МУНИЦИПАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ

МАЛИНОВСКОГО СЕЛЬСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ

АДМИНИСТРАЦИЯ МАЛИНОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

# 01.11.2016 № 91

# с. Малиновка Кожевниковского района Томской области

Об утверждении муниципальной Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Малиновского сельского поселения Кожевниковского района на 2016 – 2020 годы и с перспективой до 2032 года

 *(В редакции постановления Администрации Малиновского сельского поселения от 16.01.2018 №6, от 11.01.2019 № 5, от 11.10.2019 № 98, от 17.01.2020 № 4, от 19.10.2020 № 87, от 19.02.2021 № 17, от 03.03.2022 № 34)*

В соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, Федеральным законом от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральным законом от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», на основании Устава муниципального образования «Малиновское сельское поселение»,

**ПОСТАНОВЛЯЮ:**

1.Утвердить муниципальную Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Малиновского сельского поселения Кожевниковского района на 2016 – 2020 годы и с перспективой до 2032 года согласно приложению.

2. Обнародовать настоящее постановление в установленном Уставом Малиновского сельского поселения порядке и разместить на официальном сайте Малиновского сельского поселения в сети «Интернет» по адресу: http:/ malinovka.kozhreg.ru

3. Настоящее постановление вступает в силу с даты обнародования.

4. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

Глава поселения В.Н. Бевз

ПРИЛОЖЕНИЕ

к постановлению Администрации

 Малиновского сельского поселения

Кожевниковского района

от 01.11.2016 № 91

**Муниципальная Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры**

**Малиновского сельского поселения Кожевниковского района**

**на 2016 – 2020 годы и с перспективой до 2032 года**

**Паспорт**

Муниципальной Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры

Малиновского сельского поселения Кожевниковского района

 на 2016 – 2020 годы и с перспективой до 2032 года

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование муниципальной Программы | Муниципальная Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Малиновского сельского поселения Кожевниковского района на 2016 – 2020 годы и с перспективой до 2032 года (далее – Программа) |
| Основание для разработки Программы | Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ;Федеральный закон от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; Постановления Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». |
| Заказчик Программы | Администрация Малиновского сельского поселения Кожевниковского района Юридический и почтовый адрес: 636176, Томская область, Кожевниковский район, с. Малиновка, ул. Школьная, 13 |
| Разработчик Программы | Администрация Малиновского сельского поселения Кожевниковского района Юридический и почтовый адрес: 636176, Томская область, Кожевниковский район, с. Малиновка, ул. Школьная, 13 |
| Цель Программы | Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Малиновского сельского поселения, повышение уровня безопасности дорожного движения. |
| Задачи Программы  | 1. Обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Малиновского сельского поселения;2. Повышение безопасности на дорогах;3. Улучшение транспортного обслуживания населения |
| Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры | Индикаторами, характеризующими успешность реализации Программы, станут:Отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения 16,7 км;Доля протяженности автомобильных дорого общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, 21 %; Доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, 0 единиц на 1 тыс. автотранспортных средств |
| Сроки и этапы реализации Программы | Срок реализации Программы 2016-2032 годы, в 2 этапа1 этап – с 2016 по 2020 годы2 этап – с 2021 по 2032 годы |
| Укрупненные описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | * + проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения;
	+ инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства;
	+ капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы;
	+ размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов;
	+ оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта;
	+ создание инфраструктуры автосервиса.
 |
| Объемы и источники финансирования Программы, (тыс. руб.) *(В редакции постановления Администрации Малиновского сельского поселения от 16.01.2018 №6, от 11.01.2019 № 5, от 17.01.2020 № 4, от 19.10.2020 № 87, от 19.02.2021 № 17, от 03.03.2022 № 34*) | Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2016-2032 годов составляет 55821,564 тыс. руб., в том числе по годам:2016 год - 1318,717 тыс. рублей;2017 год - 3116,218 тыс. рублей; 2018 год - 3086,796 тыс. рублей; 2019 год - 3840,794 тыс. рублей;2020 год - 3134,760 тыс. рублей;2021 год - 3607,676 тыс. рублей;2022 год – 3287,873 тыс. рублей;2023-2032 год – 34428,730 тыс. рублейФинансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств областного бюджета, бюджета Малиновского сельского поселения.Финансирование из бюджета МО ежегодно уточняется при формировании бюджета на очередной финансовый год. Показатели финансирования подлежат уточнению с учетом разработанной проектно-сметной документации и фактического выделения средств из бюджетов всех уровней. *(В редакции постановления Администрации Малиновского сельского поселения от 16.01.2018 №6, от 11.01.2019 № 5, от 17.01.2020 № 4, от 19.10.2020 № 87, от 19.02.2021 № 17, от 03.03.2022 №340*) |

**Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

**1.1. Анализ положения Малиновского сельского поселения Кожевниковского района в структуре пространственной организации**

**Томской области**

Малиновское поселение расположено в центральной части Кожевниковского района. Административный центр Малиновского сельского поселения – с. Малиновка расположена в 39 км от административного центра Кожевниковского района - с. Кожевниково и 150 км от административного центра Томской области – г.Томск. Общая площадь земель в границах поселения составляет 55426 га.

Малиновское сельское поселение является одним из 8 поселений Кожевниковского района.

Поселение граничит с севера - со Староювалинским сельским поселением, на северо-востоке – с Кожевниковским сельским поселением, на западе с Уртамским сельским поселением, на юге – с Вороновским сельским поселением и на западе – с Новосибирской областью.

Граница территории Малиновского сельского поселения установлена Законом Томской области от 10.09.2004 № 203-ОЗ «О наделении статусом муниципального района, сельского поселения установления границ муниципальных образований на территории Кожевниковского района».

 Тип климата — континентально-циклонический (переходный от европейского умеренно континентального к сибирскому резко континентальному). Среднегодовая температура: 0,9 °C. Безморозный период составляет 110—120 дней. Зима суровая и продолжительная, минимальная зарегистрированная температура −55 °C (январь 1931 года). Максимальная зарегистрированная температура +37,7 °C. Средняя температура января: −17,1 °C, средняя температура июля: +18,7 °C. В конце января и февраля бывают кратковременные оттепели до +3 °C, которые приносятся с циклонами из северной [Атлантики](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D1%82%D0%BB%D0%B0%D0%BD%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%BE%D0%BA%D0%B5%D0%B0%D0%BD). Смена сезонов происходит достаточно быстро, но наблюдаются возвраты к холодам и оттепелям. Годовое количество осадков — 568 мм. Основная их часть выпадает в тёплый период года. Средняя скорость ветра 1,6 м/с, но начале весны часто дуют сильные ветра с порывами до 30 м/с, всё это вызывается частыми циклонами в этот период с их фронтами. Господствуют ветры юго-западного и южного направлений — около 50 %. Отопительный период длится с октября по май.

**1.2. Социально-экономическая характеристика Малиновского сельского поселения Кожевниковского района, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса**

С.Малиновка основана в 1927 году. В состав территории Малиновского сельского поселения в соответствии с Законом Томской области от 10.09.2004г. №203-ОЗ « О наделении статусом муниципального района, сельского поселения и установлении границ муниципальных образований на территории Кожевниковского района» входят земли 5 населенных пунктов:

с.Малиновка,

с.Новосергеевка,

с. Тека,

 д. Верхняя Уртамка,

с. Борзуновка.

Численность постоянного населения Малиновского сельского поселения на 01.01.2016 года составляет 1427 человек, что составляет 7% от общей численности населения Кожевниковского района. Плотность населения составляет 2,6 чел/км2.

Миграционная активность за последние 5 лет характеризуется миграционной убылью населения. Ежегодно в поселение прибывает около 30 человек, а убывает около 35-40 человек. В связи с этим в поселении наблюдается естественная убыль населения, следовательно, численность населения поселения уменьшается.

В настоящее время в Малиновском сельском поселении сложилась следующая демографическая ситуация:

- население моложе трудоспособного возраста – 243 человек;

- население трудоспособного возраста – 816 человека, из них трудоспособное население – 435 человек;

 - пенсионного возраста – 368 человека.

