**СОВЕТ ДЕПУТАТОВ**

**ПОБЕДИНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА**

**УСТЬ-ТАРКСКОГО РАЙОНА**

 **НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ**

(шестого созыва)

**РЕШЕНИЕ**

(тридцать десятой сессии)

 от 28.11.2024 г. с. Победа № 224

Об утверждении муниципальной программы «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры Побединского сельсовета Усть-Таркского района Новосибирской области на 2024 –2028 гг. и с перспективой до 2035 года»

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», в целях реализации мер по развитию современной и эффективной транспортной инфраструктуры, Совет депутатов Побединского сельсовета Усть-Таркского района Новосибирской области РЕШИЛ**:**

1.Утвердить прилагаемую муниципальную программу «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры Побединского сельсовета Усть-Таркского района Новосибирской области на 2024 –2028 гг. и с перспективой до 2035 года».

 2. Настоящее  решение   опубликовать в периодическом печатном издании «Бюллетень органов местного самоуправления Побединского сельсовета Усть-Таркского района» и на официальном сайте администрации Побединского сельсовета Усть – Таркского района Новосибирской области.

Председатель Совета

депутатов Побединского Глава Побединского

сельсовета Усть-Таркского сельсовета Усть-Таркского

района Новосибирской района Новосибирской

области И. Н. Миллер области Л. Л. Райхерт

Приложение №1

 к решению Совета депутатов

Побединского сельсовета

Усть-Таркского района

 Новосибирской области

от 28.11.2024 г. № 224

**МУНИЦИПАЛЬНАЯ ПРОГРАММА**

**«Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры**

**Побединского сельсовета Усть-Таркского района Новосибирской области на 2024 –2028 гг. и с перспективой до 2035 года»**

 с. Победа

 Усть-Таркский район

1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование** | **Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Побединского сельсовета Усть-Таркского района Новосибирской области на 2024 – 2028 гг. и с перспективой до 2035 года (далее – Программа)** |
| Основания для разработки Программы | Градостроительный кодекс Российской Федерации, 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 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», поручение Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701, Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Генеральный план Побединского сельсовета Усть-Таркского района Новосибирской области |
| Заказчик Программы | Администрация Побединского сельсовета Усть-Таркского района Новосибирской области, адрес: *632171*, Новосибирская область, Усть-Таркский район, с. Победа, ул. Центральная, д. 5  |
| Разработчик Программы | Администрация Побединского сельсовета Усть-Таркского района Новосибирской области, (далее - администрация муниципального образования), адрес: *632171*, Новосибирская область, Усть-Таркский район, с. Победа, ул. Центральная, д. 5 |
| Ответственный исполнитель Программы | Администрация муниципального образования  |
| Цель Программы | Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное развитие и скоординированное с иными сферами жизнедеятельности поселения  |
| Задачи Программы | Основными задачами Программы являются:-формирование условий для социально- экономического развития.,- повышение безопасности, качество эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность,- снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения. |
| Целевые показатели | Технико- экономические, финансовые и социально-экономические показатели развития транспортной инфраструктуры, включая показатели безопасности, качество эффективности и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. |
| Срок и этапы реализации Программы | Период реализации Программы с 2024 года по 2035 годы. |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий Программы | Содержание, ремонт и реконструкция дорог внутри населенных пунктов;Благоустройство населенных пунктов;Ремонт сетей наружного освещения;Обновление дорожных знаков. |
| Объемы и источники финансирования Программы | Финансовое обеспечение мероприятий Программы осуществляется за счет средств местного бюджета в рамках муниципальных программ Объем финансирования Программы составляет 2068,2 тыс. рублей:2024 год – 553,2 рублей;2025 год – 436,0 рублей;2026 год – 453,0 рублей;2027 год – 626,0 рублей;2028 год – 0,00 рублей;2029-2035 годы – 0,00 рублей.Финансирование из бюджета Побединского сельсовета Усть-Таркского района Новосибирской области ежегодно уточняется при формировании бюджета на очередной финансовый год. Показатели финансирования подлежат уточнению с учетом разработанной проектно-сметной документации и фактического выделения средств из бюджетов всех уровней. |
| Ожидаемые результаты реализации Программы | В результате реализации Программы к 2035 году предполагается:1. развитие транспортной инфраструктуры;2. развитие транспорта общего пользования;3. развитие сети дорог поселения; 4. Снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровья населения;5. Повышение безопасности дорожного движения. |

