АДМИНИСТРАЦИЯ

УСТЬ-ЛУКОВСКОГО СЕЛЬСОВЕТА

ОРДЫНСКОГО РАЙОНА НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 29.11.2018 № 134

|  |
| --- |
| Об утверждении муниципальной программы  «Комплексного развития транспортной инфраструктуры  Усть-Луковского сельсовета Ордынского района  Новосибирской области на 2019-2035 годы» |

          В целях  реализации полномочий в сфере обеспечения безопасности дорожного движения на территории муниципального образования Усть-Луковского сельсовета Ордынского района Новосибирской области, руководствуясь пунктом 5 статьи 5 и пунктом 6 статьи 32 Устава Усть-Луковского сельсовета Ордынского района Новосибирской области

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1.Утвердить муниципальную программу «Комплексного развития

транспортной инфраструктуры Усть-Луковского сельсовета Ордынского

района Новосибирской области на 2019-2035 годы».согласно приложения.

2. Опубликовать настоящее постановление в периодическом печатном

издании «Вестник» и разместить на информационном сайте

Усть-Луковского сельсовета Ордынского района.

Глава Усть-Луковского сельсовета Н.В.Никулина

Ордынского района

Новосибирской области

Приложение

к Постановлению администрации

Усть-Луковского сельсовета

Ордынского района

Новосибирской области

от 29.11. 2018 г.№134

ПРОГРАММА

«Комплексного развития транспортной инфраструктуры

Усть-Луковского сельсовета Ордынского района

Новосибирской области на 2019-2035 годы»

Содержание

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Паспорт** |  |
| **I** | **Общие положения** |  |
| 1.1 | Основные понятия |  |
| **II** | **Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры** |  |
| 2.1 | Положение муниципального образования Усть-Луковского сельсовета Ордынского района в структуре пространственной организации Новосибирской области |  |
| 2.2 | Социально-экономическая характеристика муниципального образования Усть-Луковского сельсовета Ордынского района Новосибирской области |  |
| 2.3 | Труд и занятость |  |
| 2.4 | Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Усть-Луковского сельсовета |  |
| 2.5 | Характеристика сети дорог Усть-Луковского сельсовета, оценка качества содержания дорог |  |
| 2.6 | Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Усть-Луковского сельсовета, обеспеченность парковками |  |
| 2.7 | Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока |  |
| 2.8 | Характеристика условий немоторизированного передвижения |  |
| 2.9 | Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств |  |
| 2.10 | Анализ уровня безопасности дорожного движения |  |
| 2.11 | Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения |  |
| 2.12 | Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Усть-Луковского сельсовета |  |
| 2.13 | Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Усть-Луковского сельсовета |  |
| 2.14 | Оценка финансирования транспортной инфраструктуры |  |
| **III** | **Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Усть-Луковского сельсовета** |  |
| 3.1 | Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Усть-Луковского сельсовета |  |
| 3.2 | Прогноз транспортного спроса Усть-Луковского сельсовета, объемов и характера передвижения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории сельсовета |  |
| 3.3 | Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Усть-Луковского сельсовета |  |
| 3.4 | Прогноз развития дорожной сети Усть-Луковского сельсовета |  |
| 3.5 | Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения |  |
| 3.6 | Прогноз показателей безопасности дорожного движения |  |
| 3.7 | Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения |  |
| **IV** | **Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Усть-Луковского сельсовета** |  |
| **V** | **Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Усть-Луковского сельсовета предлагаемого к реализации варианта развития** |  |
| 5.1 | Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта |  |
| 5.2 | Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов |  |
| 5.3 | Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта включая развитие единого парковочного пространства |  |
| 5.4 | Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения |  |
| 5.5 | Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта транспортных средств коммунальных и дорожных служб |  |
| 5.6 | Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Усть-Луковского сельсовета |  |
| 5.7 | Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков |  |
| **VI** | **Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры** |  |
| **VII** | **Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры** |  |
| **VIII** | **Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Усть-Луковского сельсовета** |  |

Паспорт

программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Усть-Луковского сельсовета Ордынского района Новосибирской области на 2019-2035 годы»

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы | «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Усть-Луковского сельсовета Ордынского района Новосибирской области на 2019-2035 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 законные акты Российской Федерации»;  Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;  Федеральный закон 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»;  Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;  поручения Президента Российской Федерации от 17.03.2011 Пр-701;  постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 Пр-№1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;  Генеральный план Усть-Луковского сельсовета Ордынского района Новосибирской области |
| Разработчик Программы | Администрация Ордынского района Новосибирской области |
| Цели и задачи Программы | Целью Программы является:  развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры Усть-Луковского 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 Усть-Луковского 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 - 2019 - 2035 г.г.  Этапы реализации:  - Первый этап - 2019 -2021 г.г.  - Второй этап - 2022 - 2025 г.г.  - Третий этап -2026 -2035 г.г. |
| Объемы и источники финансирования Программы | Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы составит: 205065,3тыс. руб., в том числе в первый этап по годам:  2019 год – 3618,5тыс. руб.  2020 год – 5120,0 руб.  2021 год – 4963,4тыс. руб.  2022-2025 годы год – 9783,2тыс. руб.  2026-2035 годы – 76941,7 руб.  Источник финансирования - бюджет Усть-Луковского сельсовета |

