**АДМИНИСТРАЦИЯ ЖИРЯТИНСКОГО РАЙОНА**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

|  |  |
| --- | --- |
| от 18.08.2020 г. № 194  с. Жирятино  Об утверждении муниципальной программы «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры на территории Жирятинского сельского поселения Жирятинского района Брянской области на 2020-2030 годы» |  |

 В соответствии с Федеральными законами от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», ст.26 Градостроительного кодекса Российской Федерации, Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. № 1440 «Об утверждении Требований к Программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить муниципальную программу «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры на территории Жирятинского сельского поселения Жирятинского района Брянской области на 2020-2030 годы» согласно приложению.
2. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на заместителя главы администрации района И.В. Тищенко.

Глава администрации района Л.А. Антюхов

Андреева Е.И

3-00-09

УТВЕРЖДЕНА

Постановлением администрации

Жирятинского района

от 18.08.2020 г. № 194

**ПРОГРАММА**

**«Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры на территории Жирятинского сельского поселения Жирятинского района Брянской области на 2020-2030 годы»**

**Паспорт**

**программы «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры на территории Жирятинского сельского поселения Жирятинского района Брянской области на 2020-2030 годы»**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры на территории Жирятинского сельского поселения Жирятинского района Брянской области на 2020-2030 годы (далее – Программа) |
| Основания для разработки программы | -Федеральный закон от 29.12.2014 N 456-ФЗ "О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации";  -Федеральный закон от 06 октября 2003 года [№ 131-ФЗ](http://zakon.scli.ru/ru/legal_texts/act_municipal_education/index.php?do4=document&id4=96e20c02-1b12-465a-b64c-24aa92270007) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;  -Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. N 1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». |
| Заказчик программы | Администрация Жирятинского района, 242030, Брянская область, Жирятинский район, ул. Мира 10. |
| Исполнители программы | Администрация Жирятинского района, 242030, Брянская область, Жирятинский район, ул. Мира 10. |
| Цель программы | Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры Воробейнского сельского поселения |
| Задачи программы | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения;  - доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;  - увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям;  - повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения. |
| Целевые показатели (индикаторы) программы | - снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции);  - увеличение протяженности дорог с твердым покрытием;  - достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры,  - уменьшение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения,- увеличение протяженности тротуаров. |
| Сроки реализации программы | 2020 – 2030 годы |
| Мероприятия программы | -реконструкция существующих дорог;  -ремонт и капитальный ремонт дорог. |
| Источники финансирования программы | Средства местного бюджета и областного бюджета |
| Ожидаемые результаты реализации Программы | -повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности сельского поселения;  -обеспечение надежности и безопасности системы транспортной инфраструктуры;  - проведение капитального ремонта, строительства и реконструкции, автомобильных дорог общего пользования местного значения; - повышение протяженности тротуаров и пешеходных дорожек. |

* 1. **Общие положения**

Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры поселения — это документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, который предусмотрен государственными и муниципальными программами, планом и программой социально-экономического развития Воробейнского сельского поселения. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения разрабатывается и утверждается органом местного самоуправления, на основании утвержденного в порядке, установленном Градостроительным Кодексом РФ, генерального плана поселения. Реализация программы должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Обеспечение надежного и устойчивого обслуживания жителей Жирятинского сельского поселения (в дальнейшем - Поселение) транспортными услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры - одна из главных проблем, решение которой необходимо для повышения качества жизни жителей и обеспечения устойчивого развития поселения. Решение проблемы носит комплексный характер, а реализация мероприятий по улучшению качества транспортной инфраструктуры возможна только при взаимодействии органов власти всех уровней, а также концентрации финансовых, технических и научных ресурсов.

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

1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.

2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.

1. **Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры. Положение Жирятинского сельского поселения Жирятинского района в структуре пространственной организации Брянской области**

Основными факторами, определяющими направления разработки Программы, являются:

-тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся незначительным повышением численности населения, развитием рынка жилья и сфер обслуживания;

-состояние существующей системы транспортной инфраструктуры.

