



АДМИНИСТРАЦИЯ УБИНСКОГО РАЙОНА
НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

с. Убинское

от 25.05.2023 № 262-па

Об утверждении программы комплексного развития
транспортной инфраструктуры Круглоозерного сельсовета Убинского района
Новосибирской области на 2023 год и на период до 2032 года

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», руководствуясь Уставом Убинского муниципального района Новосибирской области, администрация Убинского района Новосибирской области **п о с т а н о в л я е т**:

1. Утвердить прилагаемую программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Круглоозерного сельсовета Убинского района Новосибирской области на 2023 год и на период до 2032 года.
2. Опубликовать постановление в периодическом печатном издании администрации Убинского района Новосибирской области «Ведомости Убинского района Новосибирской области» и разместить на официальном сайте администрации Убинского района Новосибирской области <http://ubinadm.nso.ru/> в информационно-телекоммуникационной сети Интернет.
3. Контроль исполнения постановления возложить на заместителя главы – начальника управления строительства, архитектуры, жилищно-коммунального и дорожного хозяйства администрации Убинского района Новосибирской области Дементьева Ю.А.

Глава Убинского района
Новосибирской области



УТВЕРЖДЕНА
постановлением администрации
Убинского района
Новосибирской области
от 25.05.2023 № 262-па

ПРОГРАММА
комплексного развития транспортной инфраструктуры
Круглоозерного сельсовета Убинского района Новосибирской области
на 2023 год и на период до 2032 года (далее – программа)

1. Паспорт программы

Наименование программы	программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Круглоозерного сельсовета Убинского района Новосибирской области (далее – Круглоозерный сельсовет) на 2023 год и на период до 2032 года
Основание для разработки программы	Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ; 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»; постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»
Заказчик программы	администрация Убинского района Новосибирской области
Разработчик программы	администрация Убинского района Новосибирской области юридический адрес: 632520, Новосибирская область, Убинский район, с. Убинское, ул. Ленина, 23
Цели и задачи программы	цель программы – обеспечение сбалансированного перспективного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с

	потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения; задачи программы: а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности), на территории муниципального образования; б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования муниципального образования; в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования; г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании; д) создание условий для управления транспортным спросом; е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; з) создание условий для пешеходного передвижения населения; и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры
Целевые показатели (индикаторы) реализации программы	снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции); увеличение протяженности дорог, отвечающих требованиям; снижение количества дорожно-транспортных происшествий; увеличение доли пешеходных переходов, тротуаров, соответствующих требованиям; достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных)	мероприятия программы (инвестиционные проекты) направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по направлениям: а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта;

проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов; в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства; г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения; д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб; е) мероприятия по развитию сети дорог поселения
Срок и этапы реализации программы	мероприятия программы охватывают 2023 год и период до 2032 года; мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период - без разбивки по годам
Объемы и источники финансирования программы	объем финансирования программы составляет в 2023-2032 годах – 4 574 000 рублей за счет средств местного бюджета; бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2023-2032 годов, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета; объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год

2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

2.1. Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения сельского поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Новосибирская область – субъект Российской Федерации, расположена на юго-востоке Западно-Сибирской равнины. Площадь территории области 177,76 тыс. км². Протяженность области с запада на восток – 642 км, с севера на юг – 444 км.

Административный центр – город Новосибирск.

На севере граничит с Томской областью, на юго-западе – с Республикой Казахстан, на западе – с Омской областью, на юге – с Алтайским краем, на востоке – с Кемеровской областью.

Новосибирская область образована постановлением ЦИК СССР 28 сентября 1937 года путем деления Западно-Сибирского края на Новосибирскую область

и Алтайский край. 15 января 1938 года Верховный Совет СССР утвердил создание данных регионов.

В рамках муниципального устройства, в границах административно-территориальных единиц области на 1 января 2023 года выделяются 488 муниципальных образований, в том числе: 5 городских округов, 30 муниципальных районов, 26 городских поселений, 427 сельских поселений (сельсоветов).

На территории области находится международный аэропорт (Новосибирск) им. А.И. Покрышкина – федерального значения. Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования (Западно-Сибирская железная дорога) – 1 530 км. Общая протяженность автомобильных дорог Новосибирской области составляет 29,8 тыс. километров.

Краткая характеристика Круглоозерного сельсовета

Круглоозерный сельсовет расположен в центре Новосибирской области на расстоянии 300 км от областного центра – города Новосибирска, в 45 км от районного центра – села Убинского, и в 45 км от ближайшей железнодорожной станции Убинская. Административным центром Круглоозерного сельсовета является село Круглоозерное. Застройка поселения представлена различными домовладениями, имеются индивидуальные и двухквартирные дома, здания производственного, социального назначения, торговой сферы и другие.

Показатели демографического развития Круглоозерного сельсовета являются ключевым инструментом оценки развития поселения, как среды жизнедеятельности человека. Согласно статистическим показателям и сделанным на их основе оценкам, динамика демографического развития Круглоозерного сельсовета характеризуется следующими показателями:

Наименование показателя	Факт		
	2020	2021	2022
Численность населения поселения, человек	940	914	876

Круглоозерный сельсовет относится к категории сельских поселений (далее термины сельсовет, поселение, муниципальное образование употребляются в качестве синонимов). Площадь территории поселения составляет 492,94 кв. км. Оно располагается на территории Барабинской низменности в южной части Убинского района.