Анализ половозрастной структуры показал, что на ближайшую перспективу без учета миграционного движения складывается тенденция уменьшения доли трудоспособного населения и увеличения — нетрудоспособного, что повысит демографическую нагрузку на население и негативно скажется на формировании трудовых ресурсов.

Увеличение категории нетрудоспособного населения помимо особенности сложившейся структуры и возрастных групп населения, также обусловлено складывающимися в стране тенденциями увеличения рождаемости и продолжительности жизни населения.

Характер рождаемости в настоящее время определяется массовым распространением малодетности (1-2 ребенка).

Характер смертности определяется практически необратимым процессом старения населения, регрессивной структурой населения, а также ростом смертности населения в трудоспособном возрасте, особенно у мужчин.

 Общей стратегической целью социально-экономического развития поселения на прогнозный период является обеспечение повышения уровня и качества жизни населения, приток инвестиций в экономику муниципального образования, что обеспечит создание современных производств на его территории, а также увеличит налоговые поступления в бюджеты всех уровней.

Природные ресурсы – значимый фактор для привлечения инвесторов в пищевую промышленность, сельское хозяйство.

Современный уровень развития сферы социально-культурного обслуживания в Малиновском сельском поселении по некоторым показателям и в ассортименте предоставляемых услуг не обеспечивает полноценного удовлетворения потребностей населения. Имеют место диспропорции в состоянии и темпах роста отдельных её отраслей, выражающиеся в отставании здравоохранения, предприятий общественного питания, бытового обслуживания.

Правовым актом территориального планирования муниципального уровня является генеральный план. Генеральный план Малиновского сельского поселения Кожевниковского района утвержден решением Совета Малиновского сельского поселения Кожевниковского района от 13 ноября 2013 года № 51, согласно которому установлены и утверждены:

- положение о территориальном планировании;

- материалы по обоснованию генерального плана;

- правила землепользования и застройки, в которые внесены изменения решением Совета Малиновского сельского поселения от 24 июня 2015 года № 126

На основании генерального плана Малиновского сельского поселения Кожевниковского района юридически обоснованно осуществляются последующие этапы градостроительной деятельности на территории поселения:

- постановлением администрации Малиновского сельского поселения Кожевниковского района от 09 марта 2016 года № 18 утверждена муниципальная программа комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры муниципального образования «Малиновское сельское поселение» на 2016 – 2020 годы;

- постановлением администрации Малиновского сельского поселения Кожевниковкого района от 15 сентября 2014 года утверждено положение о составе, порядке, подготовки и утверждения местных нормативов градостроительного проектирования муниципального образования «Малиновское сельское поселения»;

- постановлением администрации Малиновского сельского поселения Кожевниковкого района от 26 июня 2014 года утвержден административный регламент предоставления муниципальной услуги «Подготовка, утверждение и выдача градостроительного плана земельного участка»

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Малиновского сельского поселения. Они связывают территорию поселения, обеспечивают жизнедеятельность всех населенных пунктов в его составе и во многом определяют возможности развития экономики сельского поселения. Сеть автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, а также позволяет расширить производственные возможности за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Значение автомобильных дорог постоянно растет в связи с изменением образа жизни людей, превращением автомобиля в необходимое средство передвижения, со значительным повышением спроса на автомобильные перевозки в условиях роста промышленного и сельскохозяйственного производства, увеличения объемов строительства и торговли и развития сферы услуг.

В настоящее время протяженность автомобильных дорог общего пользования Малиновского сельского поселения составляет 23,7 км.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2032 году увеличится. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2032 году также увеличится на 10 процентов.

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

Транспортная инфраструктура – [система](http://official.academic.ru/23018/%D0%A1%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BC%D0%B0) коммуникаций и объектов сельского, внешнего пассажирского и грузового транспорта, включающая улично-дорожную сеть, линии и [сооружения](http://official.academic.ru/23891/%D0%A1%D0%BE%D0%BE%D1%80%D1%83%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F) внеуличного транспорта, объекты обслуживания пассажиров, объекты обработки грузов, объекты постоянного и временного хранения и технического обслуживания транспортных средств... Уровень развития транспортной сферы в сильной степени определяется общим состоянием экономики отдельных территориальных образований, инвестиционной и социальной политикой государственных структур и другими факторами. В числе последних, важная роль принадлежит особенностям географического положения сельского поселения.

Транспортная инфраструктура Малиновского сельского поселения представлена автомобильными дорогами общего пользования местного значения находящимися на балансе Малиновского сельского поселения Кожевниковского района и дорог районного значения.

Ближайшая железнодорожная станция для перевозки грузов и пассажиров находится на расстоянии в 150 км (г. Томск).

Внешние транспортно-экономические связи Малиновского сельского поселения с другими регионами осуществляются одним видом транспорта: автомобильным.

Воздушные перевозки из поселения не осуществляются.

Водный транспорт на территории поселения не развит в связи с отсутствием судоходных рек.

Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог в границах сельского поселения.

**1.4. Характеристика сети дорог Малиновского сельского поселения Кожевниковского района, параметра дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог**

Улично-дорожная сеть входит в состав всех территориальных зон и представляет собой часть территории, ограниченную красными линиями и предназначенную для движения транспортных средств и пешеходов, прокладки инженерных коммуникаций, размещения зеленых насаждений и шумозащитных устройств, установки технических средств информации и организации движения. Интенсивность автодвижения на улицах населенных пунктов не велика.

Улично-дорожная сеть населенных пунктов обеспечивает внутренние транспортные связи, включает в себя въезды и выезды на территорию населенных пунктов, главные улицы застройки, основные и второстепенные проезды.

 Главные улицы являются основными транспортными и функционально-планировочными осями территории застройки. Они обеспечивают транспортное обслуживание жилой застройки и не осуществляют пропуск транзитных общепоселковых транспортных потоков.

 Основные проезды обеспечивают подъезд транспорта к группам жилых зданий.

Второстепенные проезды обеспечивают подъезд транспорта к отдельным зданиям.

К основным недостаткам улично-дорожной сети населенных пунктов следует отнести:

* нечеткую дифференциацию уличной сети;
* отсутствие пешеходных тротуаров на ряде улиц;
* отсутствие твердого покрытия на ряде улиц.

 Наряду с пассажирским транспортом общественного пользования продолжается рост количества индивидуального автомобильного транспорта. Наибольший рост количества автотранспортных средств произошел за счет значительного увеличения количества легковых автомобилей.

 Хранение автомобилей осуществляется в основном на придомовых участках. Открытые площадки для хранения индивидуального транспорта почти отсутствуют.

Пассажирские перевозки на территории поселения осуществляются автобусами автотранспортных предприятий и индивидуальных предпринимателей.

 В результате анализа, выявлены следующие проблемы транспортной инфраструктуры сельского поселения:

1. Требуется проведение капитального ремонта и реконструкции дорог внутри населенных пунктов;

2. Общественные зоны необходимо оборудовать стоянками автотранспорта

3. Необходимо обязательное строительство как дорог с покрытием, так и улучшенных грунтовых дорог до населенных пунктов, куда на данный момент идут только грунтовые дороги.

В состав Малиновского МО входят 5 населенных пунктов.

Таблица 1 - Расстояния между с. Малиновка и населенными пунктами муниципального образования.

|  |  |
| --- | --- |
| Населенные пункты | Расстояние до с. Малиновка, км |
| деревня Верхняя Уртамка | 7,0 |
| село Борзуновка  | 6,0 |
| село Новосергеевка | 9,0 |
| село Тека | 15,0 |

Основные показатели по существующей улично-дорожной сети населенных пунктов Малиновского сельского поселения сведены в таблице 2.