Жирятинского сельское поселение занимает юго-западную часть территории Жирятинского района Брянской области. Административным центром сельского поселения и Жирятинского района является село Жирятино, который связан со всеми поселениями района региональными трассами и межмуниципальными трассами местного значения. С юго-запада Жирятинское сельское поселение граничит на севере – с Воробейнским сельским поселением, с северо-запада – с Морачевским сельским поселением, с севера и северо-востока – с Брянским районом Брянской области, с юга и юго-востока – с Выгоническим районом Брянской области.

с. Жирятино расположен в 53 км к северо-востоку от г. Брянска и связан с ним и связан шоссейной дорогой регионального значения.

Численность населения по состоянию на 01.01.2019 года в Жирятинском сельском поселении – 4314 человек, в с. Жирятино – 2476 человека.

Площадь территории населенных пунктов Жирятинского сельского поселения составляет 10,45 кв.км. Общая площадь сельского поселения 22,5 га.

В таблице №1 представлены населенные пункты, которые входят в состав Жирятинского сельского поселения с указанием удаленности их от районного центра.

**Таблица №1**

**Состав населенных пунктов Жирятинского сельского**

**поселения и их удаленность от районного центра**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Наименование населенного пункта | Удаленность от районного центра |
| 1 | с. Жирятино | районный центр |
| 2 | с. Байтичи | 4 км |
| 3 | д. Горбачи | 4 Км |
| 4 | д. Елисеевичи | 13 Км |
| 5 | д. Заречная | 7 Км |
| 6 | д. Клинок | 5 Км |
| 7 | с. Княжичи | 8 Км |
| 8 | д. Колычово | 4 км |
| 9 | д. Комягино | 1 км |
| 10 | д. Кучеево | 3 км |
| 11 | д. Литовники | 6 км |
| 12 | д. Макарово | 11 км |
| 13 | х. Никольский | 8 км |
| 14 | д. Новое Каплино | 12 км |
| 15 | д. Павловичи | 4 км |
| 16 | д. Пашково | 6 км |
| 17 | с. Савлуково | 8 км |
| 18 | д. Старое Каплино | 10 км |
| 19 | с. Страшевичи | 13 км |
| 20 | с. Творишичи | 2 км |

Современная планировочная ситуация Жирятинского сельского поселения сформировалась на основе ряда факторов: географического положения поселения, хозяйственной деятельности, исторически сложившейся системы расселения. Территория поселения освоена неравномерно.

Классификация населенных пунктов по перспективе развития Воробейнского сельского поселения представлена в таблице № 2.

**Таблица №2**

**Классификация населенных пунктов по перспективе**

**развития Жирятинского сельского поселения**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № | Населенные пункты | Количество населения (человек) | Тип населенного пункта |
| 1 | с. Жирятино | 2476 | Развиваемый |
| 2 | с. Байтичи | - | Неперспективный |
| 3 | д. Горбачи | - | Неперспективный |
| 4 | д. Елисеевичи | 17 | Неперспективный |
| 5 | д. Заречная | 116 | Неперспективный |
| 6 | д. Клинок | 3 | Неперспективный |
| 7 | с. Княжичи | 2 | Неперспективный |
| 8 | д. Колычово | 72 | Неперспективный |
| 9 | д. Комягино | 363 | Развиваемый |
| 10 | д. Кучеево | 18 | Неперспективный |
| 11 | д. Литовники | 16 | Неперспективный |
| 12 | д. Макарово | 44 | Неперспективный |
| 13 | х. Никольский | 18 | Неперспективный |
| 14 | д. Новое Каплино | 236 | Развиваемый |
| 15 | д. Павловичи | 43 | Неперспективный |
| 16 | д. Пашково | - | Неперспективный |
| 17 | с. Савлуково | 299 | Развиваемый |
| 18 | д. Старое Каплино | 482 | Развиваемый |
| 19 | с. Страшевичи | 108 | Развиваемый |
| 20 | с. Творишичи | - | Неперспективный |

**Развиваемый населенный пункт**– это населённый пункт, имеющий базу для дальнейшего экономического развития. Развитие градообразующей базы может происходить за счет развития производств (производства готовой продукции, сельскохозяйственное производство, социально-культурное и бытовое обслуживание и др.). Здесь же в приоритетном порядке должны развиваться центры социального и культурного обслуживания населения, жилищное строительство.

