ПОСТАНОВЛЕНИЕ

АДМИНИСТРАЦИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

ДЕМИНСКИЙ СЕЛЬСОВЕТ ПОНОМАРЕВСКОГО РАЙОНА ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ

18 сентября 2017г. №\_\_61

п. РЕКА ДЕМА

Об утверждении «Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры

**МО Деминский сельсовет Пономаревсого района Оренбургской области** Оренбургской области на 2017-2022 годы»

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 06 октября 2003г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 года №1440 «Об утверждении требований к Программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений и городских округов»; Генеральным планом администрации муниципального образования Деминский сельсовет Пономаревского района Оренбургской области

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1.Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Деминский сельсовет Пономаревского района Оренбургской области Оренбургской области на 2017-2022\_\_ годы

2. Разместить настоящее постановление на официальном сайте администрации в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»

3.Контроль за исполнением настоящего Постановления оставляю за собой.

4.Настоящее постановление вступает в силу с момента его официального обнародования.

Глава сельсовета Н.И.Макеев

**Муниципальная программа**

**«Комплексное развитиетранспортной инфраструктуры** **муниципального образования Деминский сельсовет Пономаревского района Оренбургской области**

**Оренбургской области на 2017-2022 годы».**

**ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| №п/п |  |  |
| 1.1. | Наименование программы | Муниципальная программа  «Комплексное развитие транспортной инфраструктурымуниципального образования Деминский сельсовет Пономаревского района Оренбургской области Оренбургской области на 2017-2022 годы». |
| 1.2. | Основание для разработки Программы | Федеральный закон от 06.11. 2003 года «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ»;  Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 года №1440 «Об утверждении требований к Программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений и городских округов»;  Устав муниципального образования Деминский сельсовет Пономаревского района Оренбургской области зарегистрированный 10.09.2013 года  Решение Совета депутатов области от 28.06.2013 № 14 «Об утверждении генерального плана муниципального образования Деминский сельсовет Пономаревского района Оренбургской области |
| 1.3. | Наименование заказчика и разработчика Программы, их местонахождение | Администрация муниципального образования Деминский сельсовет Пономаревского района Оренбургской области.  Адрес: 461789Оренбургская область, муниципального образования Деминский сельсовет Пономаревского района Оренбургской области.  п.Река Дема ул.Оренбургская д.21 |
| 1.4. | Цели и задачи Программы | -  безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории муниципального образования Деминский сельсовет Пономаревского района Оренбургской области  - доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования муниципального образования Деминский сельсовет Пономаревского района Оренбургской области  -  развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования Деминский сельсовет Пономаревского района Оренбургской области;  - развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью вмуниципального образования Деминский сельсовет Пономаревского района Оренбургской области  - условия для управления транспортным спросом;  - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  - создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;  - условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  - эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| 1.5. | Целевые показатели (индикаторы) обеспеченности населения объектами социальной инфраструктуры | - доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения– 0 %;  - обеспеченность постоянной круглогодичной связью по дорогам с твердым покрытием с сетью автомобильных дорог общего пользования муниципального образования Деминский сельсовет Пономаревского района Оренбургской области;  - протяженность построенных, реконструированных автомобильных дорог местного значения - 5322км.;  - протяженность участков автомобильных дорог местного значения, на которых выполнен ремонт с целью доведения их до нормативных требований – 706 км.;  - доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, 0 единиц на 1 тыс. автотранспортных средств. |
| 1.6. | Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов социальной инфраструктуры | *1.Реконструировать и привести в соответствие с ГОСТОМ улично дорожную сеть на территории МО Деминский сельсовет*  *2.Строительство станции технического обслуживания на 4 поста с автомойкой*  *3.Строительство улично дорожной сети с усовершенствованным покрытием общей протяженностью 4750 м, в новой жилой зоне, располагающейся в западной и южной части поселка с выходами на региональную дорогу.*  *4.Строительсотво двух переходов через овраг в южной части МО в виде водопропускных труб для соединения двух жилых зон.*  *5.Продление улицы Илекская до пересечения с дорогой на Софиевку*  *6.Предложен вариант трассы для выноса региональной автомобильной дороги на западную границу населенного пункта.* |
| 1.7. | Сроки и этапы реализации Программы | Срок реализации Программы 2017-2022годы, в 2 этапа:  1 этап – с 2017по 2020 годы  2 этап – с2020по 2022 годы |
| 1.8. | Объёмы и источники финансирования Программы | Программа предполагает финансирование за счёт бюджетов всех уровней в сумме 762458.34тыс. руб. в т.ч.:  бюджет муниципального образования Деминский сельсовет Пономаревского района Оренбургской област  762458.34тыс руб.  Внебюджетные средства\_\_\_\_-\_\_\_тыс руб  федеральный бюджет - \_\_\_-\_\_\_\_\_ тыс. руб.  областной бюджет –\_-\_\_\_тыс. руб.  бюджет МО –\_\_\_762458.34тыс \_руб.  Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2017-2022 годы годов, будут уточнены при формировании  проектов бюджета муниципального образования Деминский сельсовет Пономаревского района Оренбургской области.  учетом изменения ассигнований из бюджетов муниципального образования Деминский сельсовет Пономаревского района Оренбургской области.  и бюджета Оренбургской области. |
| 1.9. | Ожидаемые результаты реализации Программы | В результате реализации Программы к 2022 году предполагается:  - развитие транспортной инфраструктуры;  - развитие транспорта общего пользования;  - развитие сети дорог муниципального образования Деминский сельсовет Пономаревского района Оренбургской области.  - снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровья населения;  - повышение безопасности дорожного движения. |

**Основание для разработки Программы**

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации (далее - Градостроительный кодекс РФ) программа комплексногоразвития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа (далее -Программа)- документ,устанавливающийпереченьмероприятийпопроектированию,строительству,реконструкцииобъектовтранспортнойинфраструктуры местного значения поселения, городского округа.