**I ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа – документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, который предусмотрен также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования, планом и программой комплексного социально- экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа разрабатывается и утверждается муниципальным районом на основании утвержденного в порядке, установленном Градостроительным Кодексом РФ, генерального плана поселения, городского округа.

Реализация Программы должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Обеспечение надежного и устойчивого обслуживания жителей Усть-Луковского сельсовета (в дальнейшем – МО) транспортными услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры – одна из главных проблем, решение которой необходимо для повышения качества жизни жителей и обеспечения устойчивого развития МО.

Решение проблемы носит комплексный характер, а реализация мероприятий по улучшению качества транспортной инфраструктуры возможна только при взаимодействии органов власти всех уровней, а также концентрации финансовых, технических и научных ресурсов.

Система основных мероприятий Программы определяет приоритетные направления в сфере дорожного хозяйства на территории МО и предполагает реализацию следующих мероприятий:

1. 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.

2. 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.

3. 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.

4. Мероприятия по научно-техническому сопровождению Программы.

Мероприятия по капитальному ремонту и ремонту будут определяться на основе результатов обследования автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

В ходе реализации Программы содержание мероприятий и их ресурсы обеспечения могут быть скорректированы в случае существенно изменившихся условий.

Корректировка Программы производится на основании предложений Правительства Новосибирской области, администрации Ордынского района, администрации Усть-Луковского сельсовета, Совета депутатов Усть-Луковского сельсовета.

Администрация МО ежегодно с учетом выделяемых финансовых средств на реализацию Программы готовит предложения по корректировке целевых показателей, затрат по мероприятиям Программы, механизма ее реализации, состава участников Программы и вносит необходимые изменения в Программу.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Усть-Луковского сельсовета на 2019 - 2035 подготовлена на основании:

* Градостроительного кодекса Российской Федерации от 2.12.2004 № 190-ФЗ;
* Федерального закона от 29.12.2014 №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законные 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»;
* поручения Президента Российской Федерации от 17.03.2011 Пр-701;
* постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 Пр-№1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
* Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;
* Генерального плана Усть-Луковского сельского поселения Ордынского района Новосибирской области;
* Решения Совета депутатов Усть-Луковского сельсовета от 20.12.2013г. № 36-1 «О создании дорожного фонда и об утверждении порядка формирования и использования бюджетных ассигнований дорожного фонда»;
* 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».

Программа рассчитана на долгосрочную перспективу сроком на 20 лет.

Таким образом, Программа является инструментом реализации приоритетных направлений развития Усть-Луковского сельсовета на долгосрочную перспективу, ориентирована на устойчивое развитие МО и соответствует государственной политике реформирования транспортной системы Российской Федерации.

**1.1 Основные понятия**

В настоящей Программе используются следующие основные понятия:

* автомобильная дорога - объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, - защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог;
* защитные дорожные сооружения - сооружения, к которым относятся элементы озеленения, имеющие защитное значение; заборы; устройства, предназначенные для защиты автомобильных дорог от снежных лавин; шумозащитные и ветрозащитные устройства; подобные сооружения;
* искусственные дорожные сооружения - сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями для такого движения, прогона (зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады, подобные сооружения);
* производственные объекты - сооружения, используемые при капитальном ремонте, ремонте, содержании автомобильных дорог;
* элементы обустройства автомобильных дорог - сооружения, к которым относятся дорожные знаки, дорожные ограждения, светофоры и другие устройства для регулирования дорожного движения, места отдыха, остановочные пункты, объекты, предназначенные для освещения автомобильных дорог, пешеходные дорожки, пункты весового и габаритного контроля транспортных средств, пункты взимания платы, стоянки (парковки) транспортных средств, сооружения, предназначенные для охраны автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, тротуары, другие предназначенные для обеспечения дорожного движения, в том числе его безопасности, сооружения, за исключением объектов дорожного сервиса;
* дорожная деятельность - деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог;
* владелец автомобильных дорог - администрация Усть-Луковского сельсовета;
* пользователи автомобильными дорогами - физические и юридические лица, использующие автомобильные дороги в качестве участников дорожного движения;
* реконструкция автомобильной дороги - комплекс работ, при выполнении которых осуществляется изменение параметров автомобильной дороги, ее участков, ведущее к изменению класса и (или) категории автомобильной дороги либо влекущее за собой изменение границы полосы отвода автомобильной дороги;
* капитальный ремонт автомобильной дороги - комплекс работ по замене и (или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и (или) их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги и не изменяются границы полосы отвода автомобильной дороги;
* ремонт автомобильной дороги - комплекс работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги;
* содержание автомобильной дороги - комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценке ее технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения;

Иные понятия и термины использованы в настоящей Программе в значениях, определенных Федеральным законом 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».