**Неперспективный населенный пункт**- это малонаселенный пункт, к которому не обеспечивается транспортная доступность, не обеспечивается своевременное и качественное оказание социальных услуг, жилой фонд имеет высокую степень износа, а в числе жителей преобладают граждане пожилого возраста, не имеющие попечения со стороны родственников. Затраты на инфраструктурное обеспечение удаленных малонаселенных мест существенно превышают экономический эффект от использования территории, а также отсутствуют реальные перспективы использования этой территории, наблюдается отрицательная демографическая динамика и ухудшается социальное положение местного населения.

**с. Жирятино**является административным центром самого поселения. Основная часть застроенной территории населенного пункта представляет собой жилое образование с застроенной сеткой улиц и выраженным общественным центром. Основной планировочной осью являются улицы: Ленина, Личинко, Мира, Больничная, вдоль которых расположены основные объекты социальной инфраструктуры, такие как: Администрация, почтовое отделение, Дом Культуры, библиотеки, школа, объекты торгово – розничной сети и др. Эти объекты образуют общественный центр поселка.

**2.1 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Жирятинского сельского поселения**

Развитие транспортной системы Жирятинского сельского поселения является необходимым условием улучшения качества жизни жителей. Транспортная инфраструктура поселения является составляющей инфраструктуры Жирятинского муниципального района в целом, что обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным перемещение товаров и предоставление услуг. Наличием и состоянием сети автомобильных дорог определяется территориальная целостность и единство экономического пространства. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов. Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры поселения являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта. Внешние транспортно-экономические связи поселения с другими регионами осуществляются одним видом транспорта – **автомобильным**.

**Железнодорожный транспорт**по территории Жирятинского сельского поселения не проходит. **Водные и воздушные перевозки**на территории Жирятинского сельского поселения не осуществляются.

**2.2 Характеристика сети дорог Жирятинского сельского поселения, оценка качества содержания дорог**

**Автомобильные дороги**являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры поселения. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, населенные пункты поселения с районным центром, обеспечивают жизнедеятельность всех населенных пунктов поселения, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста поселения, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения. К автомобильным дорогам общего пользования местного значения относятся муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах поселения, находящиеся в муниципальной собственности поселения.

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

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов. В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог.

Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков недоремонта. Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования местного значения поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов. В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете поселения эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц.

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Жирятинского района Брянской области представлен в таблице № 3.

**Таблица№ 3**

**Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Жирятинского района Брянской области**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Учетные номера автомобильных дорог и их наименование | Протяженность, км | Техническая категория | Идентификационные номера автомобильных дорог |
| 701 Воробейня -Рубча | 10,6 | 4 | 15 ОП РЗ 15К-701 |
| 702 “Почеп-Жирятино”-Колодня | 6,38 | 4 | 15 ОП РЗ 15К-702 |
| 703 Жирятино-Тарасово | 11,6 | 4 | 15 ОП РЗ 15К-703 |
| 704 Подъезд к с. Кульнево | 0,7 | 4 | 15 ОП МЗ 15Н-704 |
| 705 Подъезд к с. Савлуково | 2,855 | 4 | 15 ОП МЗ 15Н-705 |
| 706 Жирятино-Творишичи | 1,225 | 4 | 15 ОП МЗ 15Н-706 |
| 707 Подъезд к с.Колычово | 0,47 | 4 | 15 ОП МЗ 15Н-707 |
| 708 Савлуково-Макарово-  Елиссевичи -Горицы | 10,58 | 4 | 15 ОП РЗ 15К-708 |
| 709 Колодня-Синьково | 2,9 | 4 | 15 ОП РЗ 15К-709 |
| 710 “Брянск-Смоленск”-  Жирятино”-Новое Каплино | 1,086 | 4-0,55;  5-0,536 | 15 ОП МЗ 15Н-710 |

Конфигурация сети автомобильных дорог поселения имеет линейную структуру. Сложившейся системе расселения соответствует развитая сеть автомобильных дорог, связывающая практически населенные пункты с областным и районным центром.

По территории Жирятинского сельского поселения не проходят дороги федерального значения.