Переченьмероприятийдолженвключатьмероприятия,которыепредусмотрены также:

- государственными и муниципальными программами;

- стратегиейсоциально-экономическогоразвитиямуниципальногообразования и планом мероприятийпореализациистратегиисоциально-экономического развития муниципального образования (при наличии данныхстратегии и плана);

- планом и программой комплексного социально-экономического развитиямуниципального образования;

- инвестиционными программами субъектов естественных монополий вобласти транспорта;

- договорамиокомплексномосвоениитерриторийилиоразвитиизастроенных территорий.

Программаразрабатываетсяиутверждаетсяорганамиместногосамоуправления поселения, городского округа на основании утвержденных впорядке, установленном Градостроительным кодексом РФ, генеральных плановпоселения,городскогоокругаидолжнаобеспечиватьсбалансированное,перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городскогоокруга в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектовтранспортной инфраструктуры местного значения.

В соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации (далее - Транспортная стратегия РФ) на период до 2030 г., утв.Распоряжением Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 № 1032-р «О внесении изменений вТранспортную стратегию РФ, утв. распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008№ 1734-р», выделяются следующие виды транспорта:

1. железнодорожный;

2. автомобильный (в т.ч. транспорт общего пользования);

3. воздушный;

4. внутренний водный;

5. морской;

6. городской наземный электрический (трамвайный, троллейбусный);

7. метрополитен.

В соответствии со ст. 14 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Обобщих принципах организации местного самоуправления в РФ» к вопросамместного значения городского поселения в сфере транспорта и транспортнойинфраструктуры относятся:

- дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов поселения и обеспечение безопасности дорожного движения на них, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест), осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов поселения, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством РФ;

- создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах поселения (п. 7).

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Деминский сельсовет Пономаревского района Оренбургской области на 2017-2022 годы(далее – Программа) разработана в соответствии с требованиями следующих Нормативных правовых актов и документов, с учетом изменений и дополнений, действующих на момент разработки:

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ;

- Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

- Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

- Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;

- Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

- Федеральный закон от 24.11.1995 № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в РФ»;

- Постановление Правительства Российской Федерации (далее - Постановление Правительства РФ) от 25.12.2015 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

- Постановление Правительства РФ от 18.07.2016 № 686 «Об определенииучастков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также иных обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования, являющихся объектами транспортной инфраструктуры»;

- Постановление Правительства РФ от 23.01.2016 № 29 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта на этапе их проектирования и строительства и требований по обеспечению транспортной безопасности объектов (зданий, строений, сооружений), не являющихся объектами транспортной инфраструктуры и расположенных на земельных участках, прилегающих к объектам транспортной инфраструктуры и отнесенных в соответствии с земельным законодательством РФ к охранным зонам земель транспорта, и о внесении изменений в Положение о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию»;

- Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г., утв. Распоряжением Правительства РФ от 11.06.2014 № 1032-р «О внесении изменений в Транспортную стратегию РФ, утв. распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р»;

- Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г.;

-Стратегии развития автомобильного и городского электрического транспорта РФ на период до 2030 г.;

- Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 гг.), утв. Постановлением Правительства РФ от 05.12.2001

№ 848;

- Федеральная целевая программа «Модернизация Единой системы организации воздушного движения РФ (2009 - 2020 гг.)», утв. Постановлением Правительства РФ от 01.09.2008 № 652;

- Приказ Минтранса России от 29.01.2010 № 22 «О Порядке ведения Реестра категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»;

- Приказ Минтранса России от 17.03.2015 № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения»;

- Приказ Минтранса России от 01.12.2015 № 347 «Об утверждении Порядка обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, автовокзалов, автостанций и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи»;

- Приказ Минстроя России от 28.08.2014 № 506/пр «О внесении в федеральный реестр сметных нормативов, подлежащих применению при определении сметной стоимости объектов капитального строительства, строительство которых финансируется с привлечением средств федерального бюджета, укрупненных сметных нормативов цены строительства для объектов непроизводственного назначения и инженерной инфраструктуры»;

- Приказ Минрегиона РФ от 04.10.2011 № 481 «Об утверждении Методических рекомендаций по применению государственных сметных нормативов – укрупненных нормативов цены строительства различных видов объектов капитального строительства непроизводственного назначения и инженерной инфраструктуры»;

-Приказ Министерства экономического развития РФ от 16.09.2016 № 582 «Об утверждении Методических указаний по разработке и реализации государственных программ РФ»;

- Распоряжение Росавтодора от 07.06.16 № 974-р «Об издании и применении ОДМ 218.2.073-2016 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности пересечений и примыканий автомобильных дорог в одном уровне для оптимизации их работы с использованием методов компьютерного моделирования»;

- Распоряжение Росавтодора от 07.06.16 № 975-р«Об издании и применении ОДМ 218.2.072-2016 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности и уровней загрузки автомобильных дорог методом компьютерного моделирования транспортных потоков»;