Таблица 2 - Показатели существующей улично-дорожной сети Малиновского сельского поселения Кожевниковского района

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование автодороги | Вид покрытия | Протяженность(км) |
|  | **с. Тека**  |  |  |
| 1. | ул. Ленина  | гравийное | 0,750 |
| 2. | ул. Набережная  | гравийное | 0,887 |
|  3.  | ул. Полевая  | грунтовая | 0,500 |
| 4. | пер. Школьный  | грунтовая  | 0,368 |
| 5.  | ул. Молодежная  | гравийное | 0,290 |
| 6.  | ул. Садовая  | гравийное | 0,850 |
| 7.  | пер. от ул. Молодежной до ул. ул. Садовой 18  | гравийное | 0,150 |
|  | **ИТОГО по с. Тека:**  |  | **3795** |
|  | гравийное  |  | **2927** |
|  | грунтовая |  | **0,868** |
|  | **с. Новосергеевка**  |  |  |
| 8. | ул. Молодежная  | асфальтобетон | 0,580 |
| 9.  | ул. Молодежная  | грунт (глина) | 0,290 |
| 10.  | пер. Почтовый  | грунт (глина) | 0,400 |
| 11. | ул. Лыскова  | асфальтобетон | 0,520 |
| 12.  | ул. Лыскова  | асфальтобетон | 0,600 |
| 13.  | ул. Комсомольская  | гравийно-песчаная смесь | 0,750 |
| 14.  | ул. 8-е Марта  | гравийно-песчаная смесь | 0,500 |
| 15.  | ул. Ленина  | асфальтобетон | 0,500 |
| 16.  | ул. Ленина | грунт (глина) | 0,550 |
| 17.  | ул. Советская  | глина  | 0,700 |
| 18.  | ул. Новая Жизнь  | гравийно-песчаная смесь | 0,600 |
| 19.  | пер. от ул. Комсомольская 30 до ул. 8-е Марта 1 | грунт | 0,275 |
| 20. | пер. от ул. Комсомольская 21 до ул. Ленина 8 | гравийное  | 0,160 |
| 21. | пер. от ул. Лыскова 17 до ул. Новая Жизнь 10 | грунт | 0,180 |
|  | **ИТОГО по** **с. Новосергеевка:** |  | **6605** |
|  | асфальтобетон |  | **2200** |
|  | грунт (глина) |  | **2395** |
|  | гравийно-песчаная смесь |  | **1850** |
|  | гравийное |  | **0,160** |
|  | **с. Малиновка** |  |  |
| 22. | ул. Новая  | асфальтобетон | 0,510 |
| 23. | ул. Кирова  | гравийное | 2200 |
| 24. | ул. Кирова | асфальтобетон | 1020 |
| 25. | ул. Лесная  | асфальтобетон | 0,710 |
| 26. | ул. Школьная  | асфальтобетон | 0,830 |
| 27. | ул. Верхняя  | гравийное  | 1400 |
| 28. | пер. от ул. Школьная 9 до ул. Кирова 85 | грунт | 0,169 |
| 29. | от КОЖ 69 ул. Школьная до КОЖ 68 | грунт, глина | 0,235 |
| 30. | пер. от ул. Школьная 8 до ул. Лесная 14 | асфальтобетон | 0,242 |
| 31.  | пер. от ул. Школьная 1 до ул. Лесная 2 | гравийно-песчаная смесь | 0,188 |
|  | **ИТОГО по** **с. Малиновка:** |  | **7504** |
|  | асфальтобетон |  | **3312** |
|  | гравийное |  | **3600** |
|  | грунт, глина |  | **0,404** |
|  | гравийно-песчаная смесь |  | **0,188** |
|  | **с. Борзуновка** |  |  |
| 32. | ул. Гагарина  | асфальтобетон | 2350 |
| 33.  | ул. Молодёжная  | асфальтобетон | 650 |
| 34. | пер. Школьный  | асфальтобетон | 140 |
| 35.  | пер. от ул. Молодёжная 15 до ул. Гагарина 39 | асфальтобетон | 206 |
| 36.  | пер. от ул. Молодёжная 19 до ул. Гагарина 47  | асфальтобетон | 180 |
| 37.  | от остановки с. Борзуновка до ул. Заречной д. Верхняя Уртамка | асфальтобетон | 980 |
|  | **ИТОГО по** **с. Борзуновка** |  | **4506** |
|  | **д. Верхняя Уртамка** |  |  |
| 38. | ул. Заречная  | асфальтобетон | **1330** |
|  | **ИТОГО по поселению:**  |  | **23740** |
|  | асфальтобетон |  | **11348** |
|  | грунт, глина |  | **2799** |
|  | гравийно-песчаная смесь |  | **2038** |
|  | гравийное |  | **7555** |

Согласно Постановления Правительства Российской Федерации от 28 сентября 2009 года N 767 «Об утверждении Правил классификации автомобильных дорог в Российской Федерации и их отнесения к категориям автомобильных дорог», автомобильные дороги местного значения Малиновского сельского поселения относятся к III, IV, V технической категории, с общим числом полос движения 2-1 шт., с шириной полосы движения от 3,5 до 5м. Параметры дорог местного значения соответствуют нормативам III, IV-V категории.

Основными улицами движения автомобильного транспорта в с. Малиновка являются ул. Кирова, ул. Школьная, в д. Верхняя Уртамка – ул. Заречная, в с. Борзуновка – ул. Гагарина, в с. Тека – ул. Набережная, ул. Садовая, ул. Ленина, в с. Новосергеевка – ул. Лыскова, т.е. те улицы по которым осуществляется подъезд к социальным и производственным объектам, осуществляемым легковым и грузовым автотранспортом. На данных участках дорог интенсивность движения потоков транспортных средств составляет от 50 до 100 ед./сут.

На остальных автомобильных дорогах поселения интенсивность движения потоков транспортных средств составляет менее 50 ед./сут.

Скорость движения на дорогах поселения составляет 20-60 км/час.

Улично-дорожная сеть Малиновского сельского поселения не перегружена автотранспортом, отсутствуют заторы и нет в затруднение парковки, что не приводит к увеличению выбросов, загрязняющих атмосферу поселения. Помимо химического загрязнения атмосферного воздуха для транспорта характерны и другие виды негативного воздействия на среду обитания человека. Так, большинство выбросов токсических веществ сосредоточиваются на поверхности почвы, где происходит их постепенное депонирование, что ведет к изменению химических и физико-химических свойств субстрата.

Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог в границах сельского поселения.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Малиновского сельского поселения, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования в границах сельского поселения имеет важное значение для поселения.

Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

 Наиболее важной проблемой развития сети автомобильных дорог поселения являются автомобильные дороги общего пользования. В настоящее время автомобильные дороги общего пользования в границах поселения оставляют желать лучшего.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, повышению уровня аварийности.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения в Малиновском сельском поселении составляет 23,7 км, в том числе с твердым покрытием 11,3 км.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете Малиновского сельского поселения эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения 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.

**1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами)**

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 5% в год). На 01.01.2016 года количество грузовых автомобилей составляет 22, легковых – 200.

Хранение автотранспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения.

Предполагается, что грузовые автомобили будут находиться на хранении в агропромышленной зоне поселения. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков.

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

Транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры поселения, удовлетворяющая потребности всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. Устойчивое и эффективное функционирование транспорта является необходимым условием для полного удовлетворения потребностей населения в перевозках и успешной работы всех предприятий поселения.

Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобус, жители поселения могут перемещаться в районный центр – с. Кожевниково

Автотранспортные предприятия на территории Малиновского сельского поселения отсутствуют.

Большинство трудовых передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения.

**1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения**

Пешеходное и велосипедное движение происходит в основном по проезжим частям улиц, в связи с отсутствием пешеходных дорожек (тротуаров), что может приводить к возникновению дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на улицах населенных пунктов.

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

Грузовой транспорт наиболее активно наблюдается в населенных пунктах, где ведут производственную деятельность сельскохозяйственные предприятия в с. Новосергеевка, с. Тека. Максимальные величины корреспонденций грузового транспорта образуются как внутри промышленных секторов поселения, так и на связях между ними.