Важнейшими в обеспечении внешних связей являются дороги регионального и межмуниципального значения, связывающие район и сельское поселение с другими муниципальными образованиями области и центрами сельских поселений района. К таким дорогам относятся автомобильные дороги «Брянск-Смоленск-Жирятино», «Брянск-Новозыбков-Жирятино», проходящие по территории сельского поселения.

Частные автомобильные дороги на территории поселения отсутствуют. Характеристика улично - дорожной сети Жирятинского сельского поселения представлена в таблице №4.

**Таблица№ 4**

**Характеристика улично - дорожной сети**

**Жирятинского сельского поселения**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Название улицы | Протяженность, км | Название улицы | Протяженность, км |
| **с. Жирятино** | |  |  |
| ул.Базарная | 0,5 | ул. Больничная | 0,8 |
| пер. Возликова | 0,12 | ул. Возликова | 0,35 |
| ул. Заводскеая | 0,7 | ул. Зеленая | 0,4 |
| пер. Зеленый | 0,2 | ул. Комсомольская | 0,35 |
| ул. Ленина | 0,3 | ул. Личинко | 1 |
| ул. Луговая | 0,5 | пер. Майский | 0,2 |
| ул. Мира | 0,58 | пер. Мирный | 0,6 |
| ул. Молодежная | 1,5 | пер. Набережный | 0,35 |
| ул. Новая | 1 | ул. Овражная | 1 |
| пер. Октябрьский | 0,2 | ул. Пионерская |  |
| ул. Садовая |  | ул. Советская | 0,3 |
| пер. Совхозный | 1 | ул. Сосновая | 0,7 |
| ул. Строительная | 1,8 | пер. Строительный | 1,8 |
| ул. Толкачева |  | ул. Цветочная |  |
| пер. Школьный |  | ул. Южная | 1,5 |
| пер. Южный | 0,7 |  |  |
| **д. Елисеевичи** |  |  |  |
| ул. Трудовая | 1,2 | ул. Нагорная | 0,8 |
| **д. Заречная** |  |  |  |
| ул. Колхозная | 1,5 | ул. Овражная | 0,5 |
| **д. Клинок** |  | ул. Лесная | 1,8 |
| **с. Княжичи** |  | ул. Садовая | 0,8 |
| **д. Колычово** |  |  |  |
| ул. Центральная | 2,5 | ул. Ленина |  |
| пер. Овражная |  | пер. Молодежный |  |
| **д. Комягино** |  |  |  |
| ул. Лесная |  | ул. Полевая | 0,1 |
| ул. Трудовая | 0,9 | пер. Восточный | 0,5 |
| ул. Заречная | 1,1 | ул. Брянская |  |
| ул. Колычевская | 0,5 |  |  |
| **д. Кучеево** |  |  |  |
| ул. Новая | 3 | ул. Полевая |  |
| ул. Хуторная |  |  |  |
| **д. Литовники** |  |  |  |
| ул. Луговая | 0,6 | ул. Овражная | 0,4 |
| **д. Макарово** |  |  |  |
| ул. Заречная | 1 | ул. Садовая | 1 |
| **х. Никольский** |  |  |  |
| ул. Партизанская | 1 |  |  |
| **д. Новое Каплино** |  |  |  |
| ул. Луговая | 1,2 | ул. Школьная | 0,3 |
| **д. Павловичи** |  |  |  |
| ул. Полевая | 1 | ул. Озерная | 0,7 |
| **с. Савлуково** |  |  |  |
| ул. Молодежная | 0,7 | ул. Луговая | 0,2 |
| ул. Набережная | 0,9 | ул. Юбилейная | 0,5 |
| ул. Овражная | 0,2 |  |  |
| **д. Старое Каплино** |  |  |  |
| ул. Школьная | 0,25 | ул. Комсомольская | 0,1 |
| ул. Молодежная | 0,25 | ул. Октябрьская | 0,8 |
| ул. Макарова | 0,2 | ул. Савченковой | 0,15 |
| ул. Юго-западная | 0,2 | пер. Молодежный | 0,25 |
| **с. Страшевичи** |  |  |  |
| ул. Линейная | 0,9 | ул. Озерная | 31 |
| **с. Творишичи** |  |  |  |
| ул. Преображенская | 1,2 |  |  |

Значительная часть автомобильных дорог Жирятинского сельского поселения находится в неудовлетворительном техническом состоянии, в основном это автомобильные дороги общего пользования местного значения. Работы по реконструкции и строительству новых автомобильных дорог сельского поселения регулярно не проводятся. Такое положение является следствием недофинансирования дорожного хозяйства. Большинство дорог, связывающих населенные пункты поселения, требуют капитального ремонта. Высокая степень износа дорожного полотна способствует снижению скорости движения транспортного потока и повышает риск возникновения аварийных ситуаций.