- ГОСТ Р 52399-2005. Геометрические элементы автомобильных дорог;

- ГОСТ Р 52398-2005. Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования;

- ГОСТ Р 52766-2007. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования;

- ГОСТ Р 52282-2004. Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний;

- ГОСТ Р 56829-2015. Интеллектуальные транспортные системы. Термины и определения;

- СП 42.13330.2011. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*, утв. Приказом Минрегиона РФ от 28.12.2010 № 820;

- СНиП 2.05.02-85. Автомобильные дороги;

- ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог» (издан на основании распоряжения Росавтодора от 17.02.2012 № 49-р);

- ОДМ 218.6.003-2011 «Методические рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах»;

- ОДМ 218.4.007-2011 «Методические рекомендации по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры в сфере дорожного хозяйства» (издан на основании распоряжения Росавтодора от 15.11.2011 № 871-р);

-[Распоряжение Правительства РФ от 07.02.2011 г. № 165-р « О Стратегии социально-экономического развития Приволжского федерального округа на период до 2020 г. (с изменениями и дополнениями)](garantF1://6648235.0)»;

- [Постановлением Правительства Оренбургской области от 08.02.2016 г. № 82-п « О внесении изменений в постановление Правительства Оренбургской области от 07.07.2011 № 579-п»](garantF1://27446974.0) утверждена Схема территориального планирования Оренбургской области;

# -[Постановление Правительства Оренбургской области от 28.12.2011 г. №1272-п «Об утверждении плана мероприятий Правительства Оренбургской области по реализации Стратегии социально-экономического развития Приволжского федерального округа на период до 2020 года на территории Оренбургской области»;](garantF1://27417569.0)

-[Закон Оренбургской области от 16.12.2015 г. № 3550/990-V-ОЗ «О реализации государственных полномочий Оренбургской области в сфере обеспечения безопасности дорожного движения» (принят Законодательным Собранием Оренбургской области 2 декабря 2015 г.)](garantF1://27446619.0);

# -[Постановление Правительства Оренбургской области от 10.04.2012 г. №313-п «Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Оренбургской области»](garantF1://27421178.0);

- Генеральный план муниципального образования муниципального образования Деминский сельсовет Пономаревского района Оренбургской области утвержденный решением Совета депутатов от 28.06.2013 года № 14

- Правила землепользования и застройки муниципального образования муниципального образования Деминский сельсовет Пономаревского района Оренбургской области утвержденный решением Совета депутатов от 22.10.2013 года № 22

- Местные нормативы градостроительного проектирования муниципального образования муниципального образования Деминский сельсовет Пономаревского района Оренбургской области утвержденный решением Совета депутатов от 28.11.2014 года № 29

- иные нормативные правовые акты Российской Федерации;

- иные нормативные правовые акты Оренбургской области;

- иные нормативные правовые акты муниципального образования Деминский сельсовет

1. **ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.**
2. **Анализ существующего состояния транспортной инфраструктуры.**
   1. **Анализ положения Оренбургской области Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации.**

Оренбургская область - административно-территориальное образование, входящее в состав Российской Федерации на правах ее равноправного субъекта. Область образована 07.12.1934 г.

С 26.12.1938 г. по 04.12.1957 г. называлась Чкаловской.

Входит в состав Приволжского федерального округа и Уральского экономического района.

Площадь - 124 тыс. кв. км (0,7% от площади Российской Федерации (далее - РФ)).

Область расположена на стыке двух частей света - Европы и Азии, имеет границы с Татарстаном, Башкортостаном и Челябинской областью на севере, с Казахстаном – на востоке и юге, Самарской областью - на западе.

Протяженность государственной границы с Республикой Казахстан - 1876 км.

Оренбургская область обладает разветвленной транспортной системой, которая включает предприятия железнодорожного, автомобильного, воздушного и трубопроводного транспорта.

Через регион проходят транзитные грузовые и пассажирские потоки в направлении «Центр - Средняя Азия» и «Запад - Восток».

Наибольшая протяженность с запада на восток - 750 км.

Административный центр области - город Оренбург (1475 км от Москвы по железной дороге).

В состав Оренбургской области входят 489 муниципальных образований:13 городских округов,29 муниципальных районов, 447 сельских поселений.

Наиболее крупные города: Оренбург, Орск, Новотроицк, Бузулук, Бугуруслан, Гай.

Транспортный комплекс Оренбургской области является важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры, обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности региональной экономики и качества жизни населения.

На территории Оренбургской области транспортный комплекс представлен  автомобильным, железнодорожным и воздушным транспортом.

Транспортная сеть области состоит из 1,5 тыс. км магистральных железнодорожных путей общего пользования, 13,6 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием.

**Железнодорожный транспорт**

На территории области функционируют два филиала ОАО «РЖД» - Южно-Уральская и Куйбышевская железные дороги. Эксплуатационная длина путей ЮУЖД составляет 1340,5 км, в том числе электрифицированных линий - 512 км, и Куйбышевской железной дороги - 115 км.

Плотность железных дорог общего пользования в области - 13,3 км/1000 кв. км, в 3,4 раза выше, чем в среднем по Российской Федерации.

 Южно-Уральская железная дорога - одно из передовых  предприятий  ОАО «РЖД».

Сегодня оренбургская магистраль, входящая в состав Южно-Уральской железной дороги, является современной технологически оснащенной транспортной артерией, обеспечивающей дальнейшее развитие экономики нашего региона.