В составе движения грузового транспорта в целом по улицам Малиновского сельского поселения преобладают автомобили грузоподъемностью до 2т, а также от 2 до 8 т. Основными улицами по которым происходит движение грузовых транспортных средств с. Малиновка являются ул. Кирова, ул. Школьная, в с. Борзуновка – ул. Гагарина, в с. Тека – ул. Набережная, ул. Полевая, в с. Новосергеевка – ул. Лыскова, ул. Молодежная.

На территории поселения дорожные службы отсутствуют.

Работы по ремонту дорог проводит ОГУП «Кожевниковское дорожно-строительное управление», для очистки дорог от снега, скашивание травы с обочин дорог, на территории поселения в основном привлекаются индивидуальные предприниматели или физические лица.

Обеспечивает население питьевой водой КРМУП «Комремстройхоз», а также осуществляет содержание в надлежащем состоянии площадок временного хранения и сортировки отходов. Для того, чтобы не создавать на улицах поселения затруднения в передвижении транспортных средств, администрацией поселения привлекаются рабочие и техника для сбор и вывоз мусора. Также в зимний период проводится расчистка улиц от снега.

**1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения**

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития Малиновского сельского поселения.

Принудительное соблюдение существующих ограничений транспортных средств. Применение принудительных мер с использованием выборочной проверки дыхания водителей на алкоголь, оказывается наиболее эффективным для снижения дорожно-транспортных происшествий.

Наиболее эффективной мерой для повышения уровня безопасности в области использования ремней безопасности являются ужесточенные законодательные меры и полицейское правоприменение штрафов и иных взысканий с водителей, нарушивших данные требования.

Главной задачей обеспечения безопасности является организация единой совокупной системы управления безопасностью на автомобильных дорогах в условиях рыночного хозяйствования с созданием эффективного механизма регулирования транспортной деятельности под надзором федеральных исполнительных органов и органов местного самоуправления, различных общественных объединений.

Базовыми данными при принятии управленческих решений являются статистические сведения, которые формируются специалистами безопасности дорожного движения и применяются для анализа ДТП, выявления проблемных точек и негативных тенденций, оценки эффективности мер, которые направлены на сокращение количества, тяжести ДТП.

Профилактика дорожно-транспортного травматизма, разработка новых подходов в популяризации правил дорожного движения, обсуждение вопросов усиления взаимодействия между ведомствами в управлении безопасностью дорожного движения, определение первоочередных мер, которые направлены на улучшение ситуации на дорогах, должны стоять на контроле у уполномоченных на то людей, которые способны незамедлительно реагировать на сложившуюся ситуацию на автомобильных дорогах.

Таким образом, к приоритетным задачам социального и экономического развития поселения в среднесрочной и долгосрочной перспективе относятся задачи по сохранению жизни и здоровья участников дорожного движения. Их достижение планируется путем улучшения организации дорожного движения, инфраструктуры автомобильных дорог, дисциплины среди участников дорожного движения, качества оказания медицинской помощи пострадавшим и т. д. Вследствие этого планируется снижение социально-экономического и демографического ущерба в результате ДТП и их последствий, что будет способствовать уменьшению темпов убыли населения Малиновского сельского поселения и формированию условий для его роста.

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

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

**1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Малиновского сельского поселения Кожевниковского района**

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Малиновского сельского поселения разработаны на основе тщательного и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Приоритетными направления развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;

- развитие дорожного сервиса на территории сельского поселения для возможности получения квалифицированных услуг по сервисному обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.

Отсюда вытекают новые требования к транспортной системе, а именно, переход от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития. Это, прежде всего, предполагает более эффективное производительное качественное использование имеющегося потенциала и, в частности, переход к более качественным транспортным услугам.

**1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Малиновского сельского поселения Кожевниковского района**

Реализация Программы осуществляется через систему программных мероприятий разрабатываемых муниципальных программ Малиновского сельского поселения Кожевниковского района, а также с учетом федеральных проектов и программ, государственных программ Томской области и муниципальных программ муниципального образования Кожевниковский район, реализуемых на территории поселения.

В соответствии с изложенной в Программе политикой администрация Малиновского сельского поселения Кожевниковского района должна разрабатывать муниципальные программы, конкретизировать мероприятия, способствующие достижению стратегических целей и решению поставленных Программой задач.

**1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

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 опережает темпы роста развития дорожной сети на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д.

Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, 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 внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования Малиновского сельского поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

- 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 внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования;

-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.

Предоставление и расходование средств дорожного фонда Малиновского сельского поселения осуществляется в объемах, определенных решением о бюджете муниципального образования «Малиновское сельское поселение» на очередной финансовый год и по направлениям определенным решением Совета Малиновского сельского поселения от 05.08.2013 № 38 «О порядке формирования и использования муниципального дорожного фонда Малиновского сельского поселения».

**Раздел 2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Малиновского сельского поселения Кожевниковского района**

**2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения**

Размеры территорий для нового строительства (размещения жилищного фонда, общественных зданий и сооружений, отдельных коммунальных и промышленных объектов, не требующих устройства санитарно-защитных зон, для устройства путей внутрипоселенческого сообщения и мест общего пользования), определяются в соответствии с правилами и нормами проектирования, установленными в СНиП 2.07.01-89\*.

Согласно прогнозу демографического развития территории, численность населения к основному расчетному сроку достигнет 1608 человек. Соответственно, в течение первой очереди и расчетного срока подлежит расселению 181 человек или 60 семей при условно принимаемом коэффициенте семейности равном 3.

С учетом освоения территорий под застройку индивидуальными жилыми домами с участками при доме от 0,15 до 0,20 га, потребность в селитебной территории составит 12 га.

Расчет территории для размещения объектов социального, культурного, коммунально-бытового обслуживания произведен исходя из нормы 25% от площади жилой территории и составляет 5 га.

Расчет территории, занимаемой улично - дорожной сетью составляет 10-15% от жилой застройки, это в среднем 3 га.

Расчет ландшафтно-рекреационных территорий производится согласно нормам СНиП 2.07.01.-89\*. Площадь озелененных территорий для сельских поселений рассчитывается, исходя из норматива 12 м2/чел. Площадь озелененных территорий на расчетный срок составляет 1,9 га.

Расчет коммунально-складской зоны производится, исходя из норматива 2,5 м2 на одного человека постоянного населения и 0,09 м2 на одного отдыхающего (временного населения). Потребность в коммунально-складской зоне составит 0,4 га, в том числе:

* 4020 м2 для постоянного населения;

- 145 м2 для временного населения.

Также, были учтены приоритетные направления развития населенных пунктов, инвестиционные проекты и потребность в территориях для полноценного экономического развития.

Строительство нового жилья, преимущественно усадебного типа возможно за счет уплотнения существующей застройки, либо снос ветхого жилого фонда с последующим возведением индивидуальной жилой застройки на освободившихся территориях.

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

С ростом промышленного производства и повышением жизненного уровня ускоренно растут мобильность и подвижность населения, объемы и дальность перевозок, в значительной мере определяющие социально-экономическое развитие общества. Мобильность товаров, подвижность населения во многом определяют эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения. Потребность человека в передвижении во многом определяется:

- уровнем развития общества;

- социальной структурой;

- укладом жизни;

- характером расселения по территории поселения;

- свободным временем и реальными доходами населения;

- культурно-бытовыми потребностями;

- концентрацией мест жительства и мест работы;

- ростом поселения и др.

Передвижения человека могут быть пешеходными и транспортными (на индивидуальном или общественном транспорте). В случае сочетания нескольких способов передвижений или видов транспорта, их называют сложными или комбинированными. Любые передвижения осуществляются в соответствии с определенной целью: трудовые, учебные, культурно-бытовые, служебные.

Трудовые − поездки на работу, с работы. Эти передвижения наиболее устойчивые и составляют 50−60%.

Учебные − поездки учащихся, студентов в учебные заведения и обратно. Доля передвижений, в соответствии с этой целью, составляет 15−25%.