**ВВЕДЕНИЕ**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Побединского сельсовета Усть-Таркского района Новосибирской области на период с 2024-2028 гг. и с перспективой до 2035 года разработана на основании следующих документов:

- Градостроительный кодекс Российской Федерации;

- 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 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

|  |
| --- |
| - Федеральный закон от 06 октября 2003 года [№ 131-ФЗ](http://zakon.scli.ru/ru/legal_texts/act_municipal_education/index.php?do4=document&id4=96e20c02-1b12-465a-b64c-24aa92270007) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;- постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года N 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;- Генеральный план Побединского сельсовета Усть-Таркского района Новосибирской области. |

 Программа определяет основные направления развития транспортной инфраструктуры Побединского сельсовета Усть-Таркского района Новосибирской области, в том числе, социально- экономического и градостроительного поселения, транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевоза грузов по видам транспорта, уровня автомобилизации, параметров дорожного движения, показатели безопасности дорожного движения, негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.

Основу Программы составляет система программных мероприятий по различным направлениям развития транспортной инфраструктуры Побединского сельсовета Усть-Таркского района Новосибирской области. Данная Программа ориентирована на устойчивое развитие Побединского сельсовета Усть-Таркского района Новосибирской области и в полной мере соответствует государственной политике реформирования транспортного комплекса Российской Федерации.

Цели и задачи программы – развитие транспортной инфраструктуры поселения, сбалансированное и скоординированное с иными сферами жизни деятельности, формирование условий для социально- экономического развития, повышение безопасности, качество эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность, снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения.

1. **Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Побединского сельсовета Усть-Таркского района Новосибирской области**
	1. Анализ положения Побединского сельсовета Усть-Таркского района Новосибирской области в структуре пространственной организации Новосибирской области и социально-экономическая характеристика поселения.

Побединский сельсовет Усть-Таркского района Новосибирской области (далее – муниципальное образование) наделено статусом сельского поселения Законом Новосибирской области от 02 июня 2004 года № 200-ОЗ «О статусе и границах муниципальных образований Новосибирской области».

В соответствии с Закон Новосибирской области от 2 июня 2004 г. № 200-ОЗ «О статусе и границах муниципальных образований Новосибирской области» наделено статусом сельского поселения, в состав поселения входят 3 населенных пункта: с. Победа, с. Дмитриевка, с. Резино. Площадь территории поселения составляет 35156 га. Территория поселения граничит с межселенными территориями Усть-Таркского района и Омской областью.

Населенные пункты муниципального образования сформированы застройкой усадебного типа с нечетко выраженной прямоугольной структурой улично-дорожной сети, обусловленной природным и историческим факторами.

По степени освоенности и характеру использования территории поселение является малоосвоенным. Вместе с тем, всё население сосредоточено в крупных населённых пунктах, это указывает на то, что в населённом пункте достаточно высока плотность застройки, а сложившаяся граница земель поселений (по существующей застройке) образована так, что отсутствуют возможности для его развития и не созданы достаточные условия для нормальной жизнедеятельности.

В муниципальном образовании осуществляют образовательную деятельность одна школа, один детский сад. В настоящее время на территории муниципального образования функционируют один дом культуры, одна библиотека, один ФАП, магазины смешанной торговли.

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

Транспортно-экономические связи Побединского сельсовета Усть-Таркского района Новосибирской области осуществляются автобусным видом транспорта. Транспортные предприятия на территории муниципального образования отсутствуют. Основным видом пассажирского транспорта является автобусное сообщение. На территории муниципального образования один пассажирский автотранспортный маршрут, межпоселковое автобусное сообщение отсутствует. Большинство трудовых передвижений приходится на личный транспорт и пешеходные сообщения. Расстояние от с. Победа до административного центра Усть-Таркского района по автодороге – 14 км, расстояние от с. Победа Усть-Таркского района до областного центра г. Новосибирск– 539 км.