На ЮУЖД постоянно ведется работа по развитию, модернизации и реконструкции железнодорожного транспорта.

Внедрена система компьютерного управления подвижного состава.

Фирменный поезд «Оренбуржье» оснащен новыми вагонами, которые отличаются повышенной комфортностью и усовершенствованной системой жизнеобеспечения.

По показателям погрузки и грузооборота железнодорожный транспорт Оренбуржья занимает одно из ведущих мест вПриволжском федеральном округе, а среди региональных структур России входит в десятку крупнейших.

Доля перевезенных грузов железнодорожным транспортом в общем объеме  грузоперевозок по области составляет около 67 %, а грузооборота - 95,3%.

Правительством области оказывается серьезная государственная поддержка организациям железнодорожного транспорта, осуществляющим перевозки населения на территории области.

В бюджете области предусмотрены субсидии пригородным компаниям на компенсацию потерь в доходах  в связи с государственным регулированием тарифов на перевозку пассажиров в пригородном сообщении, а также предоставлением  льготного проезда отдельным  категориям граждан.

**Автомобильный  и городской наземный электрический транспорт**

В Оренбургской области действует разветвленная маршрутная сеть, позволяющая обеспечивать пассажирскими автобусными перевозками практически все население области.

Транспортное обслуживание населения автомобильным транспортом в Оренбургской области осуществляется на основании Закона Оренбургской области от 09.03.2016 № 3801/1039-V-ОЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Оренбургской области».

Ежегодно автомобилисты нашего региона перевозят свыше 40 миллионов тонн грузов и 180 миллионов пассажиров.

Уполномоченный орган Правительства Оренбургской области в лице министерства экономического развития, промышленной политики и торговли Оренбургской области ведет реестр регулярных межмуниципальных автобусных маршрутов.

В настоящее время в областной реестр регулярных межмуниципальных автобусных маршрутов внесено 140 маршрутов, которые обслуживают 115 перевозчиков различной формы собственности.

Межмуниципальные автобусные маршруты проходят по территориям всех 43-х городских округов, городских поселений и муниципальных районов области и соединяют областной центр со всеми городами и районными центрами области.

Органы местного самоуправления создают условия для предоставления транспортных услуг населению, и организует транспортное обслуживание населения в границах муниципального образования, между поселениями муниципального района, городского округа; утверждают и  ведут реестры муниципальных автобусных маршрутов.

Всего в области открыто более 200 городских и внутрипоселковых автобусных маршрутов, свыше 360 внутримуниципальных пригородных маршрутов.

На территории работают 40 автобусных маршрутов, связывающих Оренбург и города с другими  регионами Российской Федерации.

Перевозки осуществляются в большинстве случаев на паритетной основе хозяйствующими субъектами различной формы собственности.

В настоящее время Оренбург связан автобусным сообщением с городами Республики Башкортостан: Уфа, Стерлитамак, Салават, Ишимбай, Октябрьский; городами: Пермь, Казань, Набережные Челны, Самара, Нижний Новгород, Тюмень, Ижевск и др.

Кроме того, на паритетной основе осуществляются перевозки по 9 международным автобусным маршрутам с городами: Актобе, Уральск, Хромтау, Бадамша (Казахстан); Оринген, Штуттгард (Германия).

Оправление и прибытие автобусов междугородного и пригородного сообщения осуществляется с 5 автовокзалов и 32 автостанций городов и населенных пунктов области.

Все автовокзалы и автостанции области  в соответствии с Федеральным законом от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» внесены Федеральным дорожным агентством Министерства транспорта Российской Федерации в Реестр категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Координацию деятельности муниципальных образований области, перевозчиков всех форм собственности осуществляет Межведомственная транспортная комиссия Оренбургской области, в состав которой входят представители министерства экономического развития, промышленной политики и торговли Оренбургской области, муниципальных образований, управления ГИБДД, Управления государственного автодорожного надзора, Управления Федеральной налоговой службы, Управления Роспотребнадзора и других федеральных и областных структур.

В целях внедрения в процессы организации пассажирских перевозок инновационных технологий, повышения безопасности и качества обслуживания населения, в том числе льготных категорий граждан, совершенствования учета проезда пассажиров, повышения эффективности использования бюджетных средств, выделяемых для перевозки пассажиров продолжается  работа по внедрению безналичного расчета за проезд на пассажирском транспорте общего пользования с использованием микропроцессорных пластиковых карт «Социальная транспортная карта», «Транспортная карта горожанина» и других, а также  спутниковых навигационных систем «ГЛОНАСС/GPS».

Система безналичного расчета, в том числе  по перевозке льготных категорий населения по «Социальным транспортным картам» работает в городах Оренбурге, Орске, Новотроицке, Бугуруслане, Оренбургском, Саракташском и Новоорском районах.

Всего оборудовано транспортными терминалами свыше  полутора тысяч единиц транспорта,  в том числе  1163  коммерческого.

Развернута агентская сеть по продаже и пополнению транспортных карт.

Обеспечению качества транспортных услуг и безопасности дорожного движения на пассажирском транспорте способствуют современные технические средств контроля.

Целенаправленно продолжается внедрение системы навигационного контроля «ГЛОНАСС/GPS» за работой муниципального пассажирского транспорта на регулярных муниципальных и межмуниципальных автобусных маршрутах, что позволит значительно повысить степень безопасности перевозки пассажиров и ответственности перевозчиков.

