**Российская Федерация**

**Новгородская область Боровичский район**

**Администрация Железковского сельского поселения**

**П О С Т А Н О В Л Е Н И Е**

|  |  |
| --- | --- |
| **\_\_\_\_\_.2017 г.** | **№ \_\_\_\_** |

**д. Железково**

**Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Железковского сельского поселения Боровичского муниципального района Новгородской области**

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Уставом Железковского сельского поселения, «Порядком принятия решения о разработке местных целевых программ, их формирования и реализации» Администрация Железковского сельского поселения

**ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Железковского сельского поселения Боровичского муниципального района Новгородской области

* 1. 2. Опубликовать постановление в бюллетене «Официальный вестник Железковского сельского поселения» и разместить на официальном сайте Администрации сельского поселения.

**Глава сельского поселения Т. А. Долотова**

ПРОЕКТ

**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Железковского сельского поселения Боровичского муниципального района Новгородской области**

Срок реализации 2017-2031 годы

**ПАСПОРТ**

**программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Железковского сельского поселения Боровичского района Новгородской области**

|  |  |
| --- | --- |
| Основание для разработки  программы | - П. 8 ч. 3 ст. 8 Градостроительного кодекса РФ; |
| - Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 «Об утверждении  требований к программам комплексного  развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» |
| Наименование заказчика программы | Администрация Железковского сельского поселения: 174418, Новгородская область, Боровичский район, деревня Железково, д.16 |
| Наименование разработчика программы | Администрация Железковского сельского поселения: 174418, Новгородская область, Боровичский район, деревня Железково, д.16 |
| Цель программы | Обеспечение развития транспортной инфраструктуры Железковского сельского поселения с повышением уровня ее безопасности |
| Задачи программы | - Обеспечение проектирования строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры |
| - Обеспечение строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры |
| - Повышение безопасности дорожного движения на территории Железковского сельского поселения |
| Целевые показатели  (индикаторы) развития  транспортной  инфраструктуры | - Количество проектов на строительство, реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры |
| - Протяженность построенных, реконструированных автомобильных дорог |
| - Количество внедренных технических средств организации дорожного движения |
| Сроки и этапы реализации программы | 2017 – 2031 годы |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий | - Проектирование и строительство дорог;  - Проектирование и строительство тротуаров;  - Разработка комплексной схемы организации дорожного движения |
| Координатор программы | Администрация Железковского сельского поселения |
| Исполнитель мероприятий программы | Администрация Железковского сельского поселения |
| Финансовое обеспечение программы | Финансирование мероприятий программы осуществляется за счет средств местного, регионального и федерального бюджетов |

**1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

**1.1. Анализ положения Новгородской области в структуре пространственной организации Российской Федерации, Железковского сельского поселения в структуре пространственной организации Боровичского района Новгородской области.**

Новгородская область расположена на северо-западе европейской части Российской Федерации. Область входит в состав [Северо-Западного федерального округа](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D1%80%D0%BE-%D0%97%D0%B0%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%84%D0%B5%D0%B4%D0%B5%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%BE%D0%BA%D1%80%D1%83%D0%B3). [Административный центр](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B4%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B8%D0%B2%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%86%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%80) — [Великий Новгород](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B5%D0%BB%D0%B8%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%9D%D0%BE%D0%B2%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4). Площадь области — шестая из семи областей Северо-Западного федерального округа — составляет 55,3 тысячи км². Протяжённость территории области с запада на восток — 385 км, а с севера на юг — 278 км. Новгородская область граничит с [Псковской областью](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C) на западе и юго-западе, с [Тверской областью](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%B2%D0%B5%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C) на юге и юго-востоке, с [Ленинградской областью](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%BD%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C) на севере и северо-западе и [Вологодской областью](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C) на северо-востоке.

Административный центр Боровичского района – г. Боровичи, основанный в 1770 году. Территория – 45,4 км2.

Город Боровичи расположен в 194,5 км от г. Великого Новгорода. Боровичский муниципальный район граничит: на севере-западе с Любытинским, на северо-востоке с Хвойнинским, на западе с Окуловским, на востоке с Мошенским, на юге с Бологовским муниципальным районом Тверской области и на юго-востоке с Удомельским муниципальным районом Тверской области.

Расстояние от районного центра г. Боровичи до наиболее удаленных юго-восточных границ не превышает 51 км. Средние расстояния в направлении от г. Боровичи на запад — 18 км, на восток — 24 км.

С железнодорожной магистралью Москва – Санкт-Петербург район связывает железнодорожная линия Боровичи - Угловка.