По территории муниципального образования проходят следующие автомобильные дороги общего пользования:

- «Усть-Тарка – Резино К-22)» (переходный тип покрытия);

Одной из основных проблем автодорожной сети муниципального образования является то, что большая часть автомобильных дорог общего пользования местного значения не соответствует техническим нормативам.

Сооружения и сообщения речного, железнодорожного и воздушного транспорта в муниципальном образовании - отсутствуют.

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

- объекты социальной сферы;

- объекты трудовой деятельности;

- узловые объекты транспортной инфраструктуры.

* 1. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счѐт увеличения числа легковых автомобилей, находящихся в собственности граждан (в среднем по 1,5% в год). На 01.01.2024 года количество легковых автомобилей, в соответствии со статистическими данными по Российской Федерации, на 1000 жителей приходится по 1 машины.

В основе формирования улично-дорожной сети населенных пунктов лежат: основная улица, второстепенные улицы, переулки.

* 1. Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог.

Дорожно-транспортная сеть поселения состоит из дорог, предназначенных не для скоростного движения. В таблице 1.4-1 приведен перечень и характеристика дорог местного значения. Дороги общего пользования местного значения имеют асфальтное, щебеночное и грунтовое покрытие. Содержание автомобильных дорог осуществляется подрядной организацией по муниципальному контракту. Проверка качества содержания дорог по согласованному графику, в соответствии с установленными критериями. Муниципальное образование обладает достаточной автомобильной транспортной сетью. Большая часть населения предъявляет большие требования к автомобильным дорогам. Сохранение автодорожной инфраструктуры осуществлялось только за счет ремонта автодорог с твердым покрытием и автодорог с гравийным покрытием. В условиях ограниченного финансирования дорожных работ с каждым годом увеличивается протяженность дорог требующих ремонта.

В 2022 году разработан и утвержден проект организации дорожного движения внутри поселенческих дорог муниципального образования (с. Победа, с. Дмитриевка, с. Резино). Дорожная сеть представлена дорогами межмуниципального значения и дорогами местного значения. Общая протяжённость дорожной сети составляет 8,3 км. Почти все дороги требуют ямочного и капитального ремонта. Характеристика автомобильных дорог дана в таблице 1.4-1.

Таблица 1.4-1

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование улиц | Площадь (кв.м.) | Протяженность (м.) | Вид покрытия |
| 1. | с. Победа, ул. Школьная | 1594 | 0,276 | щебеночное |
| 2. | с. Победа, ул. Зеленая  | 957 | 0,440 | щебеночное |
| 3. | с. Победа, ул. Казахстан | 3147 | 0,399 | щебеночное |
| 4. | с. Победа ул. Новая | 2941 | 0,367 | щебеночное |
| 5. | с. Победа ул. Пекарская | 2942 | 0,551 | щебеночное |
| 6. | с. Победа ул. Центральная | 8835 | 1,066 | щебеночное |
| 7. | д. Дмитриевка ул. Зеленая | 7796 | 0,976 | грунтовое |
| 8. | д. Резино ул. Центральная | 2340 | 0,819 | асфальтное |
|  | **Итого** | **30552** |  **4,894** |  |

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

Автомобильный парк сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Детальная информация видов транспорта отсутствует. За период 2021-2023 годы отмечается рост транспортных средств и уровня автомобилизации населения. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях. Парковочные места отсутствуют. Оценка уровня автомобилизации населения на территории поселения

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатели | 2021 год (факт) | 2022 год (факт) | 2023 год (факт) |
| 1 | Общая численность населения, чел. | 293 | 286 | 273 |
| 2 | Количество автомобилей у населения, ед. |  |  |  |
| 3 | Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел |  |  |  |

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89», так:

- согласно п. 11.27, потребность в АЗС составляет: одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.26, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.19, общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

Исходя из общего количества легковых автомобилей, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса, видно, что в настоящее время поселение не обеспечено:

- СТО - мощностью один пост;

- АЗС - мощностью одна топливораздаточная колонка.