Сельсовет граничит со следующими муниципальными образованиями: с восточной и северо-восточной сторон – с территорией Раисинского сельсовета Убинского района Новосибирской области, а также территорией Каргатского района Новосибирской области; с южной стороны – с территорией Гандичевского сельсовета Убинского района Новосибирской области;

с западной стороны – с территориями Невского сельсовета Убинского района Новосибирской области, а также Здвинского и Барабинского районов Новосибирской области;

с северной стороны – с территорией Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области.

На территории поселения расположены три сельских населенных пункта: село Круглоозерное, деревня Гандичи, деревня Кирилловка.

Все три населенных пункта расположены на главной южной оси расселения Убинского района, проходящей по дороге Убинское – Кундран. По данной дороге населенные пункты напрямую связаны транспортным сообщением с районным центром, а также с железнодорожной станцией Убинская. Деревня Гандичи с транспортной точки зрения находится в тупиковом положении.

В пространственном отношении территория сельсовета, как и всего Убинского района, тяготеет к Куйбышевско-Барабинской планировочной зоне Новосибирской области. Центры данной зоны – города Барабинск и Куйбышев, расположены на удалении порядка 85 км от центра поселения села Круглоозерного.

2.2. Социально-экономическая характеристика сельского поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Сельское поселение обладает низким уровнем экономического развития. Главную роль в структуре занятости населения занимают административно-хозяйственные учреждения, предприятия торговли и сферы обслуживания.

Главный экономический потенциал поселения – это сельскохозяйственные земли (33 860 га), составляющие 68,7% всех земель в границах сельского поселения. В настоящее время сельскохозяйственные угодья используются, в основном, для сенокосов и выпаса животных.

Основой экономической деятельности на территории сельсовета является животноводство, чему способствуют благоприятные природно-климатические условия. Прямо или косвенно с сельским хозяйством связана жизнедеятельность большей части населения, проживающего на территории сельсовета. Промышленных предприятий на территории сельского поселения нет.

Динамика изменения численности населения Круглоозерного сельсовета за последние 5 лет проанализирована в таблице № 1.

Таблица № 1

Динамика изменения численности населения сельского поселения Круглоозерного сельсовета

Населенный пункт	01.01.2018	01.01.2019	01.01.2020	01.01.2021	01.01.2022
Село Круглоозерное	749	742	737	722	691
Деревня Кирилловка	124	120	118	111	106
Деревня Гандичи	89	85	85	81	79

Исходя из представленных данных, можно сделать вывод, что с 2018 года по 2023 год численность населения Круглоозерного сельсовета имеет негативную тенденцию к сокращению. Причинами сокращения численности населения являются естественная убыль и миграционный отток.

Оценка транспортного спроса

В Круглоозерном сельсовете основной объем грузо- и пассажироперевозок осуществляется автомобильным транспортом. Сеть автомобильных дорог общего пользования сельского поселения состоит из автомобильных дорог регионального (межмуниципального) и местного значения.

На территории Круглоозерного сельсовета речной и воздушный транспорт отсутствует.

2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей. Транспорт – не только отрасль, перемещающая грузы и людей, а, в первую очередь, – межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования.

Эффективное функционирование транспорта, с одной стороны, является необходимым условием жизнедеятельности экономического комплекса и социальной сферы. С другой стороны, экономика и общество формируют потребности в развитии транспортной системы, которая по своим свойствам должна отвечать заданным параметрам потребителей транспортных услуг.

Внешние грузовые и пассажирские перевозки, обеспечивающие связь сельского поселения с прилегающими муниципальными образованиями, осуществляются только автомобильным транспортом.

Автомобильный транспорт

Основным видом внешнего транспортного сообщения является автомобильный транспорт, обеспечивающий грузовые и пассажирские перевозки.

Существующая транспортная структура состоит из автомобильных дорог межмуниципального значения и местного значения. Общая протяженность автомобильных дорог на территории сельского поселения составляет 56,335 км.

Автобусное сообщение является основным видом общественного транспорта.

Железнодорожный транспорт

На территории Круглоозерного сельсовета железнодорожное сообщение отсутствует.

2.4. Характеристика сети дорог сельского поселения, параметры дорожного движения

Транспортный каркас Круглоозерного сельсовета составляют автомобильные дороги межмуниципального и местного значения.

Автодороги играют первостепенную роль в жизнеобеспечении населения Круглоозерного сельсовета Убинского района Новосибирской области. Имеющиеся автодороги неразрывно связаны с соседними муниципальными образованиями, областным центром, обеспечивают транспортную доступность внутри района.

Основой дорожной сети Круглоозерного сельсовета является сеть автомобильных дорог общего пользования. К автомобильным дорогам общего пользования относятся автомобильные дороги, предназначенные для движения транспортных средств неограниченного круга лиц.

Протяженность автомобильных дорог составляет 56,335 км, в том числе: межмуниципального значения – 29,12 км; местного значения – 27,215 км.

Перечень автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения Круглоозерного сельсовета отражен в таблице № 2.

