ПРИЛОЖЕНИЕ

УТВЕРЖДЕНА

постановлением администрации

Ордынского района Новосибирской области

от 30.11.2016 № 1151

**ПРОГРАММА**

**«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры**

**Верх-Ирменского сельсовета Ордынского района Новосибирской области**

**на 2017-2032 годы»**

Содержание

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **I** | **Паспорт программы** | 4 |
| **II** | **Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры** | 6 |
| 2.1 | Положение Верх-Ирменского сельсовета Ордынского района в структуре пространственной организации Новосибирской области | 6 |
| 2.2 | Социально-экономическая характеристика Верх-Ирменского сельсовета Ордынского района Новосибирской области | 7 |
| 2.3 | Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Верх-Ирменского сельсовета | 8 |
| 2.4 | Характеристика сети дорог Верх-Ирменского, оценка качества содержания дорог | 9 |
| 2.5 | Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Верх-Ирменском 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 | 13 |
| 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 Верх-Ирменского сельсовета | 14 |
| 2.12 | Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Верх-Ирменского сельсовета | 15 |
| 2.13 | Оценка финансирования транспортной инфраструктуры | 16 |
| **III** | **Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Верх-Ирменского сельсовета** | 17 |
| 3.1 | Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Верх-Ирменского сельсовета | 17 |
| 3.2 | Прогноз транспортного спроса Верх-Ирменского сельсовета, объемов и характера передвижения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории сельсовета | 19 |
| 3.3 | Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Верх-Ирменского сельсовета | 19 |
| 3.4 | Прогноз развития дорожной сети Верх-Ирменского сельсовета | 19 |
| 3.5 | Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения | 21 |
| 3.6 | Прогноз показателей безопасности дорожного движения | 21 |
| 3.7 | Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения | 21 |
| **IV** | **Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Верх-Ирменского сельсовета** | 21 |
| **V** | **Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Верх-Ирменского сельсовета предлагаемого к реализации варианта развития** | 22 |
| 5.1 | Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта | 22 |
| 5.2 | Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов | 23 |
| 5.3 | Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта включая развитие единого парковочного пространства | 23 |
| 5.4 | Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения | 23 |
| 5.5 | Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта транспортных средств коммунальных и дорожных служб | 23 |
| 5.6 | Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Верх-Ирменского сельсовета | 23 |
| 5.7 | Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков | 24 |
| **VI** | **Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры** | 25 |
| **VII** | **Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры** | 25 |

**I ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ**

**«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры**

**Верх-Ирменского сельсовета Ордынского района Новосибирской области**

**на 2017-2032 годы»**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы | «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Верх-Ирменского сельсовета Ордынского района Новосибирской области на 2017-2032 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 Верх-Ирменского 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 Верх-Ирменского 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;  - количество капитально отремонтированных искусственных сооружений (мостов), ед.;  - количество спроектированных и устроенных тротуаров;  - количество паспортизированных участков дорог общего пользования местного значения, ед.;  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 - 2017-2032 г.г.  Этапы реализации:  - Первый этап - 2017-2021 г.г.  - Второй этап - 2022-2032 г.г. |
| Объемы и источники финансирования Программы | Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы составит: 111 668 100 рублей, в том числе по годам:  2017 год – 14 996 300 рублей;  2018 год – 1 876 500 рублей;  2019 год – 1 795 300 рублей;  2020 год – 15 000 000 рублей;  2021 год – 2 000 000 рублей;  с 2022 по 2032 годы – 76 000 000 рублей.  Источник финансирования - бюджет Верх-Ирменского сельсовета |

**II ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**2.1 Положение муниципального образования Верх-Ирменского сельсовета Ордынского района в структуре пространственной организации Новосибирской области**

Территория Верх-Ирменского сельсовета входит в состав территории Ордынского района Новосибирской области.

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

Верх-Ирменский сельсовет был образован в 1996 году. Территория поселения общей площадью 24947 га (по официальным источникам) находится на расстоянии 70 км юго-западнее областного центра города Новосибирска и 35 км северо-восточнее районного центра – рабочего поселка Ордынское. Территория Верх-Ирменского сельсовета расположена в северо-восточной части Ордынского района Новосибирской области. Территория сельсовета граничит с Березовским, Козихинским, Красноярским, Новопичуговским, сельсоветами Ордынского района, Ярковским сельсоветом Новосибирского района, на протяжении 13 км граница сельсовета проходит по береговой линии Новосибирского водохранилища.