Железковское сельское поселение входит в состав Боровичского муниципального района Новгородской области. Сельское поселение расположено в южной части Боровичского района. Административный центр Железковского сельского поселения – деревня Железково расположена к югу от г.Боровичи. По поселению проходят автомобильные дороги протяженностью 175,5 км, что составляет 26,4% от общей протяженности автомобильных дорог Боровичского района.

Железковское сельское поселение граничит: на севере с Боровичским городским поселением, на востоке с Ёгольским и Опеченским сельскими поселениями, на юге с Тверской областью, на западе с Травковским сельским поселением.

На территории поселения автомобильный транспорт является единственным.

**1.2. Социально-экономическая характеристика, характеристика градостроительной деятельности, деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.**

Первоочередными задачами социально-экономического развития поселения является: укрепление материально-технической базы организаций здравоохранения, образования, культуры, учреждений социального обслуживания населения, привлечение инвестиций в сферу материального производства, а также реализация приоритетных национальных проектов

Граница территории Железковского сельского поселения отображена в соответствии с текстовым описанием границ сельского поселения в Боровичском муниципальном районе в Новгородском областном законе от 22.12.2004 № 373-ОЗ (в редакции от 30.03.2010 года №715-ОЗ "О преобразовании некоторых муниципальных образований, входящих в состав территории Боровичского муниципального района, и внесение изменений в некоторые областные законы").

В состав территории муниципального образования Железковского сельского поселения входят 45 деревень.

Помимо частной формы собственности в районе представлены организации государственной, муниципальной, смешанной и других форм собственности.

Количество организаций, (без учета индивидуальных предпринимателей) по данным Статистического регистра хозяйствующих субъектов (Статрегистр Росстата) на 1 января 2016 года составило в районе 1191 единиц. (7,3% от всех предприятий Новгородской области).

Основу экономики Железковского сельского поселения составляет сельское хозяйство. На территории поселения действует 2 сельскохозяйственных предприятия: ООО «Решающий», ООО «Агро-Эко- Продукт» с общей численностью работающих 54 человека. Часть населения поселения занята в сфере образования, здравоохранения, культуры и социально-бытового обслуживания населения. Значительная доля жителей являются домохозяевами и производят сельскохозяйственную продукцию в личных подсобных хозяйствах.

Полезные ископаемые в Боровичском районе имеют осадочное происхождение. Это объясняется особенностями геологического строения территории. Наибольшее промышленное значение имеют огнеупорные глины, известняки, кварцевые пески, торф, бурый уголь.

Градостроительная деятельность направлена на развитие территории города.

Разработаны и утверждены генеральный план и правила землепользования и застройки Железковского сельского поселения.

Социальная сфера сельского поселения представлена государственными и муниципальными учреждениями образования, здравоохранения, культуры, социального обслуживания.

В Железковском сельском поселении функционируют 2 муниципальных дошкольных образовательных учреждений, а также 1 общеобразовательная школа.

В сельском поселении работают 8 муниципальных учреждений культуры.

Кроме того работают негосударственная организация, предоставляющая услуги в области культуры: музей Боровичских порогов» ООО «Горная Мста».

На территории сельского поселения осуществляют деятельность ряд медицинских организаций: Центр врача общей практики в д. Железково, фельдшерские пункты в: д. Ануфриево, д. Круппа и д. Речка

Численность населения в сельском поселении на 1 января 2016 года составила 2766 человек. На долю населения моложе трудоспособного – 16,7 процента, старше трудоспособного – 28,4 процента.

Основной электроснабжающей сельское поселение организацией является «БЭС» филиала ОАО «МРСК Северо-запада» «Новгородэнерго». Теплоснабжение населения сельского поселения осуществляет единая теплоснабжающая организация ООО «Тепловая Компания Новгородская». Общая протяженность уличных тепловых сетей в двухтрубном исчислении составляет около 2,328 км. Общее количество котельных в поселении – 2.

Газоснабжение Железковского сельского поселения сжиженным газом осуществляет ООО «Еврогаз», общий объем реализации сжиженного газа в год около 1,118 тысяч тонн.

Водоснабжение населения поселения осуществляет гарантирующий поставщик МУП «Боровичский ВОДОКАНАЛ», в распоряжении которого 6 артезианских скважин, 7 водозаборных колонок. Общая протяженность водопроводных сетей 13,17 км.

По территории Боровичского муниципального района проходит 633,0 км автомобильных дорог областного подчинения с выходом на федеральную трассу Москва-Санкт Петербург. Основными направлениями являются: Крестцы-Окуловка-Боровичи, Спасская Полись-Малая Вишера-Любытино-Боровичи, Волгино- Хвойная, Устюжна-Валдай.

Функционирование транспортного комплекса Железковского сельского поселения определяется тем положением, которое он занимает в структуре Боровичского района в целом.