Таблица № 2

Перечень автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения на территории Круглоозерного сельсовета

Наименование дороги (направления)	Протяженность в границах МО, км	Тип покрытия
Н-2701 Убинское – Кундран	18,6	щебеночно-песчаная смесь
Н-2708 с. Круглоозерное – д. Гандичи	10,52	щебеночно-песчаная смесь

Дорожная сеть муниципального образования представляет собой сложную схему, основанную на сочетании исторически сформировавшихся планировочных схем: линейной, комбинированной и прочих.

Твердое покрытие имеют не все улицы населенных пунктов. Существующая улично-дорожная сеть не обеспечивает полноценное обслуживание территории муниципального образования: проезд ко всем жилым кварталам, а также к объектам общественного назначения.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, проходящих в границах населенных пунктов Круглоозерного сельсовета, представлены в таблице № 3.

Таблица № 3

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, проходящих в границах населенных пунктов Круглоозерного сельсовета

Наименование	Протяженность, км
Сооружение дорожного транспорта, с. Круглоозерное, пер. Молодежный	0,264
Сооружение дорожного транспорта, с. Круглоозерное, ул. Молодежная	0,851
Автомобильная дорога «Кр-0109», с. Круглоозерное, пер. Лесной-1	0,700
Автомобильная дорога «Кр-0109», с. Круглоозерное, пер. Лесной-2	0,900
Автомобильная дорога «Кр-0101», с. Круглоозерное, ул. Центральная	3,050
Автомобильная дорога «Кр-0102» – с. Круглоозерное, въезд, с. Круглоозерное, ул. Школьная	0,700
Автомобильная дорога «Кр-0103», с. Круглоозерное, ул. Лесная	1,200
Автомобильная дорога «Кр-0104» – с. Круглоозерное, южный объезд, с. Круглоозерное, ул. Школьная	0,400
Автомобильная дорога «Кр-0305» – д. Гандичи, дамба, д. Гандичи, ул. Полтавская	9,000
Автомобильная дорога «Кр-0105», с. Круглоозерное, ул. Школьная	1,200
Автомобильная дорога «Кр-0107», с. Круглоозерное, ул. Проселочная	1,250
Автомобильная дорога «Кр-0111» – с. Круглоозерное, восточный объезд, с. Круглоозерное, ул. Проселочная	0,350
Автомобильная дорога «Кр-0112» – переулок Центральный (до кладбища), с. Круглоозерное, ул. Центральная	0,150
Автомобильная дорога «Кр-0201», д. Кирилловка, ул. Широкая	2,000
Автомобильная дорога «Кр-0202», д. Кирилловка, ул. Рабочая	1,000
Автомобильная дорога «Кр-0203», д. Кирилловка, ул. Школьная	1,0 0
Автомобильная дорога «Кр-0204», д. Кирилловка, ул. Лесная	1,000
Автомобильная дорога «Кр-0301», д. Гандичи, ул. Лесная	1,000
Автомобильная дорог «Кр-0302», д. Гандичи, ул. Полтавская	0,500
Автомобильная дорога «Кр-0303», д. Гандичи, ул. Озерная	0,600
Автомобильная дорога «Кр-0304» – переулок Озерный (до магазина), д. Гандичи, ул. Озерная	0,100
Итого	27,215

В настоящее время имеющаяся дорожная сеть муниципального образования, в целом, находится в удовлетворительном состоянии, но многие дороги требуют ремонта. Вследствие низкого технического уровня и несоответствия параметров дорог интенсивности дорожного движения, средняя скорость передвижения на некоторых участках составляет 20-40 км/час.

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

Функционирование транспортной инфраструктуры напрямую зависит от состава транспортных средств и уровня автомобилизации сельского поселения. Рост автомобильного парка, в целом, и значительное увеличение доли

тяжеловесных транспортных средств приводят к повышению нагрузки на улично-дорожную сеть, преждевременному износу автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повышению аварийности. Для соответствия транспортной инфраструктуры муниципального образования росту потребностей населения необходимо своевременное решение задач, определяемых в соответствии с тенденциями социально-экономического развития.

Обустроенные парковочные места на территории поселения отсутствуют. Хранение личного автомобильного транспорта в пределах индивидуальной жилой застройки осуществляется на приусадебных участках. Временное хранение транспортных средств также осуществляется на дворовых территориях жилых комплексов.

2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

Автобусное сообщение является основным видом общественного транспорта.

2.7. Характеристика условий пешеходного передвижения

Основные пешеходные направления подчинены основной цели: связи жилой застройки между собой и с социальными объектами.

Для движения пешеходов в населенных пунктах не в полном объеме предусмотрены тротуары, движение осуществляется по проезжим частям улиц, что вызывает небезопасную обстановку на дорогах и может привести к возникновению дорожно-транспортных происшествий.

2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

Грузовой транспорт является основным видом транспорта для перемещения грузов от места производства к месту потребления.

Основными местами притяжения грузопотоков на территории поселения являются предприятия торговли.

В таблице № 4 представлены организации, занимающиеся содержанием автомобильных дорог на территории Круглоозерного сельсовета.