Недостатки транспортной системы:

- неудовлетворительное состояние дорог;

- улицы в населенных пунктах, в том числе в с. Жирятино, не благоустроены;

- проходящий большегрузный транспорт вызывает повышенную вибрацию и шум, что сказывается не только на здоровье жителей, но и вызывает повышенный износ дорожного полотна и близлежащих зданий.

* 1. **Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Жирятинском сельском** **поселении, обеспеченность парковками.**

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счет увеличения числа автомобилей, находящихся в собственности граждан. Хранение автотранспорта на территории поселения осуществляется в пределах территорий предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

**3.1 Характеристика условий не моторизированного передвижения**

На территории поселения **велосипедное движение**в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет. **Улично-дорожная сеть**внутри населенных пунктов, как правило, не благоустроена, требуется формирование пешеходных тротуаров, необходимых для упорядочения движения пешеходов, укладка асфальтобетонного покрытия, ограничение дорожного полотна. Главные улицы села, имеющее твёрдое покрытие, требуют ремонта из-за большого потока автомобильного транспорта.

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

Грузовые транспортные средства, принадлежащие собственникам всех видов собственности на территории поселения, составляют не менее 50% от общего количества автомобилей в поселении. Основная часть перевозимых грузов перевозится привлеченным транспортом. Поселение не имеет своих транспортных средств и спецтехники для содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения. Поэтому заключаются муниципальные контракты. Для прохождения технического обслуживания автотранспорта собственной производственно-технической базы, оборудования и персонала в поселении нет, но есть индивидуальные предприниматели, оказывающие спектр услуг данного направления.

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

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды. Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты. Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума)- окись углерода (угарный газ), который опасен для человека, животных и вызывает отравления различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые более агрессивные вещества. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность являются носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скармливание травы животным. Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является дальнейшее расширение использования альтернативного топлива – сжатого и сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей.

**4.1 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Жирятинского сельского поселения на 2020 – 2030 годы подготовлена на основании:

-Градостроительного кодекса РФ от 29 декабря 2004 №190 – ФЗ;

-Федерального закона от 29 декабря 2014года №456 – 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 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

-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 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог».

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 федеральных органов исполнительной власти Брянской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации инвестиционных проектов;

-запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселения в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;

-разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры.

**4.2 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**.

Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства бюджета Жирятинского района. Привлечение средств бюджета Брянской области учитывается как прогноз софинансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования. Финансирование мероприятий Программы осуществляется в следующих формах бюджетных ассигнований: оплата муниципальных контрактов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг по ремонту дорог местного значения. Указанные в настоящей Программе средства, необходимые на реализацию мероприятий Программы, рассчитаны для ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и строительства улично-дорожной сети. Реальная ситуация с возможностями федерального и регионального бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. Таким образом, возможности органов местного самоуправления поселения должны быть сконцентрированы на решении посильных задач, опирающихся на реальную финансовую основу (содержание, текущий ремонт дорог). Объемы финансирования муниципальной программы носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

* 1. **Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Жирятинского сельского поселения. Прогноз социально – экономического и градостроительного развития Жирятинского сельского поселения.**

При анализе показателей текущего уровня социально-экономического и градостроительного развития поселения, отмечается следующее:

- транспортная доступность населенных пунктов поселения;

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

-жилищный фонд муниципального образования Жирятинского сельского поселения составляет 137 тыс. кв. м, средняя жилищная обеспеченность на одного жителя составляет 31 кв. м. Средняя заработная плата населения не ниже минимальной оплаты труда. Поэтому оплата услуг водоснабжения, вывоза и утилизации ТБО доступна для населения и осуществляется регулярно.