Культурно-бытовые − поездки по различным личным и бытовым нуждам, являющиеся эпизодическими и зависящие от доходов, социального статуса, рода занятий, возраста и др.

Служебные − поездки в рабочее время при производственной необходимости или выполнении служебных обязанностей.

Выбор способа передвижения, вида транспорта и степени их использования зависят от ряда факторов: социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к референтной группе), личностные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий, экономическое положение, образ жизни, представление о себе), культурные (культура, субкультура, принадлежность к социальному классу), психологические (мотивация), состояние развития транспортной системы, качество транспортного обслуживания территории, уровень автомобилизации, расстояние передвижения и др.

Таблица 3 - Прогноз транспортного спроса сельского поселения

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **Единица измерения** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021-2032** |
| Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения |
| 1.1 | Объем грузоперевозок | тонн | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| 1.2 | Объем пассажироперевозок | чел | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта (объем грузоперевозок) |
| 2.1 | воздушный транспорт | тонн | - | - | - | - | - | - | - |
| 2.2 | водный транспорт | тонн | - | - | - | - | - | - | - |
| 2.3 | железнодорожный транспорт | тонн | - | - | - | - | - | - | - |
| 2.4 | автотранспорт | тонн | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Прогноз развития дорожной сети поселения |
| 3.1 | протяженность дорожной сети | км | 23,7 | 23,7 | 23,7 | 23,7 | 23,7 | 23,7 | 23,7 |
| Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения |
| 4.1 | индивидуальный автотранспорт | ед. | 186 | 196 | 206 | 216 | 227 | 238 | 250 |
| 4.2 | общественный транспорт | авт. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Прогноз показателей безопасности дорожного движения |
| 5.1 | Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

**2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

Воздушные и железнодорожные перевозки из поселения не осуществляются.

Водный транспорт на территории района поселения не развит в связи с отсутствием судоходных рек.

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры Малиновского сельского поселения, 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.

**2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения**

Автодороги с асфальтобетонным покрытием находятся в удовлетворительном состоянии, местами требуют ремонта.

Межремонтные сроки эксплуатации мостов составляют 30-35 лет. После указанного срока в сооружении начинают развиваться необратимые дефекты, которые ведут к снижению грузоподъемности сооружения. В связи с вышесказанным необходимо производство своевременных ремонтных работ.

Незначительная часть автомобильных дорог общего пользования местного значения имеют грунтовое покрытие, что существенно мешает социально-экономическому развитию поселения и негативно сказывается на безопасности дорожного движения и скорости движения, а также приводит к повышенному износу транспортных средств и дополнительному расходу топлива.

Отставание развития дорожной сети сдерживает социально-экономический рост во всех отраслях экономики и уменьшает мобильность передвижения трудовых ресурсов.

В соответствии с определёнными выше приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения проектом Программы предусмотрены нижеописанные мероприятия по оптимизации улично-дорожной сети.

Программой даются предложения по формированию дорожной сети в соответствие с нормативами.

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах сельского населенного пункта и сельского поселения принимаются в соответствии со СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Таблица 4 Параметры уличной сети в пределах сельского поселения

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Категория сельских улиц и дорог** | **Основное назначение** | **Расчётная скорость движения км/ч** | **Ширина полосы движения, м** | **Число полос движения** | **Ширина пешеходной части тротуара, м** |
| Поселковая дорога | Связь сельского поселения с внешними дорогами общей сети | 60 | 3,5 | 2 | - |
| Главная улица | Связь жилых территорий с общественным центром | 40 | 3,5 | 2 - 3 | 1,5 – 2,25 |
| Улица в жилой застройкеосновная | Связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением | 40 | 3,0 | 2 | 1,0 – 1,5 |
| второстепенная(переулок) | Связь между основными жилыми улицами | 30 | 2,75 | 2 | 1,0 |
| проезд | Связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей | 20 | 2,75 – 3,0 | 1 | 0 – 1,0 |
| Хозяйственный проезд, скотопрогон | Прогон личного скота и проезд грузового транспорта к приусадебным участкам | 30 | 4,5 | 1 | - |

Уровень транспортного обеспечения существенно влияет на градостроительную ценность территории. Задача развития транспортной инфраструктуры - создание благоприятной среды для жизнедеятельности населения, нейтрализация отрицательных климатических факторов, снижение социальной напряженности от транспортного дискомфорта.

Генеральным планом предложен ремонт и реконструкция уже существующих улиц и дорог. Ширина проезжей части поселковых дорог и главных улиц – 7 м, улиц в жилой застройке, проездов и улично-дорожной сети за расчетный срок – 6 м. Проектом предлагается дорожная одежда с покрытием из асфальтобетона.

В проекте принята следующая классификация улично-дорожной сети на территории Малиновского сельского поселения:

Таблица 5 - Основные показатели улично-дорожной сети Малиновского сельского поселения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Тип покрытия**  | **Ед.изм.** | **Кол-во** |
| **2016** | **I этап** | **I I этап** |
| 1 | Асфальт | км  | 11,3 | 12,9 | 19,3 |
| 2 | Гравий | км | 9,6 | 8 | 1,6 |
| 3 | Грунт | км | 2,8 | 2,8 | 2,8 |

**2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения**

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 5% в год).

На территории Малиновского сельского поселения на расчетный срок предполагается проживание 1608 человек.

Планируемая потребность объектов дорожного сервиса определена, исходя из обеспеченности населения легковыми автомобилями на расчетный срок, согласно п. 11.3. СП 42.13330.2011, - 350 ед. на 1000 человек и проектной численности жителей – 1,6 тыс. чел. Расчетное количество автомобилей составит 250 единиц.

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

* согласно п. 11.27, потребность в АЗС составляет: одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;
* согласно п. 11.26, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей;
* согласно п. 11.19, общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

Исходя из общего количества легковых автомобилей, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса, потребность в АЗС составляет: 1 топливораздаточная колонка, потребность в СТО - 1 пост. Генеральным планом для обслуживания личного автотранспорта жителей населенных пунктов сельского поселения предлагается размещение южнее границы села:

* АЗС - мощностью одна топливораздаточная колонка - 1 объект;
* СТО - мощностью один пост - 1 объект.

Так как в населенных пунктах Малиновского сельского поселения дома в жилой застройке имеют придомовые участки, обеспечивающие потребность в местах постоянного хранения индивидуального автотранспорта, размещения гаражей не требуется.

**2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

Диспропорция роста перевозок к объёмам финансирования дорожного хозяйства привели к существенному ухудшению состояния автомобильных дорог и, как следствие, к росту доли дорожно-транспортных происшествий, причиной которых служили неудовлетворительные дорожные условия. Ежегодно растет количество ДТП связанных с неудовлетворительными условиями дорог.

Потери от дорожно-транспортных происшествий, связанные с гибелью и ранениями людей, с повреждением автомобильного транспорта, влекут за собой расходы бюджетной системы на медицинское обслуживание, административные расходы и расходы по восстановлению технического оснащения дорог.

Четкое выполнение мероприятий Программы позволит снизить количество ДТП до 0 при создании удовлетворительных дорожных условий.

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

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет. Прогнозы на 2032 г. для Малиновского сельского поселения предполагают дальнейший рост легкового и грузового транспорта. Транспорт воздействует на окружающую среду, загрязняя атмосферу, изменяя климат, увеличивая бытовой шум. В связи с этим растет беспокойство по поводу воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. Возникающий риск для здоровья требует все более срочных действий для снижения негативного воздействия и связанного с ним риска. Включение вопросов защиты окружающей среды и охраны здоровья в политику для транспорта совершенно необходимо для обеспечения устойчивости развития и снижения заболеваемости.

Чтобы оценить важность проблемы, рассмотрим ряд факторов, неблагоприятно влияющих на здоровье.

 Загрязнение атмосферы. Выбросы в воздух черного дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO2), диоксид серы (SO2) и озон (О3)) приводят к множеству вредных проявления для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. В Малиновском сельском поселении транспорт (автомобильный) служит самым главным источником бытового шума. Приблизительно 10 % населения подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ.