На территории сельского поселения формируются грузопотоки, возникающие в результате производственной деятельности предприятий и сельхозпредприятий Боровичского района.

Основные грузопотоки, включающие в себя продукты промышленного и сельскохозяйственного производства предприятий восточной и центральной частей Новгородской области, Вологодской области, Ленинградской области, проходят транзитом через территорию сельского поселение по автодорогам Устюжна-Валдай и Черноземь-Опеченский Рядок-Опочно.

В поселении отсутствуют автотранспортные предприятия. Автобусное сообщение обеспечивается автотранспортным предприятием районного центра – г.Боровичи (ООО ПАТП пассажирское автотранспортное предприятие, Боровичи, ул. Советская, 124). ООО ПАТП г.Боровичи располагает значительным количеством автотранспорта.

На пригородных и внутрирайонных маршрутах перевозки осуществляют автотранспортное предприятие - ООО «Боровичский ПАТП (22 маршрута по району, из которых 2 по территории Железковского сельского поселения). Перевозки осуществляются автобусами. Сведения о маршрутах пассажирских перевозок по территории Железковского сельского поселения.

Боровичский район имеет прямое автомобильное сообщение с Москвой, Санкт-Петербургом, Великим Новгородом. Есть разветвленная сеть автомобильных дорог. С железнодорожной магистралью Москва – Санкт-Петербург район связывает железнодорожная линия Боровичи - Угловка. На территории нет крупных водных артерий и, следовательно, развитого водного транспорта.

Транспортная система района должна быть обеспечена объектами инфраструктуры, однако, на территории Железковского сельского поселения объекты транспортной инфраструктуры практически отсутствуют. На автодороге Боровичи – Фаустово (в районе деревни Плавково) находится АЗС. Основные автозаправочные станции и станции технического обслуживания автотранспорта находятся в административном центре Боровичского района – в г. Боровичи (12 АЗС и 2 АГЗС).

В плане развития железнодорожного транспорта не предполагается значительных изменений существующего сложившегося положения. Тупиковая железнодорожная ветка Угловка – Боровичи, имеющая выход на железнодорожную магистраль федерального значения Москва – Санкт-Петербург, справляется с хозяйственно-бытовыми и промышленными нуждами Боровичского муниципального района.

Строительство скоростной трассы М11 с двумя развязками в 30 км и 50 км от Боровичей к 2018 году обеспечит высокую межрегиональную транспортную доступность Боровичского района.

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

Важную роль в обеспечении устойчивого экономического и социального развития общества играет транспорт. Транспортная система призвана удовлетворять интересы экономики и платежеспособный спрос населения в перевозках.

Внешние грузовые перевозки, обеспечивающие связь с прилегающим районом, осуществляются автомобильным и железнодорожным транспортом.

Автотранспортная сеть поселения характеризуется следующими показателями:

|  |  |
| --- | --- |
| Протяженность дорог общего пользования на территории МО, км | Значение |
| Всего | 175,5 |
| в том числе: |  |
| в федеральной собственности |  |
| в областной собственности | 64,0 |
| в муниципальной собственности поселения | 60,7 |
| в муниципальной собственности муниципального района | 36,8 |
| ведомственного подчинения | - |
| частные | - |
| Бесхозяйные, в стадии оформления в муниципальную собственность | 14 |

**Автомобильный транспорт**

По подходящим сельскому поселению автодорогам в настоящее время осуществляется регулярное внутрирайонное и внутриобластное автобусное сообщение. Автомобильным транспортом осуществляется большая часть грузопассажирских перевозок города.

Показатели деятельности предприятий автомобильного транспорта определяются обеспеченностью пакетом заказов на перевозку грузов.

Основные показатели грузового транспорта по Боровичскому району

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Перевезено грузов, тыс. тонн | 5348,4 | 5018,0 | 4721,9 | 4904,4 |
| Грузооборот, млн. тонно-км | 181,2 | 179,8 | 200,6 | 171,9 |

Основные показатели пассажирских перевозок автобусами в границах Боровичского района

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Перевезено пассажиров, тыс. человек | 6423,9 | 5910,5 | 5973,4 | 5626,0 |
| Пассажирооборот, тыс. пассажиро-км | 57507,0 | 57747,7 | 45871,3 | 39588,9 |

Перспективы развития транспортной деятельности в сельском поселении будут связаны с ростом доходов населения и увеличением спроса на перевозки пассажиров и грузов, реконструкцией и расширением дорожно-транспортной сети.