Площадь земель сельскохозяйственного назначения – 22122 га, из них пашни – 18345 га. Площадь земель лесного фонда – 1500 га, земель водного фонда – 210 га.

На территории поселения расположено три населенных пункта: село Верх-Ирмень площадью 463,1 га, деревня Плотниково площадью 122,8 га и деревня Поперечное площадью 67,7 га. Площадь земель всех населенных пунктов составляет 653,6 га Село Верх-Ирме́нь – административный центр Верх-Ирменского сельсовета Ордынского района. Село расположено на берегу реки Ирмень, в 8 километрах от ее впадения в Новосибирское водохранилище.

Основная часть застроенной территории с. Верх-Ирмень представляет собой компактное жилое образование с ортогональной сеткой улиц и ярко выраженным общественным центром.

Основной планировочной осью является Агрогородок, вдоль которой расположены основные объекты социальной инфраструктуры, такие как: администрация, школа, дворец культуры, спортивный комплекс, магазины.

На территории Верх-Ирменского сельсовета расположены 4 кладбища, одно из них мусульманское.

Село Верх-Ирмень деревни Поперечное и Плотниково являются единым территориальным образованием.

Жилые территории представлены застройкой усадебного типа, так же в с. Верх-Ирмень имеются многоквартирные дома.

**2.2 Социально-экономическая характеристика муниципального образования Верх-Ирменского сельсовета 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 Верх-Ирменского сельсовета по состоянию на 01.01.2016 составила 4049 человек.

Численность населения Верх-Ирменского сельсовета в разрезе населенных пунктов на начало 2016 года

Таблица № 1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование населенного пункта | Количество населения, человек |
| 1 | с. Верх-Ирмень | 3360 |
| 2 | д. Плотниково | 423 |
| 3 | д. Поперечное | 266 |

Возрастная структура населения Верх-Ирменского сельсовета на начало 2016 года

Таблица № 2

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Градация населения по возрасту | Количество, человек | % |
| Дети от 0 до 15 лет | 707 | 17,5 |
| Население трудоспособного возраста | 2305 | 56,9 |
| Население пенсионного возраста | 1037 | 25,6 |

Возрастная структура населения характеризуется высокой долей населения в трудоспособном возрасте и достаточно низкой долей лиц старше трудоспособного возраста. Таким образом, на сегодняшний день возрастная структура населения Верх-Ирменского 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 на территории Верх-Ирменского сельсовета на предприятиях и в организациях различных видов собственности работают порядка 1229 человек (53 % от общего числа трудоспособного населения).

***Обслуживающая отрасль***

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

Система здравоохранения представлена Верх-Ирменской участковой больницей. Численность работающих составляет 40 человек.

Учреждения образования представлены общеобразовательной школой, школой-интернат и детскими дошкольным учреждением. Численность работающих в этих учреждениях составляет 153 человек.

В системе учреждений культуры находится Верх-Ирменский Дворец культуры, детская музыкальная школа, библиотека. Численность работающих – 25 человек.

***Сельское хозяйство***

На территории Верх-Ирменского сельсовета имеется крупное сельхоз предприятие ЗАО племзавод «Ирмень». Хозяйство стабильно развивает отрасли растениеводства и животноводства. ЗАО племзавод «Ирмень» является передовым хозяйством в Новосибирской области, одним из лучших хозяйств России. Численность работающих в этой отрасли на 01.01.2016 составляло 931 человек.

***Промышленность***

Промышленное производство на территории Верх-Ирменского сельсовета отсутствует.

***Транспорт и связь***

Транспортные услуги населению оказывает МУ «Ордынское автотранспортное предприятие». Автотранспортное предприятие на территории Верх-Ирменского сельсовета отсутствует.

Почтовую связь осуществляет районное отделение федеральной почтовой связи в количестве 6 человека.

***Органы управления***

Структура управления представлена администрацией Верх-Ирменского сельского совета с численностью работающих – 13 человек.

***Малое предпринимательство***

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

Численность работающих в сфере малого предпринимательства составляет 28 человек.

На территории МО организовано предприятие жилищно-коммунального хозяйства, которое выполняет работы по благоустройству поселения и оказанию коммунальных услуг. Численность работающих на предприятиях ЖКХ и бытового обслуживания 33 человек.

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 Верх-Ирменского сельсовета**

Развитие транспортной системы Верх-Ирменского сельсовета является необходимым условием улучшения качества жизни жителей в поселении.