Связанная с транспортом двигательная активность. Исследования европейских учёных показывают тенденцию к снижению уровня активности у людей, в связи с тем, что все больше людей предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечнососудистые заболевания, инсульт, диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию.

Психологическое и социальное воздействие. Психологическое и социальное воздействие транспорта часто не учитывают или недооценивают, несмотря на то, что оно может влиять на поведение при передвижении. Например, страх перед опасностью в связи с угрозой жизни, которую создает интенсивное движение транспорта, привел к тому, что все большее число родителей отвозит своих детей в школу на автомобиле. Одни лишь психологические и социальные механизмы, которые включаются ожидаемым воздействием транспорта, могут приводить к заболеваниям. Каждое заболевание может повлечь за собой изменение ментального и социального статуса человека или действовать на группу людей. То есть психологическое состояние и социальное положение могут непосредственно влиять на воздействие на человека факторов стресса в окружающей среде.

Альтернативным решением проблемы может стать снижение привлекательности автомобиля. Автомобиль должен использоваться гораздо реже, не повседневно. Кроме того, необходимо расширять использование альтернативных способов передвижения, к каким относятся пешеходное и велосипедное.

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 (не нефтяного 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 них 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.

**Раздел 3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предполагаемого к реализации варианта**

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Малиновского сельского поселения разработаны на основе тщательного и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Приоритетными направления развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;

- развитие дорожного сервиса на территории сельского поселения для возможности получения квалифицированных услуг по сервисному обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.

Отсюда вытекают новые требования к транспортной системе, а именно, переход от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития. Это, прежде всего, предполагает более эффективное производительное качественное использование имеющегося потенциала и, в частности, переход к более качественным транспортным услугам.

**Раздел 4. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономические параметры объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов)**

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

Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение комплекса мероприятий.

В рамках задачи, предусматривающих приведение автомобильных дорог местного значения, в соответствие нормативными требованиями, ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, реконструкции искусственных сооружений для приведения их характеристик в соответствие с параметрами автомобильных дорог, повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности.

В связи с тем, что воздушный, водный и железнодорожный транспорт на территории поселения отсутствует, то и развитие инфраструктуры по этим видам транспорта не предусматривается.

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

В рамках задачи, предусматривающей создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, предусмотрены мероприятия, направленные на формирование устойчивых транспортных связей с соседними населенными пунктами, муниципальными образованиями, дорогами регионального и федерального значения.

Транспортно-экономические связи осуществляются в настоящее время автомобильным транспортом. Протяженность сети дорог районного значения составляет 32,551 км.

Пассажирские перевозки на территории поселения осуществляются автобусами автотранспортных предприятий и индивидуальных предпринимателей.

Генеральным планом сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом, при этом предлагается развитие сети автобусных маршрутов.

Обустройство остановочных павильонов на сложившихся остановках общественного транспорта.

Организация автобусного сообщения населенных пунктов с центром сельского поселения.

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

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

В целях повышения безопасности дорожного движения и улучшения обслуживания пользователей предусмотрено обустройство автомобильных дорог местного значения объектами дорожного сервиса и другими предприятиями, оказывающими услуги участникам движения.

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности предусматривают меры по антитеррористической защищенности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и внедрению современного оборудования и технологий обеспечения безопасности.

Хранение автотранспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в агропромышленной зоне поселения. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

1. Обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства);

2. Строительство автостоянок около объектов обслуживания;

3. Организация общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей.

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

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных переходов, освещения участков автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

Для поддержания экологически чистой среды, при небольших отрезках для корреспонденции, на территории населённых пунктов Программой предусматривается система велосипедных дорожек и пешеходных улиц.

Мероприятия по данному разделу:

1. Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением;

2. Устройство велодорожек в поперечном профиле главных улиц*;*

**4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных хозяйств**

В целях упорядочения организации дорожного движения:

Внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам местного значения, позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

**4.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселения**

В рамках задачи, предусматривающей меры по обеспечению устойчивого функционирования автомобильных дорог общего пользования местного значения, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задач муниципального заказчика Программы, направленные на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства муниципальной собственности, установление придорожных полос автомобильных дорог местного значения и обозначение их на местности, информационное обеспечение дорожного хозяйства, выполнение работ и оказание услуг, направленных на обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения, выполнение работ и оказание услуг, направленных на правовое обеспечение реализации Программы.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

* расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
* ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- строительство тротуаров и пешеходных пространств для организации системы пешеходного движения в поселении;

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

При планировании развития транспортной системы сельского поселения необходимо учитывать перспективное развитие транспортной системы района и региона в целом. Транспортная система сельского поселения 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 сельского поселения. Данные Программой 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 для органов местного самоуправления Кожевниковского района и органов государственной власти Томской области по развитию транспортной инфраструктуры.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры на федеральном уровне определены транспортной стратегией Российской Федерации, утверждённой распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р.

Мероприятиями в части развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

* + проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения – 2017-2032гг;
	+ инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства – 2017-2032 гг;
	+ капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы – 2016-2032 гг;
	+ размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов – 2016-2032 гг;
	+ оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта – 2016-2032 гг;
	+ создание инфраструктуры автосервиса – 2017-2032 гг.

**Раздел 5. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

 Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств областного бюджета, бюджета муниципального образования Кожевниковский район, бюджета Малиновского сельского поселения.

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2016-2032 годов составляет 55821,564 тыс. руб., в том числе по годам:

2016 год - 1318,717 тыс. рублей;

2017 год - 3116,218 тыс. рублей;

2018 год - 3086,796 тыс. рублей;

2019 год - 3840,794 тыс. рублей;

2020 год - 3134,760 тыс. рублей;

2021 год - 3607,676 тыс. рублей;

2022 год - 3287,873 тыс. рублей;

2023-2032 годы - 34428,730 тыс. рублей

 *(В редакции постановления Администрации Малиновского сельского поселения от 16.01.2018 №6, от 11.01.2019 № 5, от 17.01.2020 № 4, от 19.10.2020 № 87, от 19.02.2021 № 17, от 03.03.2022 № 34*)

 На реализацию мероприятий могут привлекаться также другие источники.

 Мероприятия программы реализуются на основе муниципальных контрактов (договоров), заключаемых в соответствии с Федеральным законом "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