Муниципальными образованиями, перевозчиками области установлено оборудование спутниковых навигационных систем «ГЛОНАСС/GPS» на 2740 единицах пассажирского транспорта общего пользования, работающих на муниципальных и межмуниципальных маршрутах области.

Дальнейшему развитию автомобильного транспорта области будет способствовать реализация одного из приоритетных проектов Российской Федерации в сфере транспортной инфраструктуры - формирование нового международного транспортного коридора «Европа - Западный Китай», маршрут которого проходит через территорию Оренбургской области.

**Авиационный транспорт**

Воздушный транспорт Оренбургской области представлен государственным унитарным предприятием Оренбургской области (далее - ГУП) «Международный аэропорт Оренбург» и государственным унитарным предприятием «Аэропорт Орск».

**Государственное унитарное предприятие Оренбургской области «Международный аэропорт «Оренбург»**

Международный аэропорт Оренбург - это не только крупнейший аэровокзальный комплекс, предназначенный для приема и технического обслуживания воздушных судов, но и центр внутрирегиональных воздушных перевозок.

Кроме того, аэропорт обслуживает отрасли экономики области: выполняет авиационно-химические работы в сельском хозяйстве; проводит поисковые и аварийно-спасательные работы, выполняет полеты санитарной авиации.

В действующем  парке Авиакомпании «Оренбуржье» эксплуатируется 49 единиц воздушных судов: 10 самолетов L-410, 28 самолетов Ан-2, 5 вертолетов Ми-2, 3 вертолета Ми-8 и 3 вертолета Robinson-44.

Ежегодно аэропорт г. Оренбурга обслуживает около 500 тыс. пассажиров (для сравнения в 2001 г. эта цифра была равна 156,8 тыс. пассажиров в год). ГУП Оренбургской области «Аэропорт Оренбург» признан победителем в номинации «Динамично развивающийся аэропорт» конкурса «Лучший аэропорт года стран - участниц СНГ за 2014 год», проводимого Ассоциацией «Аэропорт» Гражданской авиации.

В настоящее время в условиях дальнейшего развития экономики и повышения транспортной активности населения в области активно реализуется задача по возрождению и развитию региональных и местных авиаперевозок.

Организатором перевозок выступает ГУП «Международный аэропорт «Оренбург» (под брендом «Авиакомпания Оренбуржье»), который имеет соответствующий сертификат эксплуатанта. Проведена работа по сертификации самолетов и технической базы, обучению летного и технического состава.

Оренбургская область активно включилась в реализацию пилотного проекта Приволжского федерального округа, который свяжет  авиационным сообщением все административные центры округа.

С 01.04.2013 открыто авиасообщение из Оренбурга в Самару, Нижний Новгород, Казань, Пермь, Уфу.

Сегодня авиакомпания «Оренбуржье» является ведущей авиакомпанией по региональным авиаперевозкам в Приволжском федеральном округе и продолжает расширять свою маршрутную сеть.

С начала 2016 года география полетов вышла далеко за пределы Приволжского и Уральского федеральных округов. Выполняются рейсы в города Крыма и Красноярского края, Ханты-Мансийск, Нижневартовск, Мурманск, Сургут и т.д.

В рамках реализации программы развития местных авиаперевозок выполняются рейсы в город Орск,   районные центры - Адамовка, Домбаровка, Кваркено, Светлый.

Авиакомпания «Оренбуржье» в 2014 году стала дипломантом Национальной авиационной премии «Крылья России» в номинации «Авиаперевозки на региональных маршрутах», а в 2016 году - номинантом в категории «Авиаперевозки на местных маршрутах».

***Государственное унитарное предприятие Оренбургской области «Аэропорт Орск»***

Основанный в 1958 году распоряжением Правительства Российской Федерации от 06.08.1998 № 1068-р аэропорт Орск открыт для международных полетов, что способствует дальнейшему развитию Восточного Оренбуржья, обладающего мощным экономическим потенциалом и способствующего привлечению значительного количества как российских, так и иностранных инвесторов.

В настоящее время аэропорт включает в себя: аэродром класса «В»; ИВПП размером 2900х42 м. с радиомаячной системой посадки типа СП-80М первой категории; пассажирский перрон, совмещенный с местами стоянок воздушных судов; аэровокзал; международный сектор; комфортабельную гостиницу; инженерные коммуникации, стабильно и в полном объеме обеспечивающие электроэнергией, теплом, водой весь комплекс аэропорта.

В целях обеспечения развития аэропортовой сети, приема современных воздушных судов и соответствия современным требованиям обслуживания пассажиров, повышения уровня безопасности авиаперевозок мероприятия по реконструкции аэропортов Оренбурга и Орска включены в федеральную целевую программу «Развитие  транспортной  системы  России (2010 - 2020 годы)».

* + 1. Анализ положения муниципального образования в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации.

Муниципальное образования находится в Пономаревском районе Оренбургской области, Приволжского федерального округа Российской Федерации.

Поселок Река Дема является центром муниципального образования Оренбургской области.

Общая площадь территории муниципального образования Деминский сельсовет Пономаревского района Оренбургской области 2055 га.

Муниципальное образование находится в муниципальном образовании Пономаревский район Оренбургской области, Приволжского федерального округа Российской Федерации.

В состав муниципального образования Деминский сельсовет входят населённых пунктов.