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

Передвижение по территории населенных пунктов муниципального образования осуществляется с использованием личного транспорта либо в пешем порядке. Автобусного движения между населенными пунктами нет. Информация об объемах пассажирских перевозок, необходимая для анализа пассажиропотока отсутствует. Ориентировочно перевозится в год: 2160 человек на маршруте с. Резино - с. Усть-Тарка; Всего – 400 человек.

* 1. Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения.

Для передвижения пешеходов тротуаров нет.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями Правил дорожного движения по дорогам общего пользования.

* 1. Характеристика движения грузовых транспортных средств.

Основные маршруты движения грузовых и транзитных потоков в населенных пунктах на сегодняшний день проходят по поселковым дорогам, а также по центральным улицам. Интенсивность грузового транспорта незначительная. Транспортных организаций осуществляющих грузовые перевозки на территории сельского поселения не имеется.

* 1. Анализ уровня безопасности дорожного движения.

Транспорт является источником опасности не только для пассажиров, но и для населения, проживающего в зонах транспортных автомагистралей, поскольку по ним транспортируются легковоспламеняющиеся, химические, горючие, взрывоопасные и другие вещества. Аварии на автомобильном транспорте возможны в той части поселений, где проходит автомобильная дорога.

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

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач. По итогам 2023 года на территории муниципального образования зарегистрировано 0 дорожно-транспортных происшествия и 0 столкновений. Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, необходимо непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

Таблица 1.9-1 Оценка дорожной ситуации

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Параметры | 2021 год | 2022 год | 2023 год |
| 1. | Количество аварий | 0 | 0 | 0 |
|  | из них дорожные условия | 0 | 0 | 0 |
| 2. | Количество зарегистрированных транспортных средств  | 0 | 0 | 0 |

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

Рассмотрим характерные факторы, неблагоприятно влияющие на окружающую среду и здоровье.

Загрязнение атмосферы. Выброс в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксин азота и серы, озон) приводят не только к загрязнению атмосферы, но и к вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55дБ. Это приводит к росту сердечно - сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, вызывает раздражительность.

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

* 1. Существующая и перспективная транспортная инфраструктура поселения.

Технико-экономические показатели генерального плана поселения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатели  | Единица измерения | Современное состояние | Расчетный срок |
| Транспортная инфраструктура |
| Протяженность автомобильных дорого местного значения | 8,3 км | удовлетворитель-ное | \_\_\_\_\_\_\_\_\_ |

* 1. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной системы поселения.

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

1. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004г. №190-ФЗ;

2. Федеральный закон от 29.12.2014 № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

3. Федеральный закон от 08.11.2007г. №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

4. Федеральный закон от 10.12.1995г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;

5. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090 «О правилах дорожного движения»;

6. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

7. Генеральный план Побединского сельсовета Усть-Таркского района Новосибирской области, утвержден решением Совета депутатов Побединского сельсовета Усть-Таркского района Новосибирской области от 24.10. 2013г. № 174.

Нормативно-правовая база необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сформирована.

* 1. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.

 На содержание улично-дорожной сети выделяется недостаточно финансирования для поддержания в надлежащем состоянии. Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования местного значения поселения 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 поселения, эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения не соответствует требованиям нормативных документов и технических регламентов. С каждым годом возрастают материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по асфальтированию улиц.

Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства местного бюджета. Привлечение средств бюджета Новосибирской области можно учитывать как прогноз софинансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством. Ежегодные объемы финансирования Программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Финансирование мероприятий Программы должно осуществляться в следующих формах бюджетных ассигнований: оплата муниципальных контрактов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для муниципальных нужд в целях реализации полномочий поселения по асфальтированию, ремонту и освещению дорог местного значения.