| **Таблица 6 - Объемы и источники финансирования мероприятий Программы** *(В редакции постановления Администрации Малиновского сельского поселения от 16.01.2018 №6, от 11.01.2019 № 5, от 17.01.2020 № 4, от 19.10.2020 № 87, от 19.02.2021 № 17, от 03.03.2022 № 34*) |
| --- |
| № п/п | Наименование мероприятия | статус | Годы реализации | Объем финансирования, тыс.рублей | Непосредственный результат реализации мероприятия | Заказчик программы |
| Всего | в разрезе источников финансирования |
| областной бюджет | районный бюджет | местный бюджет | внебюджетные источники |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
|  | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Малиновского сельского поселения Кожевниковского района на 2016-2032 годы |
| 1. | Цель: создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Малиновского сельского поселения, повышение уровня безопасности дорожного движения. |
| 1.1. | Задача: обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Малиновского сельского поселения |
| 1.1.1. | Проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полосы отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения |  | 2016 | 0,0 |  |  | 0,0 |  | получение правоустанавливающих документов на автомобильные дороги местного значения | администрация Малиновского сельского поселения |
| 2017 | 0,0 |  |  | 0,0 |  |
| 2018 | 0,0 |  |  | 0,0 |  |
| 2019 | 50,0 |  |  | 50,0 |  |
| 2020 | 0,0 |  |  | 0,0 |  |
| 2021 | 50,0 |  |  | 50,0 |  |
| 2022 | 50,0 |  |  | 50,0 |  |
| 2023-2032 | 500,0 |  |  | 500,00 |  |
| **Всего** | **650,0** |  |  | **650,0** |  |  |
| 1.1.2. | Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объемов необходимой реконструкции или нового  |  | 2016 | 0,0 |  |  | 0,0 |  | безопасное использование искусственных сооружения на автомобильных дорогах | администрация Малиновского сельского поселения |
| строительства |  |  |  |  |  |  |  |
| 2017 | 0,0 |  |  | 0,0 |  |
| 2018 | 0,0 |  |  | 0,0 |  |
| 2019 | 30,0 |  |  | 30,0 |  |
| 2020 | 0,0 |  |  | 0,0 |  |
| 2021 |  30,0 |  |  | 30,0 |  |
| 2022 | 30,0 |  |  | 30,0 |  |
| 2023-2032 | 300,00 |  |  | 300,000 |  |
| **Всего** | **390,0** |  |  | **390,0** |  |  |
| 1.1.3. | Капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы |  | 2016 | 1318,717 | 1215,892 | 102,825 |  |  | Автомобильные дороги местного значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам | администрация Малиновского сельского поселения  |
| 2017 | 3066,218 | 2255,507 | 118,711 | 692,000 |  |
| 2018 | 3086,796 | 2074,582 | 109,189 | 903,025 |  |
| 2019 | 3710,794 | 2433,727 | 128,091 | 1148,976 |  |
| 2020 | 3084,760 | 1698,582 | 102,115 | 1284,063 |  |
| 2021 | 3427,676 | 2273,677 | 119,667 | 1034,332 |  |
| 2022 | 3157,873 | 2009,463 | 105,761 | 1042,649 |  |
| 2023-2032 | 31578,73 | 20094,63 | 1057,61 | 10426,49 |  |
|  |  |  |  |  |  |
| Всего | **52431,564** | **34056,06** | **1843,969** | **16531,535** |  |  |  |
| .1.2. | Задача: Повышение безопасности на дорогах |
| 1.2.1. | Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов |  | 2016 | 0,0 |  |  | 0,0 |  | снижение дорожно-транспортных происшествий | администрация Малиновского сельского поселения  |
| 2017 | 50,0 |  | 50,0 | 0,0 |  |
| 2018 | 0,0 |  |  | 0,0 |  |
| 2019 | 50,0 |  |  | 50,0 |  |
| 2020 | 50,0 |  |  | 50,0 |  |
| 2021 | 100,0 |  |  | 100,0 |  |
| 2022 | 50,0 |  |  |  50,0 |  |
| 2023-2032 | 450,0 |  |  | 450,0 |  |
| Всего | **750,0** |  | **50,0** |  **700,0** |  |  |
| 1.3. |  Задача: улучшение транспортного обслуживания населения |
| 1.3.1. | Оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта |  | 2016 |  |  |  |  |  | создание комфортных условий для граждан | администрация Малиновского сельского поселения  |
| 2017 |  |  |  |  |  |
| 2018 |  |  |  |  |  |
| 2019 | 0,0 |  |  | 0,0 |  |
| 2020 |  |  |  |  |  |
| 2021 |  |  |  |  |  |
| 2022 |  |  |  |  |  |
| 2023-2032 | 600,0 |  |  | 600,0 |  |
| Всего | **600,0** |  |  | **600,0** |  |  |
| 1.3.2. | Создание инфраструктуры автосервиса |  | 2016 |  |  |  |  |  | создание комфортных условий для граждан | администрация Малиновского сельского поселения  |
| 2017 |  |  |  |  |  |
| 2018 |  |  |  |  |  |
| 2019 |  |  |  |  |  |
| 2020 |  |  |  |  |  |
| 2021 |  |  |  |  |  |
| 2022 |  |  |  |  |  |
| 2023-2032 | 1000,0 |  |  |  | 1000,0 |
| Всего | **1000,0** |  |  |  | **1000,0** |  |
|  | Итого по основным мероприятиям |  | 2016 | 1318,717 | 1215,892 | 102,825 |  |  |  |  |
| 2017 | 3116,218 | 2255,507 | 168,711 | 692,000 |  |
| 2018 | 3086,796 | 2074,582 | 109,189 | 903,025 |  |
| 2019 | 3840,794 | 2433,727 | 128,091 | 1278,976 |  |
| 2020 | 3134,760 | 1698,582 | 102,115 | 1334,063 |  |
| 2021 | 3607,676 | 2273,677 | 119,667 | 1214,332 |  |
| 2022 | 3287,873 | 2009,463 | 105,761 | 1172,649 |  |
| 2023-2032 | 34428,730 | 20094,63 | 1057,61 | 12276,49 | 1000,0 |
| **Всего** | **55821,564** | **34056,06** | **1893,969** | **18871,535** | **1000,0** |

**Раздел 6. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

Эффективность реализации Программы оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов.

Оценка результативности и эффективности Программы осуществляется по следующим направлениям:

- оценка степени достижения запланированных результатов, выраженных целевыми контрольными показателями по стратегическому направлению (для этого фактически достигнутые значения показателей сопоставляются с их плановыми значениями);

- оценка степени выполнения запланированных мероприятий в установленные сроки (выявления степени исполнения плана по реализации программы (подпрограммы) проводится сравнение фактических сроков реализации мероприятий плана с запланированными, а также сравнение фактически полученных результатов с ожидаемыми);

- оценка степени достижения целевых индикаторов и контрольных показателей по каждому из приоритетных направлений развития в корреспонденции с объемом фактически произведенных затрат на реализацию мероприятий (для выявления степени достижения запланированного уровня затрат фактически произведенные затраты на реализацию программы в отчетном году сопоставляются с их плановыми значениями).

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий

Программы значений целевых показателей (индикаторов) Программы эффективность реализации Программы по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

эффективная (от 80 до 100 баллов);

умеренно эффективная (от 50 до 80 баллов);

неэффективная (менее 50 баллов).

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий Программы осуществляется в рамках мониторинга.

Целью мониторинга Программы Малиновского сельского поселения является регулярный контроль ситуации в сфере транспортной инфраструктуры, а также анализ выполнения мероприятий по модернизации и развитию объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренных Программой.

Мониторинг Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры включает следующие этапы:

1. Периодический сбор информации о результатах выполнения мероприятий Программы, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры поселения.
2. Анализ данных о результатах планируемых и фактически проводимых преобразований в сфере транспортной инфраструктуры.

Мониторинг Программы Малиновского сельского поселения предусматривает сопоставление и сравнение значений показателей во временном аспекте. Анализ проводится путем сопоставления показателя за отчетный период с аналогичным показателем за предыдущий (базовый) период.

По ежегодным результатам мониторинга осуществляется своевременная корректировка Программы. Решение о корректировке Программы принимается администрацией Малиновского сельского поселения по итогам ежегодного рассмотрения отчета о ходе реализации Программы или по распоряжению Главы администрации Малиновского сельского поселения.

Основные прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры Малиновского сельского поселения на период 2016-2032 годов приведены в таблице 7.

Таблица 7. Прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры Малиновского сельского поселения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Перечень мероприятий** | **Единицы измерения** | **ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ** |
| **1 ОЧЕРЕДЬ** | **РАСЧЕТНЫЙ СРОК** |
| Транспортная инфраструктура |
| 1 | Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения | км | 6,8 | 9,9 |
| 2 | Станция технического обслуживания | ед. |  | 1 |
| 3 | Оборудование остановочных площадок | ед. | 1 | 3 |

Перечень целевых показателей, используемых для оценки результативности и эффективности Программы (контрольные показатели реализации Программы):

* Отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, км;
* Доля протяженности автомобильных дорого общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, %;
* Доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, единицы на 1 тыс. автотранспортных средств.

Таблица 8

 *(В редакции постановления Администрации Малиновского сельского поселения от 16.01.2018 №6, от 11.01.2019 № 5, от 11.10.2019 № 98, от 17.01.2020 № 4, от 19.10.2020 № 87, от 19.02.2021 № 17*)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатели | Единица измерения | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2032 |
| 1) | Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения | км. | 0,543 | 0,517 | 0,416 | 1,600 | 1,410 | 0,600 | 10,711 |
| 2) | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | %. | 89 | 87 | 85 | 78 | 72 | 69 | 24 |
| 3) | Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры Малиновского сельского поселения представлены в таблице 9.