Транспортная инфраструктура Верх-Ирменского 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 Верх-Ирменского сельсовета осуществляются одним видом транспорта автомобильным.

**2.4 Характеристика сети дорог Верх-Ирменского сельсовета, оценка качества содержания дорог**

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры Верх-Ирменского сельсовета. Они связывают населенные пункты МО 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 Верх-Ирменского 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 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 использование 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 Верх-Ирменского 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 Верх-Ирменского 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 Верх-Ирменского сельсовета находится 35,22 км автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе дорог с твердым покрытием 24,71 км. Одно искусственное сооружение – мост через реку Ирмень, протяженностью 33 м.

Перечень муниципальных автомобильных дорог и искусственных сооружений

Таблица № 3

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование | Протяженность, км | в том числе по типу покрытия: | | |
| асфальтобетонное | переходное | грунтовое |
| 1 | д. Поперечное – д. Плотниково | 3,246 | 3,246 |  |  |
| 2 | с. Верх-Ирмень, ул. Чекина | 1,174 | 1,174 |  |  |
| 3 | с. Верх-Ирмень, ул. Гаранина | 1,324 | 1,324 |  |  |
| 4 | с. Верх-Ирмень, ул. М.Горького | 1,500 |  | 1,500 |  |
| 5 | с. Верх-Ирмень, ул. Трудовая | 0,850 |  | 0,850 |  |
| 6 | с. Верх-Ирмень, ул. Ермака | 0,700 |  |  | 0,700 |
| 7 | с. Верх-Ирмень, ул. Есенина | 0,600 |  | 0,600 |  |
| 8 | с. Верх-Ирмень, ул. Ленина | 1,300 |  | 1,300 |  |
| 9 | с. Верх-Ирмень, ул. Морозова | 1,600 |  | 1,600 |  |
| 10 | с. Верх-Ирмень, Агрогородок | 7,288 | 7,288 |  |  |
| 11 | с. Верх-Ирмень, ул. Коммунистическая | 1,108 | 1,108 |  |  |
| 12 | с. Верх-Ирмень, ул. Тельмана | 0,550 |  |  | 0,550 |
| 13 | с. Верх-Ирмень, ул. Садовая | 0,480 |  |  | 0,480 |
| 14 | с. Верх-Ирмень, ул. Халтурина | 0,600 |  |  | 0,600 |
| 15 | с. Верх-Ирмень, ул. Новосельская | 0,700 |  |  | 0,700 |
| 16 | с. Верх-Ирмень, ул. Советская | 1,400 |  | 1,400 |  |
| 17 | с. Верх-Ирмень, ул. Партизанская | 1,600 |  | 1,600 |  |
| 18 | с. Верх-Ирмень, ул. Крестьянская | 0,700 |  | 0,700 |  |
| 19 | д. Плотниково, ул. Комсомольская | 2,000 |  | 2,000 |  |
| 20 | д. Плотниково, ул. Пионерская | 2,100 |  | 2,100 |  |
| 21 | д. Плотниково, ул. Крупская | 1,900 |  | 1,900 |  |
| 22 | д. Поперечное, ул. Степана Разина | 0,400 |  |  | 0,400 |
| 23 | д. Поперечное, ул. Комсомольская | 2,100 |  | 2,100 |  |
|  | **ИТОГО** | **35,220** | **14,140** | **17,65** | **3,43** |

По состоянию на 1 января 2015 года доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составляла 73 % или 23,4 км. К концу 2015 года после проведения плановых мероприятий по ремонту доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составила 79 % или 25,3 км.

На сегодняшний день составлен акт обследования искусственного сооружения от 25.07.2016. По его результату установлено следующее:

* общее состояние сооружения оценивается как посредственное, основные несущие элементы моста не имеет значительных дефектов;
* требуется проводить текущий ремонт моста.

**2.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Верх-Ирменском 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 5 % в год). На 01.01.2016 года количество легковых автомобилей составляет 350 единиц.

Хранение автотранспорта на территории Верх-Ирменского 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 Верх-Ирменского сельсовета автобусное пассажирское сообщение представлено муниципальным маршрутом р.п. Ордынское – д. Малый Чик (1 раз в сутки). За 2015 год было совершено 240 рейсов, пассажиропоток за это время составил 4800 человек.