Для обслуживания [пассажиров](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%B0%D1%81%D1%81%D0%B0%D0%B6%D0%B8%D1%80) пригородных и междугородних [автобусов](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%B1%D1%83%D1%81), линейного [персонала](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%B5%D1%80%D1%81%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB), [подвижного состава](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%BE%D0%B4%D0%B2%D0%B8%D0%B6%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D1%81%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%B2) есть автостанция на ул. Советской. От автостанции можно добраться до следующих населенных пунктов: Великий Новгород, Мошенское, Пестово, Хвойное, Угловка, Валдай, Окуловка и др.

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

Общая протяженность дорог города Боровичи составляет 184,01 км, дорог с усовершенствованным покрытием - 124,33 км: асфальт – 117,19, щебень – 7,14 км, км; дорог с грунтовым покрытием -59,66 км. Общая площадь всех улиц и проездов - 1230 тыс. м2. Дороги с асфальтовым покрытием составляют порядка 64% от общей протяженности дорог. Всего в городе 18 дорог III технической категории, 131 дорога IV категории, 160 дорог V категории. Наиболее благоустроенными являются улично-дорожная сеть в центральной части города и в новых кварталах многоэтажной застройки.

Через сельское поселение проходит дорога регионального значения Устюжна-Валдай. На участке от Боровичей до Валдая – IV-ой технической категории. Покрытие проезжей части - асфальто-бетонное.

Содержание дорог включает комплекс инженерно-технических мероприятий по систематическому уходу за дорогой, дорожными сооружениями и полосой отвода в целях поддержания их в надлежащем порядке в течении всего года и исправления незначительных деформаций и повреждений всех конструктивных элементов. Зимнее содержание дорог представляет собой комплекс работ, включающий: защиту дорог от снежных заносов и уборка валов; очистку дорог от снега (патрульная снегоочистка); борьбу с зимней скользкостью, борьбу с наледями, приготовление и хранение противогололедных материалов. Эти работы направлены на обеспечение бесперебойного и безопасного движения автомобилей. Основным показателем уровня зимнего содержания являются: ширина чистой от снега и льда поверхности дороги, обеспечение сцепных качеств проезжей части дороги. Задачи по содержанию земляного полотна направлены на сохранение его геометрической формы, постоянное поддержание в рабочем состоянии различных водоприемных, водоотводных и водопропускных устройств. К ним относятся: в весенний период максимально снижать переувлажнение дорог талыми и грунтовыми водами; в летний период выполняются работы по уходу за конструктивными элементами дорожного полотна (обочины, откосы, водоотвод и др.), устранению мелких деформаций и разрушений; в осенний период предупреждать переувлажнение земляного полотна. Оценка качества содержания дорог сельского поселения - удовлетворительное.

Экологическая нагрузка на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери - не определялись.

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

По данным ОГИБДД МО МВД России «Боровичский» по состоянию на 01.01.2016 года на территории Боровичского района зарегистрировано 25816 единиц транспортных средств, из них легковых – 19305, грузовых – 3343, автобусов – 276, мототранспорта - 968. Зарегистрировано на физических лиц – 23264 единиц, на юридических лиц – 2555 единиц. Уровень автомобилизации легковых автомобилей индивидуальных владельцев составляет 285 ед. на 1000 жителей.

Хранение легковых автомобилей осуществляется на территориях гаражных комплексов, на приусадебных участках, в дворовых территориях многоквартирных домов.

**1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования.**

На территории сельского поселения функционирует 4 автобусных маршрутов, из них 2 пригородных маршрута и 2 междугородних, проходящих через территорию сельского поселения транзитом..

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

Проблема с пешеходным передвижением существует. Так, в условиях существующей уличной дорожной сети тротуары вдоль дорог не подвергались ремонту много лет, а на некоторых участках тротуары отсутствуют вовсе, жителям приходится передвигаться по внутриквартальным проездам, вдоль обочин, по грунтовым тропкам. Велосипедное движение развито слабо. Пешеходное и велосипедное движение осуществляется по тротуарам, в границах существующей линии застройки.

Интенсивность пешеходного и велосипедного движения не определялась.

**1.8. . Анализ уровня безопасности дорожного движения.**

Анализ состояния и динамики аварийности на автомобильном транспорте показывает, что уровень дорожно-транспортного травматизма в Боровичском районе продолжает оставаться недопустимо высоким.  
  