Наименование населенного пункта –Река Дема

Муниципальное образование Деминский сельсовет находится в Пономаревском районе Приволжского федерального округа Российской Федерации.Район расположен в северо западной части Оренбурсгкой области граничит: на севере с Башкортостаном и Абдулинским районом, на юго-востоке с Шарлыкским районом , на юге с Алексанровским районом, на юго западе с Красногвардейским и Матвеевским районами.

Транспортная инфраструктура муниципального образования муниципального образования Деминский сельсовет представлена автомобильным транспортом .

Ближайший пассажирский аэропорт расположен в городе Оренбурге (расстояние до г. Оренбург 180 -км).

Федеральных дорог в МО Оренбургской области нет

**Перечень автомобильных дорог** муниципального образования Деминский сельсовет Пономаревского района Оренбургской области общего **пользования регионального и межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Оренбургской области на основании постановления Правительства Оренбургской области от 10.04.2012г. №313-п:**

Таблица №1

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Идентификационный номер | Наименование автомобильной дороги (далее – а/д) | Всего,  км | В том числе с твердым покрытием,  км | Всего мостов,  шт./п.м | | Катего-рия дороги |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1 | 53 оп мз 53Н-0003350 | Подъезд к пос.Река Дема от а\д Казань-Оренбург | 4,3 | 4,3 | - | - | 1V |
| 2 | 53 ОП МЗ 53Н-2409000 | Обход пос.Река Дема | 2,0 | 2,0 | 1 | 12 | 1V |
| 3 | 53 ОП МЗ 53Н-2414000 | Река Дема-Софиевка | 6,0 | 6,0 | 1 | 12 | 1V |

Въезд в муниципальное образованиеосуществляется по региональной автодороге, которая находится в 4,0 км от федеральной трассы Казань-Оренбург

Ширина улиц переменна и колеблется в пределах от 5 до 6 метров.

Асфальтовое покрытие имеют улицы: Оренбургская и половина улицы Софиевская

Остальные дороги имеют гравийное покрытие, как и все остальные дорогимуниципального образования .

В составе улиц выделяются: проезжая часть, тротуары для пешеходов, обочины, кюветы, озелененные разделительные полосы.

**1.**2.Социально-экономическая характеристика муниципального образования муниципального образования Деминский сельсовет

В настоящее время численность населения муниципального образования 01.01. 2017 года составляет 820человека.

В разрезе населенных пунктов:

1.п.Река Дема -820

Численность населения имеет тенденцию к *увеличению* из-за  *высокой* рождаемости (в 2016 г. родилось 8 человек) и *низкой*  смертности (в 2016 г. Умерло 3 человек).

Административный центр п.Река Дема удалён от областного центра г. Оренбург на 180 км.

Со своими соседями МО Деминский сельсовет связан сетью автомобильных дорог, местного значения.

Расстояние от п.Река Дема до областного центра – 180 км, до железнодорожной станции 136км.

Административный центр п.Река Дема находится на расстоянии 30 км от районного центра с.Пономаревка

Связь с райцентром осуществляется по автодороге Оренбург-Казань. Хозяйственная сфера МО Деминский сельсовет представлена предприятиями и организациями с различными направлениями деятельности: сфера материального производства представлена сельским хозяйством, непроизводственная сфера деятельности охватывает здравоохранение, связь, торговлю, социальное обеспечение, образование, культуру.

В МО Деминский сельсовет работает три сельскохозяйственных предприятия ИП Макеев И.К.,с численностью 5 чел; ИП Вертелецкий С,В,ИП Попов В.Е,ИП Неретин С.В. , ИП Щеколдин А.П. это 25% от общего количества работающих в организациях поселения.

В МО Деминский сельсовет работают одна школа ,одна библиотека, один ФАП, одно отделения связи, три магазинов смешанной торговли,

Основная роль во внешних связях МО Деминский сельсовет принадлежит автомобильному транспорту

Общая протяженность автомобильных дорог по району 285,068км, в том числе с асфальтобетонным покрытием 57,3 км.

Густота автомобильных дорог с твердым покрытием составляет 227 км на 1 тыс.кв. км территории.

Дороги с твердым покрытием обслуживает Пономаревский ДУ.

Дороги местного значения представлены межпоселковыми и поселковыми дорогами 1Vкатегорий.

1.2.1. Характеристика градостроительной деятельности на территории МО Деминский сельсовет включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса.

Удобное транспортно-географическое положение МО Деминский сельсовет создают предпосылки для активизации социально- экономического развития поселения.

Застроенные территории населенного пункта в основном имеют сложную смешанную планировочную структуру со сложившимся функциональным использованием земель и невысокой плотностью застройки.

В настоящее время МО Деминский сельсовет занимает территорию с жилой застройкой, представленной одноэтажными и двухэтажными домами

Из общественных и культурно-бытовых учреждений в **МО Деминский сельсовет** : школа, медпункт, библиотека, административное учреждение, магазины.

В основу планировочного решения МО Деминский сельсоветположена идея создания современных благоустроенных населенных пунктов на основе анализа существующего положения с сохранением и усовершенствованием планировочной структуры, с учетом сложившихся транспортных связей, природно-ландшафтного окружения, наличия водных бассейнов рек.

Общая площадь жилых помещений в МО Деминский сельсоветданным за 2015 год составляет 27764тыс. м2, 1%от общей площади жилых помещений составляют многоквартирные дома,99 % приходится на индивидуальные жилые дома.