Количество пассажиропотока по месяцам за 2015 год

Таблица № 4

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Период, 2015 года | Количество пассажиров до МО, человек | Количество рейсов |
| Январь | 580 | 42 |
| Февраль | 450 | 36 |
| Март | 680 | 52 |
| Апрель | 680 | 52 |
| Май | 700 | 50 |
| Июнь | 710 | 52 |
| Июль | 720 | 52 |
| Август | 720 | 54 |
| Сентябрь | 720 | 52 |
| Октябрь | 680 | 52 |
| Ноябрь | 630 | 52 |
| Декабрь | 690 | 54 |
| ИТОГО | 7960 | 600 |

Пассажирские перевозки осуществляет ЗАО племзавод «Ирмень» и муниципальное «Ордынское автотранспортное предприятие. Пассажиров Верх-Ирменского сельсовета обслуживает бесплатный автобусный маршрут ЗАО племзавод «Ирмень».

Для доставки детей из д. Поперечное и д. Плотниково в учебное образовательное учреждение организован школьный автобус.

**2.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения**

На территории Верх-Ирменского сельсовета велосипедное движение в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет.

Улично-дорожная сеть внутри населенных пунктов, 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 17 единиц.

Транспортный комплекс поселения представлен автомобильным транспортом. Грузовые перевозки осуществляет ЗАО племзавод «Ирмень» в количестве 70 единиц.

Коммунальная служба Верх-Ирменского сельсовета своих транспортных средств имеют в количестве 6, которые используются для содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения.

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.

В Верх-Ирменком сельсовете в 2015 году зарегистрировано 2 дорожно-транспортных происшествий (в 2014 году - 2 ДТП), 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 Верх-Ирменском 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:

* уставить 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 Верх-Ирменского сельсовета Ордынского района Новосибирской области**

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. На расчетный период высоких темпов развития и размещения транспортной инфраструктуры Верх-Ирменского сельсовета не ожидается.

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Верх-Ирменского сельсовета на 2017-2032 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 Верх-Ирменского сельсовета Ордынского района Новосибирской области до 2032 года;
* Решения Совета депутатов Верх-Ирменского сельсовета от 15.11.2013 № 27 «О создании дорожного фонда и об утверждении порядка формирования и использования бюджетных ассигнований дорожного фонда».

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 Верх-Ирменского 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 Верх-Ирменского сельсовета на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок, составляет 111 668 100 рублей, в том числе по годам:

2017 год – 14 996 300 рублей;

2018 год – 1 876 500 рублей;

2019 год – 1 795 300 рублей;

2020 год – 15 000 000 рублей;

2021 год – 2 000 000 рублей;

с 2022 по 2032 годы – 76 000 000 рублей.

Расходы на реализацию Программы

Таблица № 5

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мероприятия | Финансовые потребности, тыс. руб. | | | | | | |
| всего | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2032 |
| Проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения | 300,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объемов необходимой реконструкции или нового строительства | 300,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Размещение дорожных знаков и указателей на улично-дорожной сети населенных пунктов | 2240,0 | 140,0 | 140,0 | 140,0 | 140,0 | 140,0 | 1540,0 |
| Нанесение дорожной разметки на улично-дорожной сети населенных пунктов | 800,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 550,0 |
| Реконструкция, ремонт, устройство твердого покрытия дорог | 96128,1 | 14306,3 | 1086,5 | 205,3 | 13610,0 | 1410,0 | 65510,0 |
| Реконструкция, ремонт, устройство твердого покрытия тротуаров | 5600,0 | 0,0 | 0,0 | 800,0 | 800,0 | 0,0 | 4000,0 |
| Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования и искусственных сооружений на них | 6300,0 | 300,0 | 400,0 | 400,0 | 400,0 | 400,0 | 4400,0 |

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 ВЕРХ-ИРМЕНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА**

**3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Верх-Ирменского сельсовета**

В основу структурной реорганизации села Верх-Ирмень положена некоторая реконструкция сложившейся части села и освоение новых площадок под застройку малоэтажными домами с приусадебными участками.

Уплотнение существующих кварталов предлагается за счет освоения пустырей, заброшенных участков. После разработки и принятия Правил землепользования и застройки появится дополнительный правовой инструмент воздействия на собственников заброшенных и превышающих нормативные требования участков.

