площадка, площадка коллективно-фермерского хозяйства, ФКРС, откорм площадки и д.р. сохранены на прежних местах. Так же запроектирована новая производственная площадка с пождепо, водозабора и скотомогильника. Селитебная территория получает развитие в южном направлении вдоль берега Новосибирского водохранилища, в западной части села на свободной территории. Центр формируется с учетом сложившейся застройки и отведенных под застройку площадок. Из зданий соцкультбыта в селе имеются: школа, детский сад, больничный комплекс, магазины, кафе и др.

Генеральным планом существующее функциональное зонирование д. Черемшанка сохраняется. Запроектированы: пождепо, водозабор, а также не далеко от села запроектирована производственная площадка V – III класс с соблюдением необходимых санитарных разрывов. Селитьба развивается в существующих границах с уплотнением застройки. Проектом предлагаются необходимые объекты культурно-бытового назначения: Начальная школа с группой детского сада и здание общественного назначения. Существующие здания соцкультбыта такие как магазин и ФАП остаются на прежних местах. Кладбище располагается в юго-восточной части села с соблюдением санитарно-защитных разрывов.

До 2041 года генпланом предполагается проживание 1967 человек.

**3.2 Прогноз транспортного спроса Кирзинского 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 Кирзинского 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, организации укороченных 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 Кирзинского сельсовета**

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

Количество пассажирского транспорта увеличивать не планируется.

Автомойки, автосервисы, автозаправочные станции на территории МО отсутствуют.

Исходя из общего количества легковых автомобилей, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса, требуется строительство АЗС.

**3.4 Прогноз развития дорожной сети Кирзинского 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.

Главные магистральные улицы имеют профиль 25-30 метров, ширина проезжей части от 7 до 9 метров, что, в соответствии с нормативами, обеспечит двухстороннее автобусное движение. Ширина жилых улиц в красных линиях принята 18 - 20 метров, ширина проезжей части – 6 метров.

Вода отводится по придорожным кюветам и канавам в пониженные места рельефа.

Для пешеходного движения предусмотрено строительство тротуаров вдоль проезжей части улиц, шириной 1,5 – 2,0 м.

В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей:

* увеличение доли муниципальных автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям, до 100 %;
* содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения в полном объеме;
* ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения протяженностью в среднем по 1 км раз в 2 года.

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

По прогнозу на долгосрочный период до 2029 года обеспеченность жителей МО индивидуальными легковыми автомобилями составит:

в 2021 году - 740 автомобилей на 1000 жителей;

в 2025 году - 750 автомобилей на 1000 жителей;

в 2041 году - 800 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 населенного пункта Кирзинского 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 КИРЗИНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА**

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Кирзинского 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). Предполагает 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 КИРЗИНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА ПРЕДПОЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ**

Достижение цепей 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 Кирзинского сельсовета.

Перечень мероприятий по ремонту дорог по реализации Программы формируется администрацией Кирзинского 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 2021 до 2041 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 с твердым покрытием.

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

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

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб не планируются.

**5.6. Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Кирзинского 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, нанесение дорожной разметки, в т.ч. проектные работы.

При реализации Программы планируется осуществление следующих мероприятий:

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

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

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет 120 091,1 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 | | | | | |
| 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026-2041 |
| Технико-Экономические показатели | | | | | | | | |
| 1 | Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям | % | 19 | 20,5 | 20,5 | 20,5 | 20,5 | 32 |
| 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 | 2,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 5,0 |
| Социально-экономические показатели | | | | | | | | |
| 4 | Обеспеченность населения сельсовета доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 5 | Количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории сельсовета | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

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