**II ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**2.1 Положение муниципального образования Усть-Луковского сельсовет Ордынского района в структуре пространственной организации Новосибирской области**

Основными факторами, определяющими направления разработки Программы, являются:

* тенденции социально-экономического развития МО, характеризующиеся незначительным повышением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания и промышленности;
* состояние существующей системы транспортной инфраструктуры.

Территория Усть-Луковского сельсовета входит в состав территории Ордынского муниципального района Новосибирской области, расположена в северо-западной его части.

Муниципальное образование Усть-Луковского сельсовет наделено статусом сельского поселения Законом Новосибирской области от 02.10.2014 № 473-ОЗ (ред. от 23.12.2014) «О внесении изменений в Закон Новосибирской области «О статусе и границах муниципальных образований Новосибирской области» и приложение 29 к Закону Новосибирской области «Об утверждении границ муниципальных образований Новосибирской области».

Изменения границ и преобразование поселения осуществляется законом Новосибирской области в соответствии с Федеральным законом.

Территория МО граничит с Рогалевским, Петровским, Вагайцевским муниципальными образованиями.

Административным центром МО является с. Усть-Луковска. Расстояние от с. Усть-Луковка до районного центра составляет 12 км.

Общая площадь Усть-Луковского сельсовета составляет 174420000 м. кв.

Территорию Усть-Луковского МО составляют исторически сложившиеся земли населенных пунктов, прилегающие к ним земли общего пользования, территории традиционного природопользования населения МО, рекреационные земли, земли для развития МО.

Территория Усть-Луковского сельсовета включает в себя следующие категории земель:

1. земли лесного фонда;

2. земли сельскохозяйственного назначения;

3. земли водного фонда;

4. земли населенных пунктов;

5. земли промышленности и иного специального назначения;

5.1. землями транспорта:

5.2. землями энергетики:

В состав МО входят территории 2 населенных пунктов: с.Усть-Луковка и д.Сушаха.

Современная планировочная ситуация Усть-Луковского сельсовета сформировалась на основе ряда факторов: географического положения МО, природных условий и ресурсов, хозяйственной деятельности, исторически сложившейся системы расселения.

**2.2 Социально-экономическая характеристика муниципального образования Усть-Луковского МО 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 Усть-Луковского МО по состоянию на 01.01.2018г. составила 1176 человека или 4 % населения Ордынского муниципального района

Основная часть населения проживает в с. Усть-Луковка. Численность населения в разрезе населенных пунктов представлена в таблице № 1.

Численность населения Усть-Луковского МО в разрезе населенных пунктов на начало 2018 года

Таблица № 1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование населенного пункта | Количество населения, человек |
| 1 | с.Усть-Луковка | 791 |
| 2 | д.Сушиха | 385 |

Динамика численности населения Усть-Луковского МО

Таблица № 2

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| Родилось, чел. | 15 | 17 | 11 | 18 | 19 | 24 | 15 | 10 | 15 | 16 |
| Умерло, чел. | 25 | 15 | 22 | 14 | 14 | 23 | 14 | 22 | 18 | 8 |
| Естественный прирост/убыль, чел | -10 | 2 | -11 | 4 | 5 | 1 | 2 | -12 | -3 | +8 |
| Миграционный прирост/убыль, чел. | 12 | -1 | -9 | 0 | -51 | 67 | -23 | -3 | 19 | 0 |

За период 2015-2017 годов наблюдается естественный прирост, связанный с превышением рождаемости.

Возрастная структура населения Усть-Луковского МО на начало 2018 года

Таблица № 3

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Градация населения по возрасту | Количество, человек | % |
| Дети от 0 до 15 лет | 203 | 17,3 |
| Население 16-18 лет | 26 | 2,2 |
| Население трудоспособного возраста | 500 | 42,5 |
| Население пенсионного возраста | 447 | 38,0 |

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 Усть-Луковского сельсовета имеет определенный демографический потенциал на перспективу в лице относительного большого удельного веса лиц трудоспособного возраста.

**2.3 Труд и занятость**

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

Развитие промышленных производств в Усть-Луковском сельсовет отсутствует.

По состоянию на 01.01.2018 года на территории Усть-Луковского сельсовета на предприятиях и в организациях различных видов собственности работают порядка 400 человек (80 % от общего числа трудоспособного населения). Уровень безработицы составлял 0,03 % от количества трудоспособного населения.