Организация новых массивов жилой застройки предлагается на площадках ранее намеченных под жилую застройку и там где уже выполняются отводы. Это прежде всего развитие коттеджной части Агрогородка в юго-восточном направлении (к магистрали «К-17р»), развитие застройки в юго-западном направлении улиц Партизанской и Крестьянской, небольшой участок по улице Чекина, которая становится основной. Остаются площадки для перспективного строительства за пределами расчетного срока, но они расположены за пределами предлагаемых Генеральным планом границ населенных пунктов. Кроме того, хорошие возможности развития новых площадок жилой застройки имеются в деревне Плотниково, но они пользуются меньшим спросом. Хотя могут использоваться для сезонного жилья городских жителей.

На участках нового строительства предлагается вести застройку малоэтажными индивидуальными домами (1-2 этажа) с приусадебными участками, а в перспективе целесообразно рассматривать возможность использования блокированной застройки (2-3 этажа).

Важнейшим моментом градостроительного развития поселения является архитектурно-планировочное формирование взаимосвязи общественных зон и центров обслуживания, формирующегося административно-делового центра (администрация сельсовета, будущий офис Сбербанка) поселения с кварталами жилой застройки. При этом сохраняются функции исторического центра старой части села с довольно обширным церковным комплексом.

Развитие и дальнейшее преобразование двухполюсного центра села (в старой и новой части села) решается, как уже указывалось, за счет функционально-пространственной активизации главной транспортно-пешеходной оси – улицы Коммунистической и участка дороги через мост (через р. Ирмень) к улице Кандикова.

В новой части села выделяется вторая планировочная ось, соединяющая формирующейся административно-деловой центр с проходной животноводческого комплекса ЗАО племзавод «Ирмень». Здесь предлагается обеспечить пешеходную зону, в перспективе развивая ее в бульвар.

В перспективе в селе предлагается строительство ряда объектов культурно-бытового обслуживания населения: торгового центра ЗАО племзавод «Ирмень», школы-детского сада, многофункционального культурно-досугового центра (клуб, библиотека, учреждение дополнительного образования детей в сфере культуры и т.д.), создание мини-рынка и кафе семейного отдыха рядом с зоной отдыха поселения на берегу р. Ирмень. В юго-восточной части села предлагается дальнейшее развитие существующей спортивной площадки, со строительством крытой хоккейной коробки и плавательного бассейна.

В МО планируется сохранение производственных площадок ЗАО племзавод «Ирмень», как главного градообразующего объекта поселения, с принципиальным изменением идеологии функционирования – более интенсивное использование территориальных ресурсов с наименьшим ущербом окружающей среде. Модернизация производства на инновационной основе, инвентаризация внутризаводских функциональных зон с целью повышения эффективности использования территории позволит снизить производственные затраты, согласовать собственные коммерческие интересы с общественными проблемами развития сельсовета.

На участке территории, прилегающей к трассе К-17р предлагается организовать придорожный сервис с системой торговли и функцией общественного питания, а на расстоянии 100 метров от него разместить СТО, рассчитанное на широкий круг потребителей. В деятельности придорожного сервиса может быть широко использована продукция ЗАО племзавод «Ирмень», отображающая основное направление развития поселения. В перспективе этот элемент обслуживания может быть развит до уровня фирменного стиля (с уникальными элементами) и стать визитной карточкой сельсовета в целом, с учетом его расположения на въезде в село.

На юге непосредственно к границе села примыкают садовые общества, которые предлагается сохранить на перспективу. Более того, использование садовых участков для жителей поселения позволяет ввести ограничения по площади для вновь предоставляемых участков и проводить политику по упорядочению земельных ресурсов и повышению плотности застройки.

До 2032 года генпланом предполагается проживание 4590 человек.

**3.2 Прогноз транспортного спроса Верх-Ирменского 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 Верх-Ирменского 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.

Интенсивность грузового транспорта незначительная и на расчетный срок сильно не изменится.

**3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Верх-Ирменского сельсовета**

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

Количество пассажирского транспорта увеличивать не планируется.

Автомойки, автосервисы, АЗС на территории сельского поселения имеются.

Исходя из общего количества легковых автомобилей, нормативных требований и наличие объектов дорожного сервиса достаточно.

**3.4 Прогноз развития дорожной сети Верх-Ирменского сельсовета**

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

В генеральном плане предусмотрена новая классификация улично-дорожной сети, с выделением главных, основных, второстепенных улиц и проездов. При этом не учитываются проходы и скотопрогоны шириной менее 6,0 метров в красных линиях.