Таблица № 4

Организации, занимающиеся содержанием автомобильных дорог

Наименование организации	Обслуживаемые дороги
муниципальное казённое унитарное предприятие Круглоозерного сельсовета Убинского района Новосибирской	местные

Работа транспортных средств коммунальных и дорожных служб оценивается как удовлетворительная. Состояние инфраструктуры для транспортных средств коммунальных и дорожных служб является удовлетворительным.

2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом, приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Увеличение парка транспортных средств при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог привели к ухудшению условий движения. Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах и автомобильных дорогах муниципального образования, предупреждение дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий является на сегодняшний день одной из актуальных задач.

В настоящее время на территории Круглоозерного сельсовета светофорные объекты отсутствуют.

Данные по количеству зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий отсутствуют.

Основные очаги аварийности не выявлены.

Причиной дорожно-транспортных происшествий является комплекс факторов, одновременно воздействующих в процессе дорожного движения. Это техническое состояние транспортного средства, состояние дорожного покрытия, погодные условия и многое другое. Основной причиной дорожно-транспортных происшествий является «человеческий фактор», неадекватное поведение человека, чаще всего, становится источником опасности на дороге.

Сопутствующие причины: неудовлетворительное состояние обочин, отсутствие или плохая различимость горизонтальной разметки, отсутствие тротуаров, отсутствие или недостаточное освещение.

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.

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

Перечень основных факторов негативного воздействия, а также, провоцирующих такое воздействие факторов при условии увеличения количества автомобильного транспорта на дорогах и развития транспортной инфраструктуры без учета экологических требований:

1. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат около 200 компонентов. Углеводородные соединения отработавших газов, наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и развитию злокачественных новообразований). Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры без учета экологических требований существенно повышает риски увеличения смертности от раковых заболеваний среди населения.
2. Отработавшие газы бензинового двигателя с неправильно отрегулированным зажиганием и карбюратором содержат оксид углерода в количестве, превышающем норму в 2-3 раза. Наиболее неблагоприятными режимами работы являются малые скорости и «холостой ход» двигателя. Это проявляется в условиях большой загруженности на дорогах.
3. Углеводороды под действием ультрафиолетового излучения солнца вступают в реакцию с оксидами азота, в результате чего образуются новые токсичные продукты – фотооксиданты, являющиеся основой «смога». К ним относятся – озон, соединения азота, угарный газ, перекиси и другие фотооксиданты, биологически активны, ведут к росту легочных заболеваний людей.
4. Большую опасность представляет также свинец и его соединения, входящие в состав этиловой жидкости, которую добавляют в бензин.
5. При движении автомобилей происходит истирание дорожных покрытий и автомобильных шин, продукты износа которых смешиваются с твердыми частицами отработавших газов. К этому добавляется грязь, занесенная на проезжую часть с прилегающего к дороге почвенного слоя. В результате образуется пыль, в сухую погоду поднимающаяся над дорогой в воздух. Химический состав и количество пыли зависят от материалов дорожного покрытия. Наибольшее количество пыли создается на грунтовых и гравийных дорогах. Экологические последствия запыленности отражаются на пассажирах транспортных средств, водителях и людях, находящихся вблизи от дороги. Пыль оседает также на растительности и обитателях придорожной полосы. Леса и лесопосадки вдоль дорог угнетаются, а сельскохозяйственные культуры накапливают вредные вещества, содержащиеся в пылевых выбросах и отработавших газах.
6. Автотранспортные средства отечественного производства не удовлетворяют современным экологическим требованиям. В условиях быстрого роста автомобильного парка это приводит к еще большему возрастанию негативного воздействия на окружающую среду.

Воздействие транспорта на окружающую среду многообразно и проявляется, прежде всего, в постоянном загрязнении атмосферного воздуха и

почв токсичными веществами отработанных газов транспортных двигателей. Почти стопроцентное содержание жидких и газообразных веществ в выбросах от автотранспорта приводит к формированию высокого уровня загрязнения атмосферного воздуха.

Данные о фоновых концентрациях загрязняющих веществ в атмосферном воздухе Круглоозерного сельсовета отсутствуют.

2.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры сельского поселения

Все транспортные связи в поселении обеспечиваются только автомобильным транспортом.

Имеющиеся автодороги неразрывно связаны с соседними муниципальными образованиями, областным центром, обеспечивают транспортную доступность внутри района.

На I очередь строительства генеральным планом предусмотрены следующие мероприятия:

- установка уличного освещения;
- замена поврежденных и установка новых дорожных ограждений, замена поврежденных и установка недостающих дорожных знаков, установка дорожных знаков индивидуального проектирования;
- строительство улично-дорожной сети (новых улиц, переулков) при организации новой жилой застройки.

Генеральным планом на расчетный срок в качестве мероприятий определено:

- асфальтирование улиц с грунтовым покрытием;
- формирование улиц и проездов при организации жилых и общественно-деловых зон на свободных территориях.

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.