Бюджетная сфера представлена работниками служб муниципального управления, системы среднего образования, учреждений социально-культурного назначения. Большая часть занятых работает в учреждениях социальной сферы - образовании, культуре, здравоохранении, а также в организациях, предоставляющих жилищно-коммунальные услуги.

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

МО имеет возможности для сбора дикоросов (грибов, ягод), однако размеры запасов дикоросов на территории МО не определены. Заготовка ягод и грибов носит стихийный характер.

Список предприятий, организаций и индивидуальных предпринимателей сельсовета

Таблица № 4

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Полное наименование предприятия | Численный состав | Адрес местонахождения |
| 1 | ЗАО СХП «ЛУКОВСКОЕ» | 93 | с.Усть-Луковка, дом №23 |
| 2 | ИП Куткин | 6 | с.Усть-Луковка, ул.П.Савостиной, дом № 25/1 |
| 3 | ИП Архипова | 3 | с.Усть-Луковка, ул.П.Савостиной, дом № 29а. |
| 4 | ИП Носовец | 2 | с.Усть-Луковка, ул.П.Савостиной, № 63а. |
| 5 | ИП Климова | 1 | д.Сушиха, ул.Ленина, дом №20 кв.2 |
| 6 | МПИКС Усть-Луковский сельсовет, ЕУК ЖКХ | 11 | с.Усть-Луковка, ул.П.Савостиной, дом 13. |
| 7 | Администрация Усть-Луковского сельсовета | 8 | с.Усть-Луковка, ул.П.Савостиной, дом № 13 |
| 8 | МКОУ Ордынского района, Новосибирской области,Усть-Луковская средняя общеобразовательная школа | 41 | с.Усть-Луковка, ул.П.Савостиной, дом № 11 |
| 9 | МКУ СКЦ Ордынского района | 9 | с.Усть-Луковка, ул.П.Савостиной. дом № 25 |
| 10 | МКУК Ордынское ЦБС | 1 | с.Усть-Луковка, ул.П.Савостиной, дом № 25 |
| 11 | ИП Федоров | 3 | с.Усть-Луковка, ул.П.Савостиной, дом № 35кв.1 |
| 12 | ИП Леткиман | 5 | с.Усть-Луковка, ул.П.Савостиной, дом № 1кв.2 |
| 13 | ИП Садыков | 5 | с.Усть-Луковка, ул.М.Соколовой  дом 72 |
| 14 | Усть-Луковский ФАП | 4 | с.Усть-Луковка, ул.П.Савостиной, дом № 4 |

Сохранение и наращивание профессионально-кадрового потенциала территории - это обеспечение возможности ее дальнейшего развития. Прежде всего, нужно преодолеть сложившуюся диспропорцию в предложении и спросе на рабочую силу. Необходимо ориентировать сегодняшних старшеклассников к работе на территории Усть-Луковского сельсовета, возрастного населения - развитию предпринимательских качеств и навыков самозанятости. Это может быть реализовано только в тесной взаимосвязи с профессионально-образовательными учебными заведениями, службой занятости.

Необходима взвешенная социальная политика, создающая условия, чтобы каждый трудоспособный гражданин мог работать и зарабатывать независимо от сферы деятельности, не рассчитывая на социальную помощь, которая порождает иждивенческое настроение и нежелание работать.

**2.4 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Усть-Луковского сельсовета**

Развитие транспортной системы Усть-Луковского сельсовета является необходимым условием улучшения качества жизни жителей в поселении.

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

Наличием и состоянием сети автомобильных дорог определяется территориальная целостность и единство экономического пространства. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов.

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 Усть-Луковского сельсовета осуществляются одним видом транспорта автомобильным.

**2.5 Характеристика сети дорог Усть-Луковского сельсовета, оценка качества содержания дорог**

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры Усть-Луковского 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.

К автомобильным дорогам общего пользования местного значения относятся муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах сельсовета.

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

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения МО, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Усть-Луковского сельсовета, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования местного значения важно для МО. В будущем это позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, что в свою очередь приведет к экономическому росту МО.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

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 Усть-Луковского 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 Усть-Луковского 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 Усть-Луковского сельсовета находится 15,18 км автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе дорог с твердым покрытием 6 км.

Перечень дорог местного значения утвержден постановлением администрации Усть-Луковского сельсовета от 11.03.2014г. № 31 «О включении в реестр муниципального имущества Усть-Луковского сельсовета Ордынского района Новосибирской области».

Классификация автомобильных дорог общего пользования местного значения МО и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) осуществляются в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Основные местные автомобильные дороги выполняют связующие функции между улицами и отдельными объектами населенных пунктов Усть-Луковского сельсовета.