Наибольшую долю жилищного фонда 80 %занимают дома с износом до 25%

Домов со степенью износа свыше 80% нет

В настоящее время транспортные потребности жителей и организаций на территории МО Деминскийреализуются средствами автотранспорта и автомобильной дорогой.

Оценка транспортного спроса включает в себя процесс анализа передвижения населения к объектам тяготения, размещенным в различных зонах территории.

В основе оценки транспортного спроса на объекты тяготения лежат потребности населения в передвижении.

Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- объекты социальной сферы;

- объекты культурной сферы;

- узловые объекты транспортной инфраструктуры;

- объекты трудовой занятости населения.

Учитывая компактность территории поселения, потребность внутри поселковых перемещений населения реализуется с использованием личного автотранспорта либо в пешем порядке.

Межселенные перемещения осуществляются с использованием маршрутного транспорта, такси, межрегиональные перемещения, на более удаленные расстояния, осуществляются железнодорожным транспортом. Доставка к объектам трудовой занятости населения за пределы поселка, осуществляется преимущественно автотранспортом.

* 1. **Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.**
     1. **Автомобильный транспорт.**

На территории МО Деминский сельсовет существует устоявшаяся инфраструктура автомобильного транспорта.

Пассажирские перевозки и грузовые перевозки осуществляются автомобильным транспортом.

Грузовой транспорт в основном представлен сельскохозяйственной техникой.

В основе формирования улично-дорожной сети населенных пунктов лежат: основная улица, второстепенные улицы, проезды.

### Водный транспорт

На территории поселения отсутствует инфраструктура водного транспорта.

Пассажирские перевозки и грузовые перевозки водным транспортом не осуществляются.

### Воздушный транспорт

На территории поселения отсутствует инфраструктура воздушного транспорта.

Пассажирские перевозки и грузовые перевозки воздушным транспортом не осуществляются.

### Железнодорожный транспорт

На территории поселения отсутствует инфраструктура железнодорожного транспорта.

Пассажирские перевозки и грузовые перевозки железнодорожным транспортом не осуществляются.

* 1. **Характеристика сети дорог**
     1. **Параметры дорожного движения**

**(скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери).**

Уличная сеть МО Деминский сельсовет линейное построение.

Ширина главных улиц колеблется от 5до 6 метров. Ширина проезжих частей 5м.

На двух улиц асфальтовое покрытие.

Тротуарное покрытие отсутствует.

Проектом генерального плана предлагается выполнить мероприятия по строительству улично дорожной сети с усовершенствованным покрытием общей протяженностью 4750 м, в новой жилой зоне, располагающейся в западной и южной части поселка с выходами на региональную дорогу.

Дорожно - транспортная сеть МО Деминский сельсоветсостоит из дорог, предназначенных для не скоростного движения.

В таблице№2 приведен перечень дорог МО Деминский сельсовет , которые расположены в границах населенного пункта, в связи с этим скоростной режим движения, в соответствии с п. 10.2 ПДД, составляет 60 км/ч с ограничением на отдельных участках до 20-40 км/ч.

Основной состав транспортных средств представлен легковыми автомобилями, находящимися в собственности у населения.

Таблица №2 . Перечень дорог Деминского сельсовета

| №п/п | Населенный пункт | Наименование дороги | Категория дороги | Свидетельство №/дата | Протяженность дороги, п. м. |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | п.Река Дема | Грунтовая дорога ул. Южная | 1V | 10.01.2014  56 аб 997177 | 301 |
| 2 |  | Грунтовая дорога ул. Степная | 1V | 10.01.2014  997178 | 368 |
| 3 |  | Грунтовая дорога ул. Восточная | 1V | 10.01.2014  997179 | 426 |
| 4 |  | Грунтовая дорога ул. Героя Макеева А В | 1V | 10.01.2014  997181 | 406 |
| 5 |  | Грунтовая дорога ул. Илекская | 1V | 10.01.2014  997182 | 464 |
| 6 |  | Набережная | 1V | 10.01.2014  997180 | 161 |
| 7 |  | Новая | 1V | 10.01.2014  997185 | 330 |
|  |  | Новая | 1V | 10.01.2014  997183 | 229 |
|  |  | Новая | 1V | 10.01.2014  997184 | 147 |
| 8 |  | Софиевская | 1V | 10.01.2014  997186  10.01.2014  997187 | 50  1231 |
| 9 |  | Оренбургская | 1V | 996999  16.12.2013 | 1209 |
| Итого; | | | | | 5322 |

Дороги в МО Деминский сельсовет различаются по типу покрытия, информация о протяжённости дорог с распределением по типам покрытия представлена в таблице №3

Таблица №3. Состав дорог по типам покрытия

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| №п/п | Тип покрытия | Протяженность, км. |
| 1 | Асфальтобетонное | 1809 |
| 2 | Отсыпанные щебнем | - |
| 3 | Грунтовое (Неусовершенствованное) | 3513 |
|  | Итого | 5322 |

Развитие транспортной системы МО Деминский сельсовет является необходимым условием улучшения качества жизни жителей в п.Река Дема

Общая протяженность дорог по МО Деминский сельсовет составляет 5322км, в том числе: асфальтобетонном покрытии исполнении 1809 км, в гравийном исполнении - км, в грунтовом исполнении 3513км.

Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры поселения являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта.

**Автомобильный транспорт**-автомобилизация поселка 120 единиц/1000 человек в 2016 году) оценивается как средняя (при уровне автомобилизации в Российской Федерации на уровне 100единиц/1000 человек

Грузовой автотранспорт в основном представлен автомобилями высокой грузоподъемности для работы в карьерах.