1. **Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозов груза на территории поселения**.
	1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

В период реализации программы прогнозируется тенденция роста численности населения, обусловленная созданием комфортных социальных условий для проживания граждан, в том числе молодых семей, что в свою очередь будет способствовать восстановлению процессов естественного прироста населения.

На территории муниципального образования расположено три населенных пункта, в которых зарегистрировано 400 человек, в том числе: трудоспособного возраста – 232 человек, дети до 18-летнего возраста – 89 человек. Населенные пункты муниципального образования сформированы застройкой усадебного типа с нечетко выраженной прямоугольной структурой улично-дорожной сети, обусловленной природным и историческим факторами. Функционирует 7 организации, из которых 5 – социальной сферы. Из большего числа нормативных критериев (обеспеченность школами, детскими дошкольными учреждениями, объектами соцкультбыта, инженерными сетями, дорогами и др.).

* 1. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения.

С учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения и перевозки грузов практически не изменяются.

* 1. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не перетерпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный. Транспортная связь с районным центром и населенными пунктами будет осуществляться автобусным транспортом (маршрутный автобус), внутри населенных пунктов личным транспортом и пешеходное сообщение. Для целей обслуживания действующих предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

* 1. Прогноз развития дорожной сети поселения.

Основными направлениями развития дорожной сети поселения в период реализации Программы будет являться сохранение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет эксплуатационных и ремонтных мероприятий, капитального и текущего ремонта автомобильных дорог, поддержание автомобильных дорог на уровне соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети, устройство пешеходных тротуаров, содержание дорог, с регулярным грейдерованием, ямочным ремонтом, установка дорожных знаков, установка светодиодных прожекторов для уличного дорожного освещения.

* 1. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

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

Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения на территории муниципального образования

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатели | 2024 год (прогноз) | 2025 год (прогноз) | 2026 год (прогноз) | 2027 год (прогноз) | 2028 год (прогноз) |  2029-2035 годы (прогноз) |
| 1 | Общая численность населения, чел. | 400 | 400 | 395 | 395 | 390 | 380 |
| 2 | Количество автомобилей у населения, ед. | 60 | 62 | 65 | 65 | 68 | 73 |
| 3 | Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел. |  |  |  |  |  |  |

* 1. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

Предполагается незначительный рост аварийности. Это связано с увеличением парка автотранспортных средств и неисполнением участниками дорожного движения правил дорожного движения.

Факторами, влияющими на снижение аварийности станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ.

* 1. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье человека.

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

1. **Принципиальные варианты развития и оценка по целевым показателям развития транспортной инфраструктуры.**

Проектные решения по развитию сети внешних автодорог заключаются в проведении ремонтных мероприятий автодорог местного значения, обеспечивающих поселки устойчивыми внутренними и внешними транспортными связями.

В соответствии со схемой территориального планирования Усть-Таркского района с целью создания условий для устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса на территории муниципального образования предусмотрено:

Планируемое размещение автомобильных дорог и объектов автомобильного транспорта отображено на «Карте планируемого размещения объектов теплоснабжения, водоснабжения, водоотведения, электроснабжения, связи и транспортной инфраструктуры Побединского сельсовета Усть-Таркского района Новосибирской области. Карте населенных пунктов: с. Победа, с. Дмитриевка, с. Резино с отображением планируемых объектов теплоснабжения, водоснабжения, водоотведения, электроснабжения, связи и транспортной инфраструктуры Побединского сельсовета Усть-Таркского района Новосибирской области».

ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Целевые индикаторы и показатели развития системы транспортной инфраструктуры муниципального образования.