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из задач 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 поселения учебно-методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- замена и установка технических средств организации дорожного движения, в т. ч. проектные работы;

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

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

2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сельского поселения

Функционирование и развитие транспортной инфраструктуры Круглоозерного сельсовета осуществляется в соответствии со следующими нормативными правовыми актами:

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ.
2. 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».
3. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
4. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».
5. Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения».
6. Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
7. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».
8. Решение пятнадцатой сессии Совета депутатов Убинского района Новосибирской области второго созыва от 21.12.2012 № 170 «Об утверждении схемы территориального планирования Убинского района Новосибирской области».
9. Решение тридцатой сессии Совета депутатов Круглоозерного сельсовета Убинского района Новосибирской области от 08.11.2013 № 186 «Об утверждении Генерального плана Круглоозерного сельсовета Убинского района Новосибирской области».

Таким образом, следует отметить, что на федеральном и региональном уровнях нормативно-правовая база, необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры, сформирована.

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования.

В соответствии с Федеральным законом от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», а также пунктом 8 статьи 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29 декабря 2004 года № 190-ФЗ, разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации, относится к полномочиям органов местного самоуправления.

В соответствии с пунктом 27 статьи 1 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29 декабря 2004 года № 190-ФЗ программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа – документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Круглоозерного сельсовета 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 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 в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Круглоозерного сельсовета должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

2.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансирование мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры может осуществляться за счет средств федерального бюджета, регионального бюджета, местного бюджета.

Объем бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда утверждается решением Совета депутатов Круглоозерного сельсовета Убинского района Новосибирской области о бюджете поселения на очередной финансовый год и плановый период в размере не менее базового объема дорожного фонда муниципального образования и не менее прогнозируемого объема доходов бюджета муниципального образования по вышеуказанным источникам.

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. Проведенный анализ эффективности работ по текущему ремонту и ремонту путем замены верхнего слоя покрытия показывает, что при объеме работ, превышающем 20% от общей площади покрытия, текущий ремонт является неэффективным. Поэтому предпочтение отдается капитальному ремонту.

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.

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

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2032 году уменьшится. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2032 году также уменьшится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном

транспорте приведет к уменьшению интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения муниципального образования и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития поселения.

В целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение транспортной доступности всех населенных пунктов, обеспечение комплексной безопасности и устойчивости транспортной инфраструктуры, создание безопасных условий движения по улично-дорожной сети на территории поселения было выделено финансирование из дорожного фонда на содержание и ремонт улично-дорожной сети.

Для эффективного решения проблем транспортной инфраструктуры необходимо продолжение системной реализации мероприятий, направленных на комплексное развитие транспортной сети, в соответствии с социально-экономическими и градостроительными темпами развития муниципального образования и их обеспеченность финансовыми ресурсами. Ремонт муниципальных дорог осуществляется по контрактам, заключенным по результатам проведения аукционов.

3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории сельского поселения

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

Прогнозные темпы экономического развития Круглоозерного сельсовета указаны в документах территориального планирования. В составе генерального плана муниципального образования предусматривается развитие транспортной инфраструктуры до 2032 года.

Демографический прогноз

Генеральным планом принят пессимистичный прогноз численности населения поселения. Демографическая ситуация Круглоозерного сельсовета осложняется тем фактом, что из-за длительной низкой рождаемости и высокого оттока молодежи, добиться показателей естественного прироста населения не представляется возможным.

Прогноз численности населения:

к 2027 году – 860 человек;

к 2032 году – 844 человека.

Развитие жилищного фонда

По данным Федеральной службы государственной статистики РФ на 01.01.2023 жилищный фонд Круглоозерного сельсовета составил 11 930 м². Средняя обеспеченность жилищным фондом на одного жителя – 25,4 м²/чел.

Проектная организация жилой зоны основывается на следующих основных задачах:

упорядочение существующей планировочной структуры;
функциональное зонирование;
выбор направления территориального развития.

Главной задачей жилищной политики является обеспечение комфортных условий проживания для различных категорий граждан.

Для решения этой задачи генеральным планом к 2032 году предлагается: сохранение существующей структуры жилищного фонда; снос ветхого жилого фонда и строительство нового жилья для переселения населения в более комфортные условия.

Движение жилищного фонда представлено в таблице № 5.

Таблица № 5

Движение жилищного фонда

№ п/п	Наименование	Единица измерения	На 01.01.2022	На 01.01.202 7	На 01.01.2032
1	Численность постоянного населения	чел.	876	860	844
2	Средняя обеспеченность жилищным фондом	м ² /чел	26,2	26,5	26,7
3	Жилищный фонд на 01.01.2022	м ²	22 930	22 760	22 520
4	Убыль жилищного фонда	м ²	0	0	0
5	Существующий сохраняемый жилищный фонд	м ²	22 930	22 760	22 520
6	Объемы нового строительства	м ²	0	0	0

Система культурно-бытового обслуживания

Развитие отраслей социальной сферы включает в себя развитие сети учреждений образования, физической культуры и спорта, культурно-досуговой деятельности и развития потребительского рынка.

3.2 Прогноз транспортного спроса сельского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

Демографическая и социально-экономическая ситуация в Круглоозерном сельсовете позволяет сделать вывод о наличии реальных предпосылок к

снижению транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории сельского поселения в расчетном периоде.

Автомобильный транспорт является основным видом транспорта на территории Круглоозерного сельсовета, иные виды транспорта на территории поселения не представлены или представлены в малой степени. Объемы грузоперевозок автомобильным транспортом носят стабильный характер.