В соответствии с ГОСТ Р 52398 «Классификация автомобильных дорог, основные параметры и требования» дороги общего пользования МО относятся к классу автомобильных дорог «Дорога обычного типа (не скоростная дорога)» с категорией III, IV,V. Для V категории предусматривается количество полос - 1, ширина полосы 4,5 метра, разделительная полоса не требуется, допускается пересечение в одном уровне с автомобильными дорогами, велосипедными и пешеходными дорожками, с железными дорогами и допускается доступ на дорогу с примыканием в одном уровне.

Автомобильные дороги местного значения МО имеют идентификационные номера, которые присвоены администрацией Усть-Луковского сельсовета в соответствии с «Правилами присвоения автомобильным дорогам идентификационных номеров», утвержденными приказом Минтранса от 07.02.2007 № 16.

Перечень муниципальных автомобильных дорог и искусственных сооружений

Таблица № 5

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование | Начальный – конечный пункт | Протяженность, км | Идентификационный номер | Учетный номер |
| 1 | Улица Волжская | С.Усть-Луковка | 0.980 |  | 54:20:000000:1081 |
| 2 | Улица Кирова | С.Усть-Луковка | 0.980 |  | 54:20:000000:1082 |
| 3 | Улица Рабочая | С.Усть-Луковка | 1100 |  | 54:20:000000:1083 |
| 4 | Переулок Мирный | С.Усть-Луковка | 0.440 |  | 54:20:022208:73 |
| 5 | Улица М.Соколовой | С.Усть-Луковка | 2.650 |  | 54:20:000000:1216 |
| 6 | Улица П.Савостиной | С.Усть-Луковка | 2.180 |  | 54:20:000000:1137 |
| 7 | Улица Прифермская | С.Усть-Луковка | 0.410 |  | 54:20:000000:1213 |
| 8 | Улица Полевая | С.Усть-Луковка | 1.210 |  | 54:20:000000:1214 |
| 9 | Улица Мостовая | Д.Сушиха | 0.900 |  | 54:20:000000:1087 |
| 10 | Улица Пролетарская | Д.Сушиха | 1.050 |  | 54:20:000000:1088 |
| 11 | Улица Ленина | Д.Сушиха | 1.390 |  | 54:20:000000:1085 |
| 12 | Переулок Ленина 1 | Д.Сушиха | 0.660 |  | 54:20:000000:1084 |
| 13 | Переулок Ленина 2 | Д.Сушиха | 0.820 |  | 54:20:000000:1123 |
| 14 | Переулок Ленина 3 | Д.Сушиха | 0.410 |  | 54:20:022101:35 |

По состоянию на 1 января 2017 года доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составляла 41,4 % или 6,29 км.

Улично-дорожная сеть внутри населенных пунктов, как правило, не благоустроена, исключая те ее участки, по которым проходят автодороги местного значения.

**2.6 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Усть-Луковском 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 0,9 % в год). На 01.01.2018 года количество грузовых автомобилей составляет 40 , легковых – 220, тракторов- 71 .

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

**2.7 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.

Основным и единственным пассажирским транспортом является автобус.

На территории Усть-Луковского сельсовета автобусное пассажирское сообщение представлено муниципальным маршрутом р.п. Ордынское – с. Усть-Луковка, д.Сушиха (3 раза в сутки). Автобусным движением охвачены все населенные пункты МО. За 2017 год по данным МУ «Ордынское АТП» было совершено 1070 рейсов, пассажиропоток за это время составил 26018 человек.

Количество пассажиропотока по месяцам за 2017 год

Таблица № 6

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Период, 2017 года | Количество пассажиров до МО, человек | Количество рейсов |
| Январь | 1493 | 81 |
| Февраль | 1797 | 82 |
| Март | 2024 | 91 |
| Апрель | 2235 | 90 |
| Май | 2068 | 88 |
| Июнь | 2112 | 88 |
| Июль | 2124 | 93 |
| Август | 2312 | 93 |
| Сентябрь | 2422 | 90 |
| Октябрь | 2552 | 93 |
| Ноябрь | 2350 | 88 |
| Декабрь | 2529 | 93 |
| ИТОГО | 26018 | 1070 |

В Усть-Луковском сельсовете наблюдается изменение интенсивности пассажиропотока в зависимости от времени года. Сезонная неравномерность выражается в увеличении пассажиропотока в летний период года и относится на счет поездок с рекреационными целями. Недельная неравномерность выезжается в увеличении исходящих потоков в предвыходные дни недели и увеличении входящих потоков в конце выходных дней и утренние часы первого рабочего дня недели.

Перевозка пассажиров автомобильным транспортом из населенных пунктов Усть-Луковского сельсовета: с. Усть-Луковка, д. Сушиха до р.п. Ордынское осуществляется по договору от 26.12.2012 № 116 с муниципальным унитарным «Ордынское автотранспортным предприятием».