Основные показатели аварийности в Боровичском районе (2012 - 2015 годы)

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Год | | Показатель | | | | | |
|  | | количество учетных ДТП (ед.) | | погибло (чел.) | | ранено (чел.) | |
| 2012 | | 123 | | 17 | | 158 | |
| 2013 | | 129 | | 12 | | 157 | |
| 2014 | | 130 | | 19 | | 167 | |
| 2015 | | 145 | | 13 | | 191 | |
|  | |  | |  | |  | |

Относительные показатели аварийности на автомототранспорте в Боровичском районе (2012 - 2015 годы)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Год | Число пострадавших в ДТП на 100,0 тыс. человек жителей (чел.) | Количество ДТП на 10,0 тыс. единиц транспорта (ед.) |
| 2012 | 256,3 | 58,4 |
| 2013 | 248,6 | 61,3 |
| 2014 | 276,9 | 57,2 |
| 2015 | 306,1 | 60,6 |

В 2015 году на каждые 10,0 тыс. единиц транспорта произошло 61 ДТП (транспортный риск). В среднем по району в 2015 году на каждые 100,0 тыс. жителей при совершении ДТП пострадало 306 человек (социальный риск).  
 За 12 месяцев 2015 года на территории Боровичского района произошло 1270 дорожно-транспортных происшествий, из них в 145 учетных ДТП погибло 13 и пострадало 191 человек. Из 13 погибших 9 человек (69%) получили травмы не совместимые с жизнью на дорогах регионального значения, 4 человека (31%) – на дорогах местного значения. Тяжесть последствий ДТП составила 6,8 погибших в расчете на 100 раненых. На территории Боровичского района увеличилось количество людей, пострадавших в ДТП на 9,7%, рост числа ДТП на 11,5 % и уменьшение погибших в них людей на 31,6 % по сравнению с 2014 годом.

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

Автомобильный транспорт, наряду с промышленностью, является одним из основных источников загрязнения атмосферы. Доля автотранспорта в общих выбросах вредных веществ может достигать 60-80%. Более 80% всех выбросов в атмосферу составляют выбросы оксидов углерода, двуокиси серы, азота, углеводородов, твёрдых веществ. Из газообразных загрязняющих веществ в наибольших количествах выбрасываются окислы углерода, углекислый газ, угарный газ, образующиеся преимущественно при сгорании топлива. В больших количествах в атмосферу выбрасываются и оксиды серы: сернистый газ, сернистый ангидрид, сероуглерод, сероводород и другие. Самый многочисленным классом веществ, загрязняющих воздух крупных городов, являются углеводороды.

Интенсивное загрязнение гидросферы автотранспортом происходит вследствие следующих факторов. Одним из них является отсутствие гаражей для тысяч индивидуальных автомобилей, хранящихся на открытых площадках, во дворах жилых застроек.

Владельцы производят ремонт и техническое обслуживание своими силами, что они и делают, конечно, без учёта экологических последствий. Примером могут служить частные мойки или несанкционированные площадки для мойки автомобилей: эту операцию зачастую выполняют на берегу реки, озера или пруда. Между тем автолюбители всё в больших объёмах пользуются синтетическими моющими средствами, которые представляют определённую опасность для водоёмов.

Еще одним фактором воздействия транспорта на окружающую среду и человека является шум, создаваемый двигателем внутреннего сгорания, шасси автомобиля (в основном механизмами трансмиссии и кузова), и в результате взаимодействия шины с дорожным покрытием. Интенсивность шума зависит от топографии местности, скорости и направления ветра, температурного градиента, влажности воздуха, наличия и типа шумозащитных сооружений и др.

Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения сельского поселения не производилась.

**1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры городского округа.**

Генеральным планом сельского поселения предусматривается формирование зоны застройки жилыми домами малой этажности и формирование зон застройки индивидуальными жилыми домами в границах населенного пункта. Расширение зон застройки потребует прироста протяженности улично-дорожной сети сельского поселения. С учетом экономической ситуации в стране на период до 2031 года высоких темпов развития транспортной инфраструктуры сельского поселения не ожидается.

В связи с интенсивным увеличением количества автомобильного транспорта существует потребность в изменении организации дорожного движения на ряде участков улично-дорожной сети сельского поселения. В настоящее время задача проработки схем организации дорожного процесса является актуальным направлением развития дорожно-транспортной ситуации на перспективу. Качественная и эффективная организация дорожного движения на уровне отдельно взятых областей и муниципальных образований является важным фактором экономического и социального развития всей страны в целом. Комплексная схема организации дорожного движения предполагает актуализацию и создание проектов с учетом анализа аварийности на участках города, подсчет необходимого количества парковочных мест, пересмотра локальных режимов светофоров и безопасности пешеходов (тротуарные столбики и пешеходные переходы), инвентаризацию существующих парковочных мест, в том числе во дворах.

**1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры города.**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Железковского сельского поселения на 2017-2031 годы подготовлена на основании:

Градостроительного кодекса РФ от 29 декабря 2004 №190 ФЗ;

Федерального закона от 29 декабря 2014года No456 –ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»;

Федерального закона от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ«Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

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

Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;

поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр

701;

постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-N1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»

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

Генерального плана Железковского сельского поселения Боровичского района Новгородской области до 2031 года, и др.