Таблица 9 - Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры

| **№ п/п** | **Наименование показателя**  | **Единица измерения** | **Современное состояние** | **Расчетный срок** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **НАСЕЛЕНИЕ** |
| 1 | численность населения с учетом подчиненных административно-территориальных образований | чел. | 1427 | 1608 |
| **ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА** |
| 2.1 | Протяженность линий общественного пассажирского транспорта | км | 32,55 | 32,55 |
|  | -железная дорога | км двойного пути | - | - |
| 2.2 | Протяженность автомобильных дорог | км | 23,74 | 23,74 |
| 2.3 | Из общей протяженности автомобильных дорог улицы с капитальным типом покрытия | км | 11,3 | 19,3 |
| 2.4 | Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей) | автомобилей | 137 | 155 |
| 2.5 | Количество станций технического обслуживания | ед. | 0 | 1 |
| 2.6 | Количество автодорожных мостов | ед. | 2 | 2 |

**Раздел 7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Малиновского сельского поселения Кожевниковского района**

Функциональный механизм реализации Программы включает следующие элементы:

- стратегическое планирование и прогнозирование (определение стратегических направлений, темпов, пропорций структурной политики развития хозяйственного комплекса сельского поселения в целом, его важнейших отраслевых и межотраслевых комплексов), трансформированное в систему программных мероприятий (проектов) и плановых показателей их результативности;

- переход к программно-целевому бюджетированию с выстраиванием процессов планирования бюджета Программы от стратегических целей через долгосрочные региональные и муниципальные программы (далее – функциональные программы) до конкретных мероприятий, исполнения бюджета Программы в разрезе муниципальных функциональных программ, а также региональных функциональных программ, содержащих мероприятия, реализуемые на территории Малиновского сельского поселения; мониторинга достижения поставленных в рамках каждой функциональной программы целей и реального влияния их на поставленные стратегические цели развития;

- экономические рычаги воздействия, включающие финансово-кредитный механизм Программы, ее материально-техническое обеспечение и стимулирование выполнения программных мероприятий;

- правовые рычаги влияния на экономическое развитие (совершенствование нормативной правовой базы и механизмов правоприменения на федеральном, региональном и муниципальном уровне, включая в том числе предложения по мерам совершенствования налогового и технического регулирования, совокупность нормативных правовых документов федерального, областного и муниципального уровня, способствующих деловой и инвестиционной активности, а также регулирующих отношения федеральных, областных и муниципальных органов, заказчиков и исполнителей в процессе реализации мероприятий и проектов Программы);

- организационная структура управления Программой (определение состава, функций и согласованности звеньев административно-хозяйственного управления), в том числе распределение полномочий и ответственности между участниками реализации Программы, необходимых и достаточных для достижения целей Программы;

- регулярная оценка результативности и эффективности реализации Программы с возможностью корректировки действий участников реализации.

Приложение к Муниципальной Программе

 комплексного развития транспортной инфраструктуры

Малиновского сельского поселения Кожевниковского района

на 2016 – 2020 годы и с перспективой до 2032 года

Перечень объектов капитального ремонта и (или) ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения Малиновского сельского поселения, планируемых к ремонту в 2016-2022 годах

*В редакции постановления Администрации Малиновского сельского поселения от 11.01.2019 № 5, от 11.10.2019 № 98, от 17.01.2020 № 4, от 19.10.2020 №87, от 19.02.2021 № 17, от 03.03.2022 № 34*

|  |
| --- |
| Перечень объектов в границах муниципального образования «Малиновское сельское поселение» |
|  |  |  | Объем финансирования, тыс.рублей |
| Наименование и адрес объектов  | Тип покрытия | Протяженность ремонтируемого участка, км | Площадь ремонтируемого участка, (м2) | Всего (тыс. руб.) | областной бюджет | районный бюджет | местный бюджет |
| 2016 |
| 1 | ул. Школьная в с. Малиновка | асфальтобетон | 0,540 | 2160 | 1318,717 | 1215,892 | 102,825 | 0,000 |
| 2017 |
| 1 | от ул. Лыскова, 17 до ул. Ленина,8с. Новосергеевка | асфальтобетон | 0,51746 | 2587,3 | 2645,305 | 2255,507 | 118,711 | 271,087 |
| 2018 |
| 1 | ул. Кирова (от №62 до ул. Школьной) в с. Малиновка | асфальтобетон | 0,200 | 1000 | 2696,775 | 1037,291 | 54,594 | 250,708 |
| 2 | ул. Молодежная (от ул. Лыскова № 17 до ул. Молодежной, 2 кв. 1) в с. Новосергеевка, | асфальтобетон | 0,216 | 1015,2 | 1037,291 | 54,595 | 262,296 |
| ИТОГО 2018 год | 0,416 | 2015,2 | 2696,775 | 2074,582 | 109,189 | 513,004 |
| 2019 |
| 1 | ул. Кирова (от № 85А к выезду 820 м и от нежилого здания б/н до ж/д № 117-110 м) в с. Малиновка | ПГС | 0,930 | 3255 | 1650,914 | 1650,914 | 0,000 | 0,000 |
| 2 | Ул. Кирова (от ж/д № 64 до ЛОС № 85А-200м., от нежилого здания б/н между ж/д 117 и ж/д 115 к въезду-250 м и от ж/д №117 к выезду – 120 м.) в с. Малиновка | ПГС | 0,570 | 1995 | 1419,518 | 782,813 | 128,091 | 508,614 |
| 3 | Ул. Верхняя (100м. в выезду от ж/д №; 20-а) в с. Малиновка | ПГС  | 0,100 | 350 | 249,533 | 0,000 | 0,000 | 249,533 |
| ИТОГО 2019 год | 1,600 | 5600 | 3319,965 | 2433,727 | 128,091 | 758,147 |
| 2020 год |
| 1 | ул. Комсомольская (от ж/д №1 до ж/д № 30) в с. Новосергеевка | ПГС | 0,750 | 2625 | 834,321 | 809,571 | 24,750 | 0,000 |
| 2 | ул. Молодежная (от ж/д №1/1 до ж/д №9/2) в с. Тека | ПГС | 0,290 | 1305 | 465,199 | 402,701 | 62,498 | 0,00 |
| 3 | ул. Молодежная (от перекрестка до ж/д № 24) в с. Новосергеевка | ПГС | 0,190 | 646 | 208,481 | 202,297 | 6,184 | 0,00 |
| 4 | от ул. Лыскова до ул. Новая Жизнь, 10" в с. Новосергеевка | ПГС | 0,180 | 720 | 292,696 | 284,013 | 8,683 | 0,00 |
| ИТОГО 2020 год | 1,410 | 5296 | 1800,697 | 1698,582 | 102,115 | 0,000 |
| 2021 год |
| 1 | ул. Кирова (от трассы «Уртам-Борзуновка-Верхняя Уртамка» до ж/д № 46/2) в с.Малиновка | асфальтобетон | 0,600 | 3084 | 2452,12209 | 2273,677 | 119,667 | 58,77809 |
| ИТОГО 2021 год | 0,600 | 3084 | 2452,12209 | 2273,677 | 119,667 | 58,77809 |
| 2022 год |
| 1 | ул. Кирова (от ж/д46/2 до ж/д №58/2) в с.Малиновка | асфальтобетон | 0,330 | 1650 | 1975,58366 | 1690,12852 | 88,95395 | 196,50119 |
| 2 | Переулок «от ул. Молодежная 11 до ул. Садовая 18», с. Тека | ПГС | 0,150 | 675 | 373,26864 | 319,33448 | 16,80705 | 37,12711 |
| ИТОГО 2022 год | 0,480 | 2325 | 2348,8523 | 2009,463 | 105,761 | 233,6283 |