Таблица 3.1-1 – Целевые индикаторы для проведения мониторинга за реализацией программы комплексного развития транспортной инфраструктуры – текущее состояние

| **Группа индикаторов** | **Наименование целевых индикаторов** | **Ед. изм.** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029-2035** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Критерии доступности для населения транспортных слуг | Система автомобильных улиц и дорог | км |  |    |  8,3 |  |  |  |
| Улучшенная структура улично- дорожной сети | м |  |  |  440 |  |  |  |
| Показатели спроса на развитие улично- дорожной сети | Общая протяженность улично-дорожной сети | км |  |  |  8,3 |  |  |  |
| Показатели степени охвата потребителей улично- дорожной сети | Транспортная обеспеченность  | % |  |  |  100 |  |  |  |
| Безопасность дорожного движения | % |  |  | 87 |  |  |  |
| Показатели надежности улично- дорожной сети | Объем реконструкции сетей (за год)\* | км |  |  |  |  |  |  |

1. **Перечень и очередность реализации мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры поселения.**

Генпланом предусматривается создание системы автомобильных улиц и дорог, обеспечивающих необходимые транспортные связи поселений с сохранением существующей структуры улично-дорожной сети и с созданием четко выраженной структуры, классифицированной по назначению и параметрам движения, обеспечивающей пропуск возрастающих транспортных потоков, а также выходы на внешние автодороги.

Для обеспечения безопасности, бесперебойности и удобства транспортного сообщения в населенных пунктах Генеральным планом предусмотрено строительство улиц и дорог.

Категории улиц и дорог следует назначать в соответствии с классификацией, приведенной в табл. 9 СП 42.13330.2011«Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89»:

* главные улицы;
* улицы в жилой застройке: основные;
* улицы в жилой застройке: второстепенные;
* проезды.

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

Планируемая потребность объектов дорожного сервиса определена, исходя из обеспеченности населения легковыми автомобилями на расчетный срок, согласно п. 11.3. СП 42.13330.2011, - 350 ед. на 1000 человек и проектной численности жителей – 1,57 тыс. чел. Расчетное количество автомобилей составит 549 единицы.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в СП 42.13330.2011, так:

- согласно п. 11.27, потребность в АЗС составляет: одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.26, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.19, общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

Исходя из общего количества легковых автомобилей, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса, потребность в АЗС составляет: одна топливораздаточная колонка, потребность в СТО - 3 поста. Так как в населенных пунктах муниципального образования дома в жилой застройке имеют приквартирные участки, обеспечивающие потребность в местах постоянного хранения индивидуального автотранспорта, размещения гаражей не требуется.

Объекты, не затронутые реконструкцией, сохраняются.

Объекты транспортной инфраструктуры, предлагаемые проектом к размещению, отображены на «Карте планируемого размещения объектов теплоснабжения, водоснабжения, водоотведения, электроснабжения и связи и транспортной инфраструктуры Побединского сельсовета Усть-Таркского района Новосибирской области. Карте населенных пунктов: с. Победа, с. Дмитриевка, с. Резино с отображением планируемых объектов теплоснабжения, водоснабжения, водоотведения, электроснабжения и связи и транспортной инфраструктуры Побединского сельсовета Усть-Таркского района Новосибирской области».

1. **Оценка объемов и источников финансирования мероприятий**

 ПРОГРАММА ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ,

ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ ДОСТИЖЕНИЕ ЦЕЛЕВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

Таблица 5 – Программа инвестиционных проектов улично – дорожной сети муниципального образования.

| **№ п/п** | **Наименование объекта** | **Цель реализации** | **Сроки реализации** | **Общая сметная стоимость, тыс.руб.** | **Единица измерения**  | **Финансовые потребности, *тыс.руб.(без НДС)*** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **начало** | **окончание** | **на весь период 2024-2035 гг.** | **по годам** |
| **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029-2035** |
| **1** | **2** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** | **12** | **13** | **14** | **15** |
| 1. | обеспечение сохранности автомобильных дорог местного значения путем выполнения эксплуатационных и ремонтных мероприятий; - капитальный, текущий ремонт улиц и дорог местного значения; устройство пешеходных тротуаров, содержание дорог, с регулярным грейдерованием, ямочным ремонтом, установка дорожных знаков | Повышение качества улично- дорожной сети  | 2024 | 2035 |   |  км |  | 33,3 | 40 | 45 | 45 | 45 | 200 |
| 2 | Уличное освещение  | Безопасность движения  | 2025 |   |   |  8 шт |  |  |  |  |  |  |  |

* 1. **Структура инвестиций**

Общий объём средств, необходимый на первоочередные мероприя­тия по модернизации объектов улично – дорожной сети муниципального образования на 2024-2035 годы, составляет 2068,2 тыс. рублей. Из них наибольшая доля требуется на ремонт автомобильных дорог.