В связи с невысоким транспортным спросом, существующая инфраструктура автомобильного транспорта справляется с решаемыми задачами, но обладает посредственными характеристиками (низкий уровень благоустройства улично-дорожной сети и состояния дорожного полотна; недостаточная ширина проезжих частей ряда улиц и др.). Значительное увеличение транспортного спроса не прогнозируется.

На перспективу рекомендуется размещение дополнительных остановок общественного транспорта.

На территории Круглоозерного сельсовета железнодорожное сообщение отсутствует. На перспективу развитие железнодорожного транспорта не предполагается.

3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Документами стратегического и территориального планирования на территории Круглоозерного сельсовета запланировано развитие только автомобильной транспортной инфраструктуры в виде реконструкции автомобильных дорог общего пользования.

Требуется проработка муниципальных автобусных маршрутов. Предлагается благоустройство территорий остановочных пунктов общественного транспорта.

Сервис на автомобильных дорогах Круглоозерного сельсовета не развит. Развитие объектов придорожного сервиса на территории Круглоозерного сельсовета не предусматривается.

Целью развития транспортной инфраструктуры исследуемой территории является создание условий для роста экономической активности муниципального образования, улучшения качества жизни населения за счет расширения спектра транспортных услуг, совершенствование транспортно-логистической инфраструктуры.

Документами стратегического и территориального планирования государственного и местного уровней мероприятий по развитию железнодорожного, водного и воздушного транспорта на территории Круглоозерного сельсовета не предусмотрено.

3.4. Прогноз развития дорожной сети

В результате анализа существующей транспортной инфраструктуры Круглоозерного сельсовета выявлены следующие проблемы:

низкий уровень благоустройства улично-дорожной сети: значительная доля улиц и дорог, не имеющих усовершенствованного покрытия, отсутствие пешеходных тротуаров, отсутствие освещения; неудовлетворительное состояние дорожного полотна: разрушение в весенний период из-за высокого уровня грунтовых вод; недостаточная ширина проезжих частей ряда улиц, затрудняющих автомобильное движение, и приводящая к уменьшению пропускной способности улицы и риску возникновения дорожно-транспортных происшествий.

В условиях дефицита бюджетных средств на осуществление дорожной деятельности, в целях эффективного их расходования на ремонт и содержание дорог сохраняется задача поиска и внедрения новых, более экономичных материалов и технологий.

Сегодняшняя ситуация в дорожной отрасли характеризуется ростом спроса на автомобильные перевозки, увеличением количества автотранспортных средств и одновременно с этим отставанием в развитии дорожной сети, медленным ростом протяженности и пропускной способности автомобильных дорог.

В результате проведенного анализа можно сделать вывод, что в отсутствии соответствующих мер по повышению уровня благоустройства улично-дорожной сети и содержанию автомобильных дорог, прогнозируется сильный износ дорожного полотна и снижение комфорта и скорости реализации корреспонденций по территории Круглоозерного сельсовета.

В перспективе предусматривается ремонт, капитальный ремонт и реконструкция дорог.

3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Уровень автомобилизации для Круглоозерного сельсовета содержится в местных нормативах градостроительного проектирования сельских поселений Убинского района Новосибирской области, утвержденных решением одиннадцатой сессии Совета депутатов Убинского района Новосибирской области третьего созыва от 11.04.2017 № 109.

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

Анализ существующей обстановки и сложившихся трендов социально-экономического развития позволяет сделать вывод, что в поселении на расчетный срок значительных изменений параметров дорожного движения не прогнозируется, плотность дорожной сети существенно не изменится.

3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Предполагается постепенное снижение аварийности. Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут обеспечение контроля выполнения мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие систем видеофиксации нарушений правил дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием средств массовой информации. Также факторами, влияющими на снижение аварийности, станут выполнение предписаний, выданных отделением государственной инспекции безопасности дорожного движения межмуниципального отдела Министерства внутренних дел России «Каргатский», а также выполнение работ по содержанию, текущему и капитальному ремонту дорог.

Однако, в перспективе возможно снижение уровня безопасности дорожного движения в связи со следующими прогнозируемыми изменениями дорожно-транспортной ситуации и социально-экономической сферы:

- рост уровня автомобилизации;
- повышение мобильности населения за счет миграционных трудовых корреспонденций;
- увеличение транзитного трафика на автодорогах;
- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны всех участников дорожного движения: автомобилистов, пешеходов;
- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог: ненормативное состояние покрытия, отсутствие разметки, недостатки зимнего содержания;
- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития событий, необходима реализация комплекса мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности на дорожной сети рассматриваемого муниципального образования. Данный комплекс мероприятий должен включать в себя следующие компоненты:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети всех населенных пунктов;
- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
- повышение уровня организации дорожного движения за счет разработки комплексных схем и проектов организации дорожного движения и реализации предусматриваемых ими мероприятий.

Если в расчетный срок данные мероприятия реализуются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения будет благоприятный.

В результате проводимых мероприятий, предложенных в рамках данной программы, планируется сокращение доли лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

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 (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 автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

В целом, прогнозируется снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения, прежде всего, за счет перехода к использованию более экологически чистых транспортных средств и материалов обустройства транспортной инфраструктуры.

4. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта

При подготовке принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Круглоозерного сельсовета учитывался прогноз численности населения, статистические данные и планы социально-экономического развития, потребности и деловая активность населения, мероприятия генерального плана.

Таким образом, были разработаны 3 сценарных плана развития, исходя из финансовых затрат на их реализацию, так как реализация всех принципиальных предложений и решений зависит от финансовых возможностей и приоритетов.

Предлагается три принципиальных варианта развития транспортной инфраструктуры на территории Круглоозерного сельсовета:

1. «Наименее затратный» вариант обеспечивает, в первую очередь, повышение безопасности дорожного движения в поселении, обеспечивает повышение пропускной способности транспортной сети, но не предусматривает более затратные мероприятия, направленные на расширение транспортной связанности.
2. «Среднезатратный» вариант обеспечивает повышение безопасности дорожного движения в поселении, обеспечивает повышение пропускной способности транспортной сети, также предусматривает средние затратные мероприятия, направленные на расширение транспортной связанности.
3. «Наиболее затратный» вариант обеспечивает повышение безопасности дорожного движения в поселении, обеспечивает повышение пропускной способности транспортной сети, также предусматривает более затратные мероприятия, направленные на расширение транспортной связанности.

Третий вариант наиболее подходит для потенциала и динамики экономического развития поселения в целом, но он наиболее затратный и его реализация зависит от финансовых возможностей сельского поселения.

При ограниченном бюджете рекомендуется выбор 1 варианта развития, при этом оптимальным вариантом является вариант 3.

За базовый вариант предлагается рассматривать 3 вариант развития транспортной инфраструктуры на территории Круглоозерного сельсовета.

Предложения и решения всех трех вариантов развития транспортной инфраструктуры были разработаны на основе проведенного комплексного исследования существующей транспортной ситуации в сельском поселении, имеющихся статистических документов и документов планирования, мероприятий генерального плана.

5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по железнодорожному транспорту не планируются ввиду недостаточности средств местного бюджета и отсутствия перспектив развития данных направлений.

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

Рекомендуется предусмотреть развитие маршрутов транспорта общего пользования.

Для повышения информативности и обеспечения безопасности движения требуется установить в соответствии с «ОСТ 218.1.002-2003 Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования» остановочные пункты на территории сельского поселения. Данные мероприятия рекомендуется выполнять в период до 2032 года.

При проведении мероприятий по обустройству остановок общественного транспорта необходимо учитывать методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства (ОДМ 218.2.007–2011), а также требования приказа Минтранса России от 20.09.2021 № 321 «Об утверждении Порядка обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов объектов транспортной инфраструктуры и услуг автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, а также оказания им при этом необходимой помощи».

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

В настоящее время на территории Круглоозерного сельсовета объекты транспортной инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта отсутствуют.

Генеральным планом сельского поселения не предусмотрено строительство объектов дорожного сервиса.

Парковочные места на территории поселения отсутствуют.

Мероприятия по развитию парковочного пространства на территории поселения в период реализации программы не предусматриваются ввиду недостаточности средств местного бюджета и отсутствия перспектив развития данного направления.

5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения

С целью повышения безопасности пешеходного движения вблизи транспортной сети, а также улучшения условий комфортного проживания и повышения мобильности населения были изучены существующие и потенциально востребованные направления в этой области. Ввиду отсутствия перспектив развития данных направлений, мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения не планируются.

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

Мероприятия по развитию инфраструктуры для транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации программы не предусматриваются.

5.6. Мероприятия по развитию сети дорог

Для развития сети дорог или участков дорог локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог, в целом, предусматривают следующие мероприятия:

1. Ремонт автомобильных дорог.
2. Установка новых и демонтаж старых дорожных знаков.
3. Ремонт уличного освещения.

В целях повышения безопасности дорожного движения должно быть реализовано комплексное мероприятие по повышению эффективности организации дорожного движения в этом направлении, включающее мероприятия по:

скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах;

ограничению доступа транспортных средств на определенные территории;

устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями;

обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям.

Также должна быть решена задача по организации системы мониторинга дорожного движения, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации.

Детализация данных мероприятий осуществляется посредством разработки проектов и схем организации дорожного движения, регламентированных приказом Министерства транспорта РФ от 30 июля 2020 года № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».

6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

Реализация мероприятий программы осуществляется за счет средств бюджета сельского поселения и с привлечением дополнительных источников финансирования. Ежегодные объемы финансирования мероприятий, входящих в программу, определяются при разработке бюджета всех уровней на очередной финансовый год.

Информация о расходах на реализацию программы представлена в таблице № 6.