На качество функционирования и развития транспортной инфраструктуры влияет также и нормативно-правовая база, регулирующая деятельность в данной сфере. Так, действующий порядок размещения заказов на работы по содержанию автомобильных дорог, не позволяет определять объективно лучших исполнителей контрактов на содержание дорожной сети. Краткосрочность действия государственных контрактов, единственный установленный критерий выбора победителей на аукционах - минимальная цена, не стимулируют существенно улучшать качество и повышать технологический уровень производства дорожных работ, приобретать современную дорожную технику и обеспечивать внедрение инновационных технологий.

**1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.**

Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства дорожного фонда Железковского сельского поселения. Привлечение средств федерального и областного бюджетов учитывается как прогноз софинансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом сельского поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Указанные в настоящей Программе средства, необходимые на реализацию мероприятий Программы, рассчитаны для проектирования и строительства автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети, устройства средств регулирования дорожного движения, для чего требуются дополнительные финансовые вложения к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и строительства объектов транспортной инфраструктуры.

Реальная ситуация с возможностями федерального и областного бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. Таким образом, возможности города на краткосрочную перспективу должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе. В связи с этим объемы финансирования муниципальной программы носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

**2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории городского округа.**

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

Предполагается, что положительная динамика по сокращению смертности сохранится. Увеличение рождаемости предполагается за счет: - предоставления материнского (семейного) капитала при рождении второго и последующих детей. Денежные средства можно будет направить либо на образование ребенка, либо на приобретение жилья, либо на формирование накопительной части пенсии матери; - улучшение оказания медпомощи беременным женщинам во время родов и диспансерного наблюдения ребенка в течение первого года жизни; - усиления материальной поддержки граждан, имеющих детей . К 2031 году можно прогнозировать снижение величины коэффициента естественной убыли, чему будут способствовать проводимые мероприятия по профилактике, повышению качества медицинского обслуживания, а также улучшение социально-экономического положения населения. Рост миграционного сальдо в перспективе может быть связан с увеличением числа рабочих мест и сокращением численности выбывающих из поселения в крупные города страны. Одним из наиболее важных факторов, который окажет влияние на увеличение численности населения поселения, является формирование на его территории рабочих мест, развитие жилищного строительства.

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

Развитие Железковского сельского поселения по вероятностному сценарию учитывает развитие следующих приоритетных секторов экономики: - промышленности; - инфраструктуры, прежде всего, в сетевых отраслях: ЖКХ, энергетике, дорожной сети, транспорте, телекоммуникациях; - социальной сферы в рамках реализации Национальных проектов («Здравоохранение», «Образование», «Доступное и комфортное жильѐ гражданам России»); Устойчивое экономическое развитие города Боровичи, в перспективе, может быть достигнуто за счет развития малого и среднего предпринимательства. По итоговой характеристике социально-экономического развития сельского поселения можно рассматривать как: - перспективное для частных инвестиций, что обосновывается небольшим ростом экономики, средним уровнем доходов населения и высокой транспортной доступностью; - имеющее потенциал социально-экономического развития, способное самостоятельно и с привлечением средств вышестоящих бюджетов обеспечить минимальные стандарты жизни населения, что приведет в будущем к повышению инвестиционной привлекательности территории. Сохранение многофункционального профиля экономики города является основой его устойчивого развития. В перспективе возрастет доля таких направлений как транспортные услуги и логистика, торговля, социальное обслуживание, малое и среднее предпринимательство.

Генеральным планом сельского поселения предусматривается дальнейшее развитие сложившейся структуры улично-дорожной сети сельского поселения, строительство новых улиц и дорог в жилых зонах.

Внедрение производственных объектов, способных повлиять на состояние транспортной инфраструктуры сельского поселения, не планируется.

**2.2. Прогноз транспортного спроса города и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта**.

Количество и протяженность автобусных маршрутов общего пользования вполне удовлетворяют потребности населения в направлениях передвижения. При этом предприятия и организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению, обязаны систематически, не реже 1 раза в 5 лет, организовывать обследования пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной сети регулярных перевозок. В целях совершения рабочих поездок экономически активное население пользуется личным автомобильным транспортом. В связи с отсутствием строительства крупных производственных объектов объем грузовых перевозок сохранится на прежнем уровне.

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

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в Железковском сельском поселении. Воздушные перевозки на территории сельского поселения не осуществляются. Водный транспорт на территории сельского поселения не развит. Мероприятия по строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в части железнодорожного, воздушного транспорта не запланированы.