**5.1 Экономический прогноз**

Развитие Жирятинского сельского поселения по вероятностному сценарию учитывает развитие следующих приоритетных секторов экономики, инфраструктуры (прежде всего, в сетевых отраслях: ЖКХ, энергетике, дорожной сети, транспорте, телекоммуникациях), социальной сферы в рамках реализации Национальных проектов («Здравоохранение», «Образование», «Доступное и комфортное жильё гражданам России»). Устойчивое экономическое развитие поселения, в перспективе, может быть достигнуто за счет дальнейшего, стабильного развития малого предпринимательства.

Мероприятия по развитию малого предпринимательства:

-оказание организационной и консультативной помощи начинающим предпринимателям;

-разработка мер по адресной поддержке предпринимателей и малых предприятий;

-снижение уровня административных барьеров;

-формирование конкурентной среды;

-расширение информационно-консультационного поля в сфере предпринимательства.

По итоговой характеристике социально-экономическое развитие поселения можно рассматривать как перспективное для частных инвестиций, что обосновывается небольшим ростом экономики, средним уровнем доходов населения и высокой транспортной доступностью, а также имеющее потенциал социально-экономического развития, способное как самостоятельно, так и с привлечением средств вышестоящих бюджетов обеспечить минимальные стандарты жизни населения, что приведёт в будущем к повышению инвестиционной привлекательности территории.

**5.2 Прогноз транспортного спроса Жирятинского сельского поселения, объемов и характера передвижения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения.**

Относительно стабильная демографическая ситуация в Поселении позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на его территории не планируется. При этом предприятия и организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению, обязаны систематически, не реже 1 раза в 5 лет, организовывать обследования пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

**5.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Жирятинского сельского поселения.**

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в поселении. Воздушные перевозки на территории Поселения не осуществляются. Водный транспорт на территории Поселения отсутствует. Автомобильный транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры 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 пассажирского транспорта увеличивать не планируется. Автосервисы, АЗС на территории поселения имеются. Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в СП 42.13330.2011 «Градостроительство.

Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89», так:

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

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

Исходя из общего количества легковых автомобилей, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса, видно, что в настоящее время поселение обеспечено СТО. Размещение гаражей на сегодняшний день не требуется, так как дома в жилой застройке имеют придомовые участки, обеспечивающие потребность в местах постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей**.**

**5.4 Прогноз развития дорожной сети Жирятинского сельского поселения.**

Реализация муниципальной программы позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет качественного содержания, осуществления контроля за перевозкой грузов, инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по ремонту, капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, разработки и обновлению проектов организации дорожного движения.

В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей:

-увеличение доли муниципальных автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям;

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

-ежегодный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения протяженностью;

-проектирование тротуаров в населенных пунктах Поселения;

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

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов:

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

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

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

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

По общероссийскому статистическому прогнозу на долгосрочный период до 2025 года обеспеченность жителей индивидуальными легковыми автомобилями составит: в 2020 году-110 автомобилей на 1000 жителей в 2025 году-125 автомобилей на 1000 жителей.

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. В Поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

**5.6 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 (не нефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

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

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

-обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль 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.

**5.7 Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Жирятинского сельского** **поселения**

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории Поселения. При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистичный) и вариант 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития Поселения. Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

**Вариант 1 (базовый).**Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса. Также данным вариантом учитывается агрессивная внешняя среда, сложившаяся благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

**Вариант 2 (умеренно-оптимистичный).**На территории поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций.

**Вариант 3 (экономически обоснованный).**На территории поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики. Сценарий предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в Жирятинском сельском поселении, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

* 1. **Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Жирятинского сельского поселения предлагаемого к реализации варианта развития**

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий (Приложение 1) , которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения. Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий. Источниками финансирования мероприятий Программы являются бюджетные средства разных уровней и средства бюджета Жирятинского сельского поселения. Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий по обследованию, содержанию, ремонту, автомобильных дорог общего пользования местного значения в поселении, проектированию тротуаров, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретение дорожных знаков), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий по ремонту дорог, по реализации Программы формируется администрацией Жирятинского района по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений граждан.