Таблица № 6

**Объемы финансирования мероприятий по проектированию,
строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры
на территории Круглоозерного сельсовета**

№ п/п	Мероприятия	Сроки реализации, гг.				
		2023	2024	2025	2026	2027- 2032
1.	Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта					
1.1.	Мероприятия не предусматриваются					
2.	Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов					
2.1.	Обустроить в соответствии с нормативами остановки маршрутной сети общественного пассажирского транспорта: оборудовать остановки заездными карманами; павильонами; информационным табло; пешеходными переходами; тротуарами до остановок и освещением; обеспечить возможность доступа на остановку населения с ограниченными возможностями, тыс. руб.		18			54
3.	Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства					
3.1.	Мероприятия не предусматриваются					
4.	Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения					
4.1.	Содержание пешеходных переходов		12	6	12	72
5.	Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб					
5.1.	Мероприятия не предусматриваются					
6.	Мероприятия по развитию сети дорог					
6.1.	Деревня Гандичи, ул. Озерная, 0,7 км		60			120
6.2.	Деревня Гандичи, ул. Лесная, 1 км		60			120
6.3.	Деревня Кирилловка, ул. Лесная, 1 км			60		120
6.4.	Деревня Кирилловка, ул. Школьная, 1 км			60		120
6.5.	Деревня Кирилловка, ул. Рабочая, 1 км			60		120
6.6.	Деревня Кирилловка, ул. Широкая, 2 км			80		160
6.7.	Село Круглоозерное, ул. Проселочная, 1,25 км		80			160
6.8.	Село Круглоозерное, ул. Школьная, 1,2 км					360
6.9.	Дамба, д. Гандичи, ул. Полтавская, 9 км			120		360
6.10.	Южный объезд, с. Круглоозерное, ул. Школьная, 0,4 км			80		160
6.11.	Село Круглоозерное, ул. Лесная, 1,2 км		60			120
6.12.	Въезд, с. Круглоозерное, ул. Школьная, 0,7 км					120
6.13.	Село Круглоозерное, ул. Центральная, 3,05 км					360

№	Мероприятия	Сроки реализации, гг.				
6.14.	Село Круглоозерное, пер. Лесной – 2, 0,9 км			80		160
6.15.	Село Круглоозерное, пер. Лесной – 1, 0,7 км			80		160
6.16.	Село Круглоозерное, ул. Молодежная, 0,851 км		80			160
6.17.	Село Круглоозерное, пер. Молодежный, 0,264 км		80			160
6.18.	Автомобильная дорога «Кр-0302», д. Гандичи, ул. Полтавская, 0,5 км		60			120
6.19.	Установка новых и демонтаж старых дорожных знаков	8	8	8	8	48
6.20.	Ремонт уличного освещения	6	6	6	6	36
Итого		14	524	640	26	3370

Примечание: точный объем капитальных вложений в реализацию мероприятий на период 2023-2032 годы будет определен посредством принятия и утверждения финансирования в бюджетах соответствующего уровня на основании разработанной проектно-сметной документации по объектам.

7. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры проведена на основе сравнения целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры Круглоозерного сельсовета с базовыми показателями. За базовые целевые показатели приняты показатели, характеризующие существующее состояние транспортной инфраструктуры.

Социально-экономический эффект от улучшения состояния дорожной сети муниципального образования выражается в следующем:

- повышение комфорта и удобства поездок, уменьшение риска дорожно-транспортных происшествий за счет улучшения качественных показателей сети дорог;
- экономия времени за счет увеличения средней скорости движения;
- снижение затрат на транспортные перевозки как для граждан, так и для предприятий и организаций муниципального образования;
- обеспечение доступности и повышение качества оказания транспортных услуг при перевозке пассажиров автомобильным транспортом по регулярным маршрутам.

Оценка эффективности реализации программы осуществляется по итогам ее исполнения за отчетный период, и, в целом, – после завершения реализации программы. Критериями оценки являются: эффективность, результативность, финансовое исполнение.

Эффективность отражает соотношение результатов, достигнутых в процессе реализации программы, и финансовых затрат, связанных с ее реализацией. Результативность отражает степень достижения плановых значений целевых

показателей программы. Финансовое исполнение отражает соотношение фактических финансовых затрат, связанных с реализацией программы, и ассигнований, утвержденных на очередной финансовый год.

Характеристика мероприятий программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Круглоозерного сельсовета приведена в таблице № 7.

Таблица № 7

Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Цель программы	Задачи программы	Предусмотренные мероприятия	Оценка социально-экономической эффективности
Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта	развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение пассажирооборота, товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике	мероприятия не предусматриваются	—
Развитие транспорта общего пользования, создание транспортно-пересадочных узлов	обеспечение условий для управления транспортным спросом, повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения	обустройство остановочных пунктов	обеспечивают: транспортную и пешеходную связанность территорий; распределение пассажирских потоков по сети дорог; совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения; организацию движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения; благоприятные условия для движения инвалидов.
Развитие инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого	развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, предоставление качественных услуг	мероприятия не предусматриваются	

Цель программы	Задачи программы	Предусмотренные мероприятия	Оценка социально-экономической эффективности
парковочного пространства	населению, повышение обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры, увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей		
Развитие инфраструктуры пешеходного передвижения	обеспечение условий для пешеходного передвижения населения, повышение безопасности дорожного движения	мероприятия не предусматриваются	
Развитие сети дорог	развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности, развитие в соответствии с транспортным спросом, развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, повышение качества содержания транспортной инфраструктуры, снижение уровня износа объектов транспортной инфраструктуры	ремонт автомобильных дорог; установка дорожных знаков; установка уличного освещения	обеспечивают: транспортную связанность территорий; распределение транспортных потоков по сети дорог; развитие сети дорог, дорог или участков дорог