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры Железковского 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. Количество автомобильного транспорта увеличивается с каждым годом.

Исходя из общего количества легковых автомобилей, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса, видно, что в настоящее время поселение не обеспечено автостоянками для постоянного хранения автомобилей.

**2.4. Прогноз развития дорожной сети города Боровичи.**

Реализация мероприятий программы при условии финансирования из федерального и областного бюджетов позволит увеличить протяженность автомобильных дорог местного значения, повысить безопасность дорожного движения за счет проведения мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, разработки и обновлению проектов организации дорожного движения.

В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей:

- Проектирование и строительство дорог;

- Проектирование и строительство тротуаров;

- Проектирование и строительство велосипедных дорожек;

- Проектирование и устройство светофорных объектов;

- Разработка комплексной схемы организации дорожного движения.

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов: риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли, риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и

содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения. Имеющиеся риски могут отрицательно повлиять на достижение запланированных в программе величин показателей.

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

По прогнозу на долгосрочный период до 2031 года обеспеченность жителей сельского поселения индивидуальными легковыми автомобилями составит:

Количество автомобилей на 1000 жителей

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 2017 | 2020 | 2031 |
| 105 | 250 | 350 |

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, состав транспортного потока, плотность потока, средняя длина очереди в автомобилях или метрах. Анализ и прогноз параметров дорожного движения в Железковском сельском поселении не проводился.

Согласно «МДС 30-2.2008. Рекомендации по модернизации транспортной системы городов» при автомобилизации городов более 300 авт./тыс. чел. возникает необходимость развивать магистральную улично-дорожную сеть до плотности 4 км/км2 в среднем по городу, а в зонах наибольшей концентрации транспортных потоков - до 5 - 6 км/км2. Таким образом потребность в увеличении плотности улично-дорожной сети сельского поселения отсутствует.

**2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения.**

Уровень дорожно-транспортного травматизма на дорогах Железковского сельского поселения остается низким. В перспективе возможно ухудшение ситуации по следующим причинам:

-постоянно возрастающая мобильность населения;

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

-неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;

-несовершенство технических средств организации дорожного движения.

В целях недопущения негативного развития ситуации, необходимо продолжить работу по формированию законопослушного поведения участников дорожного движения на дорогах, в том числе среди несовершеннолетних граждан, повышение уровня обустройства автомобильных дорог.

При реализации данных мероприятий в расчетный срок прогноз показателей безопасности дорожного движения благоприятный.

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

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

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

-мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

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

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

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

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

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

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

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

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

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

-обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

**3. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта**

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Железковского сельского поселения необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории города.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 2 сценария развития инфраструктуры.

Консервативный вариант развития предполагает инертное экономическое развитие. Строительство жилых домов и застройка индивидуальными жилыми домами новых территорий Железковского сельского поселения будет осуществляться низкими или средними темпами. Численность постоянного населения сельского поселения при этом предположительно останется на прежнем уровне, либо уменьшится за счет оттока населения.

В случае реализации данного варианта развития основными мероприятиями в области транспортной инфраструктуры будут:

– ремонт и реконструкция существующей улично-дорожной сети;

– обновление технических средств регулирования дорожного движения.

Умеренно-оптимистичный вариант развития предполагает восстановление социально-экономического уровня жизни населения Железковского сельского поселения до докризисного уровня, частичное увеличение доходной части бюджета сельского поселения, полную или частичную реализацию инвестиционных проектов и стратегии социально-экономического развития Боровичского муниципального района до 2030 года. При этом произойдёт значительное улучшение демографической ситуации. Предполагается активное строительство новых микрорайонов и строительство многоквартирных домов.

Выбранный умеренно-оптимистичный вариант развития позволит реализовать мероприятия в области транспортной инфраструктуры:

– строительство и реконструкция объектов транспортной инфраструктуры;

– устройство светофорных объектов;

- устройство велосипедных и пешеходных дорожек.

**4. Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры**

представлена в Приложении 1

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

Финансирование программы осуществляется за счет средств бюджета Железковского сельского поселения. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования. Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ тыс. рублей.

Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности. Стоимость мероприятий определена ориентировочно. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем

реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры города.

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

Оценка эффективности реализации муниципальной программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения ее реализации координатором совместно с ответственным исполнителем. Оценка эффективности муниципальной программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы; степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы.

Расчет итоговой оценки эффективности муниципальной программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, раздельно по каждому из критериев оценки эффективности муниципальной программы: 1-й этап - расчет P1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»; 2-й этап - расчет P2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»; 3-й этап - расчет Pитог - итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

Итоговая оценка эффективности муниципальной программы (Pитог) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности муниципальной программы. Каждый критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации муниципальной программы.