Автотранспортное предприятие на территории Усть-Луковского сельсовета отсутствует.

**2.8 Характеристика условий немоторизированного передвижения**

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

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

**2.9 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 111 единиц.

Основная часть перевозимых грузов сельскохозяйственного назначения перевозится силами сельскохозяйственного предприятия и ИП, КФХ - 20 единиц.

Коммунальные службы Усть-Луковского сельсовета имеют свои транспортные средства в количестве 5 , при использовании спецтехники для содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения используется техника предприятия ЖКХ/заключаются договора/муниципальные контракты с ИП/ООО.

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

**2.10 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.

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

Основными причинами совершении ДТП с тяжкими последствиями по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения Новосибирской области являются несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами.

Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, 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 Усть-Луковском сельсовете на аварийно-опасных участках необходимо установить дорожные знаки в количестве 25 штук. Схема установки новых дорожных знаков, форма, цвета раскраски приняты в соответствии с действующими нормативами.

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.

С цепью снижения остроты создавшейся проблемы применение программно-целевого метода позволит добиться:

- координации деятельности органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- реализации комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, по снижению числа дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, обусловленных дорожными условиями, а также снижению числа погибших в результате ДТП.

Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимы продолжение 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.

**2.11 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.

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является дальнейшее расширение использования альтернативного топлива - сжатого и сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей.

**2.12 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Усть-Луковского сельсовета**

С учетом того, что территория Усть-Луковского сельсовета по состоянию на 01.01.2016 не является привлекательной для инвесторов (невысокий уровень коммунальной, социальной и логистической инфраструктуры, отсутствие общераспространенных полезных ископаемых и др.) перспективы развития транспортной инфраструктуры связаны только с возможным развитием сельскохозяйственного производства. С учетом сложившихся цен на сельскохозяйственную продукцию и возможностей государства и сельскохозяйственных производителей на период до 2035 года высоких темпов развития и размещения транспортной инфраструктуры Усть-Луковского сельсовета не ожидается.

**2.13 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Усть-Луковского сельсовета**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Усть-Луковского сельсовета на2016-2035 подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса РФ от 29.12.2004 № 190-ФЗ;

- Федерального закона от 29.12.2014 № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»;

- 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»;

- поручения Президента Российской Федерации от 17.03.2011 года Пр-701;

- постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 Пр-№1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

- Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;

- Генерального плана Усть-Луковского сельсовета Ордынского района Новосибирской области до 2035года;

- Решения Совета депутатов Усть-Луковского сельсовета от 20.12.2013г. № 36-1 «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;

- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;

- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Новосибирской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

- 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.

**2.14 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

Финансовой основой реализации Программы являются средства бюджета Усть-Луковского 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 Усть-Луковского сельсовета на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок, составляет 91096,5 тыс. рублей в том числе по годам:

2019 год – 835,4 тыс. рублей;

2020 год – 4440,6 тыс. рублей;

2021 год – 769,5тыс. рублей;

2022 год – 3950,0 тыс. рублей;

2023 год – 1205,0 тыс. рублей;

с 2024 по 2028 годы – 64801,0 тыс. рублей

с 2029 по 2035 годы – 15095,0 тыс. рублей

Финансирование мероприятий Программы осуществляется в следующих формах бюджетных ассигнований: оплата муниципальных контрактов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для муниципальных нужд в целях реализации полномочий сельсовета по ремонту дорог местного значения.

Указанные в настоящей Программе средства, необходимые на реализацию мероприятий Программы, рассчитаны для ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и строительства дорог улично-дорожной сети.

Реальная ситуация с возможностями федерального и областного бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. Таким образом, возможности органов местного самоуправления МО должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог).

Расходы на реализацию Программы

Таблица № 7

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мероприятия | Финансовые потребности, тыс. руб. | | | | | | | |
| всего | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024-2028 | 2029-2035 |
| Проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения (в том числе гидротехнических сооружений, используемых для движения автомобильного транспорта), определение сроков и объемов необходимой реконструкции или нового строительства | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения, решаемых в комплексе с разработкой документации по планировке территорий | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Размещение дорожных знаков и указателей на улично-дорожной сети населенных пунктов | 843,4 | 88,4 | 30,0 | 35,0 | 40,0 | 50,0 | 250,0 | 350,0 |
| Нанесение дорожной разметки на улично-дорожной сети населенных пунктов | 565,0 | 25,0 | 25,0 | 30,0 | 30,0 | 35,0 | 175,0 | 245,0 |
| Реконструкция, ремонт, устройство твердого покрытия дорог и тротуаров | 27164,4 | 380,0 | 3894,4 | 380,0 | 3350,0 | 540,0 | 7620,0 | 11000,0 |
| Строительство АГЗС | 54256,0 |  |  |  |  |  | 54256,0 |  |
| Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования и искусственных сооружений на них | 8268,0 | 342,3 | 491,2 | 324,5 | 530,0 | 580,0 | 2500,0 | 3500,0 |