Распределение планового объёма инвестиций по транспортной инфраструктуре с учётом реализуемых и планируемых к реализации проектов развития улично- дорожной сети, а также их приоритетности потребности в финансовых вложениях распределены на 2024–2035 годы. Полученные результаты приведены в таб. 5.1-1

**Таблица 5.1-1. Распределение объёма инвестиций на период реализации ПТР, тыс. руб.**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Виды услуг** | **Инвестиции на реализацию программы** |  |
|  | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028-2029** | **2030-2035** | **всего** |
| 1 | Ремонт дорогсетидорожной  |  | 0 |  |  |  |  |  |  |
| 2 | Освещение  |  | 25 |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

В результате анализа состояния улично- дорожной сети муниципального образования показано, что экономика поселе­ния является малопривлекательной для частных инвестиций. Причинами тому служат низкий уровень доходов населения, отсутствие роста объёмов производства, относительно стабильная численность населения. Наряду с этим бюджетная обеспеченность поселения находится на низком уровне. На настоящий момент предприятия, обслуживающие объек­ты транспортной инфраструктуры поселения отсутствуют. Поэтому в ка­честве основного источника инвестиций предлагается подразумевать поступления от вы­шестоящих бюджетов.

Оценочное распределение денежных средств на реализацию ПТР приведено в таб. 5.1-2

**Таблица 5.1-2 Источники привлечения денежных средств на реализацию ПКР муниципального образования, тыс. руб.**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Наименование** | **Бюджеты всех уров­ней и част­ные инвесторы** | **В т.ч. федеральный бюджет**  | **В т.ч. бюджет областной** | **В т.ч.****Местный бюджет** | **В т.ч. внебюджетные источники** |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |

Под внебюджетными источниками понимаются средства пред­приятий, внешних инвесторов и потребителей. Более конкретно распределение источни­ков финансирования определяется при разработке инвестиционных проектов.

Перспективы сельского поселения до 2035 года связаны с расширением производ­ства в сельском хозяйстве, растениеводстве, животноводстве, личных подсобных хозяйст­вах.

Рассматривая интегральные показатели текущего уровня социально-экономического развития муниципального образования, отмечается следующее:

* бюджетная обеспеченность низкая.
* транспортная доступность населенных пунктов поселения низкая;
* наличие трудовых ресурсов позволяет обеспечить потребности населения и рас­ширение производства;
* состояние жилищного фонда - в большей части приемлемое с достаточно высо­кой долей ветхого жилья;

 -доходы населения на уровне средних по району.

**6. Оценка эффективности мероприятий развития транспортной инфраструктуры.**

- развитие транспортной инфраструктуры поселения

-сбалансированное и скоординированное с иными сферами жизни деятельности

- формирование условий для социально- экономического развития

-повышение безопасности

-качество эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность

-снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения.

**7. Предложение по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового информационного обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности на территории поселения.**

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

- разработку ежегодного плана мероприятий по реализации Программы с уточнением объемов и источников финансирования мероприятий;

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

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

Программа разрабатывается сроком на 11 лет и подлежит корректировке ежегодно.

План-график работ по реализации программы должен соответствовать плану мероприятий, содержащемуся в разделе «Программа инвестиционных проектов, обеспечивающих достижение целевых показателей» настоящего Отчета. Утверждение тарифов и принятие решений по выделению бюджетных средств из местного бюджета, подготовка и проведение конкурсов на привлечение инвесторов, принимаются в соответствии с действующим законодательством.

Мониторинг и корректировка Программы осуществляется на основании следующих нормативных документов.

Мониторинг Программы включает следующие этапы:

1.Периодический сбор информации о результатах проводимых преобразований в транспортном хозяйстве, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры;

2.Вверификация данных;

3.Анализ данных о результатах проводимых преобразований транспортной инфраструктуры.

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

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