Расчет P1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле: P1 = (Vфакт + u) / Vпл \* 100%, (1) где: Vфакт - фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию муниципальной программы за отчетный год; Vпл - плановый объем бюджетных средств на реализацию муниципальной программы в отчетном году; u - сумма «положительной экономии». К «положительной экономии» относится: экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд.

Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям: муниципальная программа выполнена в полном объеме, если P1 = 100%; муниципальная программа в целом выполнена, если 80% < P1 < 100%; муниципальная программа не выполнена, если P1 < 80%.

Расчет P2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле: P2 = SUM Ki / N, i = 1 (2), где:

Ki - исполнение i планируемого значения показателя муниципальной программы за отчетный год в процентах; N - число планируемых значений показателей муниципальной программы. Исполнение по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле: Ki = Пi факт / Пi пл \* 100%, (3) где: Пi факт - фактическое значение i показателя за отчетный год; Пi пл - плановое значение i показателя на отчетный год. В случае если фактическое значение показателя превышает плановое более чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле: Ki = 100%. (4) В случае если планом установлено значение показателя равное нулю, то при превышении фактического значения показателя плана расчет исполнения по каждому показателю осуществляется по формуле: Ki = 0%. (5)

Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям: муниципальная программа перевыполнена, если P2 > 100%; муниципальная программа выполнена в полном объеме, если 90% < P2 < 100%; муниципальная программа в целом выполнена, если 75% < P2 < 95% муниципальная программа не выполнена, если P2 < 75%.

Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле: Pитог = (P1 + P2) / 2, (6) где: Pитог - итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год. 7.10. Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям: P итог > 100% высокоэффективная; 90% < P итог < 100% эффективная; 75% < P итог < 90% умеренно эффективная; P итог < 75% неэффективная.

Результаты итоговой оценки эффективности муниципальной программы (значение P итог) и вывод о ее эффективности (интерпретация оценки) представляются вместе с годовыми отчетами.

**7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения, городского округа**

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры. Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной. В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана городского округа или поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, поселения – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования планом и программой комплексного социально-экономического развития поселения, городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. Положения Градостроительного кодекса РФ и существование отдельных Требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов. Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программ связаны со сроками утверждения генерального плана. Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений подлежат утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта Программы в составе единого комплексного проекта управления развитием территории городского округа или поселения, в который также входит и разработка генерального плана. Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения являются: - применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры; - координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса; - координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Новгородской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов); - запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами; - разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов; Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие: - конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги; - высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги; - создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

Развитие транспорта на территории сельского поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. Транспортная система Железковского 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 муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры. Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры Железковского сельского поселения, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.

Перечень целевых показателей программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры

Железковского сельского поселения Боровичского района Новгородской области»

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование целей, задач и целевых показателей программы | | Единица измерения | Значения показателя | | | | | | |  |
| Годы реализации программы | | | | | | |  |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |  | 2022-2031 |  |
| 1 | Количество проектов на строительство, реконструкцию  объектов транспортной  инфраструктуры |  | шт. | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 |  | 12 |  |
| 2 | Протяженность построенных, реконструированных автомобильных дорог |  | км |  |  |  | 1,2 | 1,2 |  | 29 |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

**Перечень мероприятий программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры**

**Железковского сельского поселения** **Боровичского района Новгородской области»**

**на 2017-2031 годы**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Мероприятия программы | Срок выполнения | Источник  финансирования | | | | | Исполнители |
|  |  |  | Всего | Местный бюджет | Областной бюджет | Федеральный бюджет | Внебюджетные средства |  |
| **1.** | **Повышение безопасности дорожного движения** | **2017-2031** |  |  |  |  |  |  |
| 1.1. | Разработка комплексной схемы организации дорожного движения | 2017-2018 |  |  |  |  |  |  |
| **3.** | **Строительство и реконструкция объектов транспортной инфраструктуры** | **2018-2031** |  |  |  |  |  |  |
| 3.1. | Строительство и реко-нструкция автомобиль-ных дорог | 2018-2031 |  |  |  |  |  |  |
|  | Всего на реализацию мероприятий программы | 2017-2031 |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Мероприятия по строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в части железнодорожного, воздушного транспорта не запланированы.

Стоимость мероприятий определена ориентировочно. Стоимость мероприятий на конкретном объекте определяется после разработки проектно-сметной документации.

Мероприятия пунктов 1.2.,1 .3. подлежат корректировке согласно разработанной комплексной схеме организации дорожного движения.