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 УСТЬ-ЛУКОВСКОГО СЕЛЬСОВЕТА**

**3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Усть-Луковского сельсовета**

При анализе показателей текущего уровня социально-экономического и градостроительного развития Усть-Луковского сельсовета, отмечается следующее:

- транспортная доступность населенных пунктов поселения высокая;

- наличие трудовых ресурсов позволяет обеспечить потребности населения и расширение производства;

- жилищный фонд муниципального образования Усть-Луковского сельсовета составляет 26,7 тыс. кв. м, средняя жилищная обеспеченность на одного жителя составляет 23,14 кв. м.

Доходы населения - средние. Средняя заработная плата населения за 2016 год и 2017 год составила порядка 9400 рублей.

- оплата услуг водоснабжения, вывоза и утилизации ТБО доступна для населения и осуществляется регулярно;

Демографический прогноз

Увеличение рождаемости на период до 2021 года предполагается за счет:

- предоставления материнского (семейного) капитала при рождении второго и последующих детей 453,0 тыс. рублей;

- улучшение оказания медпомощи беременным женщинам во время родов и диспансерного наблюдения ребенка в течение первого года жизни;

- усиления материальной поддержки граждан, имеющих детей.

К 2019 году можно прогнозировать снижение величины коэффициента естественной убыли, чему будут способствовать проводимые мероприятия по профилактике, повышению качества медицинского обслуживания, а также улучшение социально-экономического положения населения

Рост миграционного сальдо в перспективе может быть связан с увеличением числа рабочих мест и сокращением численности выбывающих из МО в г. Новосибирск. Одним из наиболее важных факторов, который окажет влияние на увеличение численности населения поселения, является формирование на его территории производственных, сельскохозяйственных предприятий и коммунально-складских зон, и соответственно, развитие жилищного строительства.

На расчетный срок существенных изменений в демографической ситуации поселения не предполагается.

Экономический прогноз

Развитие Усть-Луковского сельсовета по вероятностному сценарию учитывает развитие следующих приоритетных секторов экономики:

- сельского хозяйства;

- инфраструктуры, прежде всего, в сетевых отраслях: ЖКХ, энергетике, дорожной сети, транспорте, телекоммуникациях;

- социальной сферы в рамках реализации Национальных проектов («Здравоохранение», «Образование», «Доступное и комфортное жилье гражданам России»).

Устойчивое экономическое развитие Усть-Луковского сельсовета, в перспективе, может быть достигнуто за счет развития малого предпринимательства.

Мероприятия по направлению развития малого предпринимательства:

- оказание организационной и консультативной помощи начинающим предпринимателям;

- разработка мер по адресной поддержке предпринимателей и малых предприятий;

- снижение уровня административных барьеров;

- формирование конкурентной среды;

- расширение информационно-консультационного поля в сфере предпринимательства

По итоговой характеристике социально-экономического развития МО можно рассматривать как:

- перспективное для частных инвестиций, что обосновывается небольшим ростом экономики, средним уровнем доходов населения и высокой транспортной доступностью;

- имеющее потенциал социально-экономического развития, способное самостоятельно и с привлечением средств вышестоящих бюджетов обеспечить минимальные стандарты жизни населения, что приведет в будущем к повышению инвестиционной привлекательности территории.

Сохранение многофункционального профиля экономики сельского поселения является основой его устойчивого развития. Одним из важных направлений специализации экономики МО является сельское хозяйство. В перспективе возрастет доля таких направлений как транспортные услуги и логистика, торговля, социальное обслуживание, малое предпринимательство.

**3.2 Прогноз транспортного спроса Усть-Луковского 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 Усть-Луковского сельсовета не планируется.

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

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

**3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Усть-Луковского сельсовета**

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

Воздушные перевозки на территории МО не осуществляются.

Автомобильный транспорт - важнейшая составная честь инфраструктуры Усть-Луковского сельсовета, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения.

Количество пассажирского транспорта увеличивать не планируется.

Автомойки, автосервисы, АЗС на территории сельского поселения отсутствуют.

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 размещение гаражей не требуется, так как дома в жилой застройке имеют участки для размещения гаражей, обеспечивающие потребность в местах постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей.

**3.4 Прогноз развития дорожной сети Усть-Луковского 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 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 2 км в год

- проектирование и строительство тротуаров в центральных частях населенных пунктов МО.

- необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов;

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

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

- риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

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

По прогнозу на долгосрочный период до 2035 года обеспеченность жителей МО индивидуальными легковыми автомобилями составит:

в 2019 году - 230 автомобилей на 1000 жителей;

в 2025 году - 260 автомобилей на 1000 жителей;

в 2035 году - 300 автомобилей на 1000 жителей.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой честью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зеленый сигнал, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зеленого сигнала в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости.

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.

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2019 до 2035 года существенно не меняется. Это означает что, несмотря на рост автомобильных потоков, нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

**3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

В перспективе возможно ухудшение ситуации по следующим причинам:

- постоянно возрастающая мобильность населения;

- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;

- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;

- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;

- несовершенство технических средств организации 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 Усть-Луковского 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 (дорожных знаков) - 25 ед.

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**

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;

- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (ненефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;

- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

**IV УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ УСТЬ-ЛУКОВСКОГО СЕЛЬСОВЕТА**

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Усть-Луковского 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, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов - вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистичный) и варианта 3 (экономически обоснованный) предполагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития МО.

Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

Вариант 1 (базовый). Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса.

Также данным вариантом учитывается агрессивная внешняя среда, сложившаяся благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

Вариант. 2 (умеренно-оптимистичный). На территории Усть-Луковского сельсовета предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций.

Вариант 3 (экономически обоснованный). На территории МО предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала

Сценарий предполагает проектирование и капитальный ремонт искусственных сооружений (мостов), предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в Усть-Луковском сельсовете, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

**V ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВИСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ УСТЬ-ЛУКОВСКОГО СЕЛЬСОВЕТА 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 Усть-Луковского сельсовета.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводящихся по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в МО, проектированию и строительству тротуаров, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретение дорожных знаков, нанесению дорожной разметки), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий по ремонту дорог, мостов по реализации Программы формируется администрацией Усть-Луковского 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.

Перечень и виды работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства проектно-сметной документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

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 2019 до 2035 года не меняется, что означает – отсутствие потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

Мероприятия данного раздела планируются как дополнительные из-за недостатка финансовых средств при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения

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

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 Усть-Луковского 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.

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;

- обеспечение образовательных учреждений МО учебно-методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

- замена и установка технических средств организации дорожного движения, нанесение дорожной разметки, в т.ч. проектные работы;

- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи;

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 дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- установка и замена знаков дорожного движения, нанесение дорожной разметки мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры Усть-Луковского сельсовета должны стать:

на первом этапе (2019-2023гг.):

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме

- проектирование и капитальный ремонт искусственных сооружений

Повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств организации дорожного движения на дорогах.

на втором этапе (2024-2028гг.):

- содержание автомобильных дорог обще о пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме

- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению МО

- проектирование и строительство тротуаров в населенных пунктах МО

на третьем этапе на перспективу (2029-2035 гг.):

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме

- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

Развитие транспортной инфраструктуры на территории МО должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

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

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет 91096,5 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, натравленных на реализацию Программы за отчетный год;

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

u - сумма «положительной экономии».

К «положительной экономии» 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 цепом 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 цепом 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 вместе с годовыми отчетами по исполнению бюджета.

Сведения о планируемых значениях показателей Программы

Таблица № 8

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование индикатора | Ед. изм. | Показатели по годам | | | | | |
| 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 20232025 | 2026-2035 |
| Технико-Экономические показатели | | | | | | | | |
| 1 | Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 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 | 1,4 | 2,0 | 1,9 | 2,7 | 9,0 | 15,0 |
| 4 | Количество капитально отремонтированных искусственных сооружений (мостов) | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | Количество спроектированных и устроенных тротуаров, велосипедных дорожек | м | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | Количество паспортизированных участков дорог общего пользования местного значения | ед. | 0 | 0 | 0 | 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 |

**VIII ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОННЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ УСТЬ-ЛУКОВСКОГО СЕЛЬСОВЕТА**

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правого регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29.07.2013 № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений и городских округов. Затем, в конце декабря 2014 года в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры.

Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана городского округа или поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены, в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований.

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития социальной инфраструктуры сельских поселений, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с честью 4 статьи 14 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4 Требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 01.10.2015 № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких Программ в отношении городских округов и городских поселений, по общему правилу, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, поселения документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования планом и программой комплексного социально-экономического развития поселения, городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Положения Градостроительного кодекса РФ и существование отдельных требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры - это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов.

Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программ связаны со сроками утверждения генерального плана программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов поселений подлежат утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта Программы в составе единого комплексного проекта управления развитием территории городского округа или поселения, в который также входит и разработка генерального плана.

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

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры

- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;

- координация усилий федеральных органов исполнительной впали, органов исполнительной власти Новосибирской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

- 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;

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

Развитие транспорта на территории МО должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Транспортная система Усть-Луковского сельсовета является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры Усть-Луковского сельсовета, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.