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

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

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом, при этом предлагается разработать паспорт маршрутов, осуществляющих перевозки внутри Поселения. Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

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

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2020 г. до 2030г. не меняется. Это означает, что нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети. Мероприятия данного раздела планируются как дополнительные из-за недостатка финансовых средств при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

**Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения**

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием. В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории поселения необходимо уделить устройству пешеходного сообщения для движения внутри населенных пунктов поселения и местами приложения труда, а также в целях отдыха. Мероприятия по развитию пешеходного передвижения возможны как дополнительные меры для безопасности пешеходного движения.

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

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб планируются в общем режиме.

**Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Жирятинского сельского** **поселения**

В целях развития сети дорог поселения планируются:

-мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог;

-мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.

**6.1 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков**

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач Программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

-проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;

-информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;

-обучение молодежи для профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

-замена и установка дорожных знаков для организации дорожного движения;

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

Из вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры Жирятинского сельского поселения должны стать:

**На первом этапе (2020-2021гг**.)

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

- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

-проектирование и капитальный ремонт искусственных сооружений;

-организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения;

-повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

**На втором этапе (2022-2025гг.):**

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

-текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

-организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения;

-проектирование и строительство тротуаров в населенных пунктах Поселения.

**На третьем этапе на перспективу (2026-2030 годы):**

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

-текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

-организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения;

-создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения. Развитие транспортной инфраструктуры на территории Поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

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

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий муниципальной программы и оценку эффективности реализации муниципальной программы. Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных Методикой.

1.1. 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 и соисполнителями.

1.2. 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.

1.3. 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.

1.4. 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.

1.5. 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

1.6. 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%.

1.7. 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)

1.8. 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%.

1.9. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле: Pитог = (P1 + P2) / 2, (6)где: Pитог - итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

1.10. 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.

1.11. Результаты итоговой оценки эффективности муниципальной программы (значение P итог) и вывод о ее эффективности (интерпретация оценки) представляются вместе с годовыми отчетами в финансовый отдел администрации Красногорского муниципального района.

Приложение 1 к программе утверждённой

постановлением администрации

Жирятинского района

от \_\_\_\_\_\_\_.2020 г. № \_\_\_\_\_

МЕРОПРИЯТИЯ

МУНИЦИПАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ

«КОМПЛЕКСНОЕ РАЗВИТИЕ СИСТЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ЖИРЯТИНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ЖИРЯТИНСКОГО РАЙОНА БРЯНСКОЙ ОБЛАСТИ НА 2020-2030 ГОДЫ»

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Наименование мероприятий | Объем вложений, тыс. руб. | | | | | | | Источник финансирования | Исполнители |
| Всего | в том числе | | | | | |
| 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025-2030 |
| 1 | Ремонт автомобильной дороги по ул. Озерная в с. Страшевичи Жирятинского района Брянской области | 9 200 122,34 | 8 648 115,00  552 007,34 |  |  |  |  |  | Областной бюджет  Местный бюджет | Администрация Жирятинского района |
| 2 | Ремонт автомобильной дороги по ул. Мира в с. Жирятино Жирятинского района Брянской области | 5 861 094,68 | 5 509 429,00  351 665,68 |  |  |  |  |  | Областной бюджет  Местный бюджет | Администрация Жирятинского района |
| 3 | Ремонт автомобильной дороги по ул. Мира от дома № 14 до дома № 17 в с. Жирятино Жирятинского района Брянской области | 552 521,28 | 519 370,00  33 151,28 |  |  |  |  |  | Областной бюджет  Местный бюджет | Администрация Жирятинского района, |
| 4 | Ремонт автомобильной дороги по ул. Южная в с. Жирятино Жирятинского района Брянской области | 3 600 000,00 |  | 3 384 000,00  216 000,00 |  |  |  |  | Областной бюджет  Местный бюджет | Администрация Жирятинского района |
|  |
|  | ИТОГО: | 19 213 739 | 14 676 914  936 825 | 3 384 000,00  216 000,00 |  |  |  |  | Областной бюджет  Местный бюджет | Администрация Жирятинского района |