Проектом выделяется участок дороги нерегулируемого движения, который объединяет старую и новую часть села через мост на реке Ирмень. В результате намечается естественное сближение исторического центра старой части села с растущим центром в новой части. При этом главная для новой части села улица Коммунистическая плавно переходит в улицу Кандикова – главную в старой части села. Что соответственно требует ремонта выделенного участка дороги и благоустройства придорожной территории.

Предусмотрена реконструкция улицы Гаранина с приданием ей функций основной улицы поселкового значения. Данная улица должна обеспечить хороший доступ к больничному комплексу, площадке предлагаемой школы–детсада и будущей рекреационной зоне (сельского парка).

Сложившаяся линейная структура старой части села, протянувшаяся вдоль улиц Кандикова, Горького, Трудовой, Морозова и Ленина (вдоль реки Ирмень), в предложениях по генеральному плану сохраняется и получает дальнейшее совершенствование только в отведенных границах. В новой части села более сложная организация улиц с четким выделением главной улицы Коммунистической, основных Советской и Ирменской (наименование предложено в рамках Генерального плана). В перспективе предложена реконструкция улиц Партизанской и Крестьянской (в связи с развитием нового строительства) и формирование их как основных для села Верх-Ирмень.

Строительство объездных дорог не предусмотрено, так как их роль выполняют технологические дороги. Разрывы застройки и возможность проезда с улицы на улицу обеспечивают проезды.

В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей:

* увеличение доли муниципальных автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям, до 100 %;
* содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме;
* ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения протяженностью в среднем 3 км в год;
* разработка проектов и капитальный ремонт искусственных сооружений (мостов) - 1 ед.;
* проведение паспортизация бесхозяйных участков дорог в 3 населенных пунктах МО - 5 ед.;
* проектирование и строительство тротуаров в центральных частях населенных пунктов МО.

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

По прогнозу на долгосрочный период до 2032 года обеспеченность жителей МО индивидуальными легковыми автомобилями составит:

в 2016 году - 94 автомобилей на 1000 жителей;

в 2020 году - 117автомобилей на 1000 жителей;

в 2035 году - 181 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 Верх-Ирменского 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 ВЕРХ-ИРМЕНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА**

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Верх-Ирменского 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 ВЕРХ-ИРМЕНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА И ПРЕДПОЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ**

Достижение цепей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из цеповых 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 Верх-Ирменского сельсовета и иных бюджетов.

Перечень мероприятий по ремонту дорог, мостов по реализации Программы формируется администрацией Верх-Ирменского 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 2032 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.

В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории Верх-Ирменского сельсовета необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения внутри поселения между населенными пунктами и местами приложения труда, а также в целях отдыха и туризма.

**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 Верх-Ирменского сельсовета**

В целях развития сети дорог МО планируются:

* мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них – реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями;
* мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них – реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог;
* мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них – реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги;
* мероприятия по реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них – реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному. Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком;
* мероприятия по паспортизации бесхозяйных участков дорог, находящихся на территории Верх-Ирменского сельсовета – реализация мероприятий позволит изготовить технические паспорта технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения.

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

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

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

При реализации Программы планируется осуществление следующих мероприятий:

* мероприятия по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер по их устранению;
* приобретение знаков, установка и замена дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий;
* текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
* нанесение дорожной разметки мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий;
* содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме;
* проектирование и капитальный ремонт искусственных сооружений;
* паспортизация всех бесхозяйных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения;
* проектирование и строительство тротуаров в населенных пунктах МО.

**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 Верх-Ирменского сельсовета, средств областного и федерального бюджета Ежегодные объемы финансирования Программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом Верх-Ирменского сельсовета на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет 111 668,1 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 № 6

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование индикатора | Ед. изм. | Показатели по годам | | | | | |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2032 |
| Технико-Экономические показатели | | | | | | | | |
| 1 | Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям | % | 83 | 83 | 83 | 87 | 87 | 100 |
| 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 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,5 | 20,0 |
| 4 | Количество капитально отремонтированных искусственных сооружений (мостов) | ед. | 0,0 | 0,0 | 1,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 5 | Количество спроектированных и устроенных тротуаров | м | 0,0 | 200 | 400 | 400 | 0,0 | 3000 |
| 6 | Количество паспортизированных участков дорог общего пользования местного значения | ед. | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Социально-экономические показатели | | | | | | | | |
| 7 | Обеспеченность населения сельсовета доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 8 | Количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории сельсовета | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9 | Количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории поселения | чел. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**