* + 1. **Оценка качества содержания дорог**.

Обслуживание дорог осуществляется администрацией МО Деминский сельсовет с привлечением подрядных организаций по муниципальным контрактам на выполнение комплекса работ по содержанию муниципальных автомобильных дорог на территории МО Деминский сельсовет .

В состав работ входит:

1. Содержание муниципальных автомобильных дорог, включающие в себя работы по ремонту автомобильных дорог (отсыпка щебнем, асфальтовой крошкой, ямочный ремонт);
2. Расчистка дорог от снега в зимний период;
3. Монтаж/демонтаж искусственных неровностей для принудительного снижения скорости по соответствующему распоряжению Заказчика.
4. Работы по содержанию, монтажу (установке) и демонтажу дорожных знаков в соответствии со схемой установки дорожных знаков предоставленной Заказчиком.

Проверка качества выполнения работ осуществляется по согласованному графику, с составлением итогового акта оценки качества содержания муниципальных автодорог в соответствии с утвержденными критериями.

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.

* 1. **Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в МО Деминский сельсовет** 
     1. Обеспеченность парковками (парковочными местами).

На 01.01.2017 г в МО Деминский сельсовет парковочные места отсутствуют.

На расчетный срок необходимо обустроить 5 парковочных мест 25 машино-мест на 25 машин).

На расчетный срок общее количество автомобилей составит порядка 180 единиц. Для обслуживания данного количества автомобилей необходимо строительств 4 СТО с 4 боксами.

* 1. **Характеристика работ транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.**

Пассажирский транспорт является важнейшим элементом сферы обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества.

Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванные производственными, бытовыми, культурными связями. Внутри поселковый общественный транспорт в МО Деминский отсутствует.

Информация об объемах пассажирских перевозок необходимая для анализа пассажиропотока отсутствует.

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

В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселка не предусмотрены.

В МО Деминский сельсовет осуществляется велосипедное движение в местах общего пользования в неорганизованном порядке.

Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

Строительство велосипедных дорожек в МО Деминский сельсовет не рационально, в связи с малочисленностью населения.

* 1. **Характеристика движения грузовых транспортных средств.**

Грузовые транспортные средства, принадлежащие собственникам всех видов собственности на территории поселения, составляют 90 % от общего количество автомобилей в поселении.

Основная часть перевозимых грузов сельскохозяйственного назначения перевозится привлеченным транспортом.

* + 1. **Оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб.**

Для прохождения техническое обслуживание автотранспорта собственной производственно-технической базы, оборудования и персонала в поселении нет.

***Механизированная уборка.***

Механизированная уборка дорог местного значения осуществляется на основании договоров, заключаемых с организациями и индивидуальными предпринимателями.

***Ручная уборка.***

Уборка улиц в летнее и зимнее время производится с использованием ручного труда.

На территории МО Деминский сельсовет уборку осуществляют рабочий по благоустройству территории

* + 1. **Состояние инфраструктуры для данных транспортных средств.**

Удовлетворительное.

* 1. **Анализ уровня безопасности дорожного движения.**

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения.

В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач.

По итогам 2016 года, согласно данным \_\_\_ГИБДД УМВД России по Пономаревскому району, на территории Пономаревского района зарегистрировано 13дорожно-транспортных происшествий.

Таблица 4 .

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| №п/п | Показатель | Количественный показатель по муниципальным образованиям |
| 1. | Всего ДТП, в том числе: | 13 |
| 1.1. | По вине водителей | 13 |
| 1.2. | По вине пешеходов | 0 |
| 2. | Всего погибло людей, в том числе: | 0 |
| 2.1. | Детей | 0 |
| 2.2. | Ранено | 17 |
| 2.3. | Из них детей | 1 |
| 2.4. | Пешеходов | 0 |

Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

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

Рассмотрим характерные факторы, неблагоприятно влияющие на окружающую среду и здоровье.

*Загрязнение атмосферы.* Выброс в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксин азота и серы, озон) приводят не только к загрязнению атмосферы, но и к вредным проявлениям для здоровья, особенно к распираторным аллергическим заболеваниям.

*Воздействие шума.* Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55дБ. Это приводит к росту сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, вызывает раздражительность.

Учитывая сложившуюся планировочную организацию МО Деминский сельсовет и характер дорожно-транспортной сети, отсутствие дорог с интенсивным движением в районах жилой застройки, можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

* 1. **Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения, городского округа.**

Технико-экономические показатели генерального плана МО Деминский сельсовет

Таблица 5.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Единица измерения | Современное состояние | Первая очередь | Расчетный срок |
| Протяженность дорог, в том числе: | км |  |  |  |
| -общего пользования муниципального значения | 5322 км |  |  |  |
| -общего пользования областного значения | 6130км |  |  |  |
| -общего пользования федерального значения | 0км |  |  |  |

На территории МО Деминский сельсовет нет транспорта общего пользования

Удовлетворительный уровень технического состояния автодорог при неудовлетворительном состоянии отдельных участков.

Низкий уровень развития сервисной автодорожной инфраструктуры (наличие АЗС, АГНКС, придорожной торговли, автокемпингов, СТО и т. п.).

Внешние перевозки осуществляются по междугородним и пригородным маршрутам.

Планировочная структура и сеть транспортных магистралей складывалась по мере развитияМО Деминский сельсовет

В МО Деминский сельсовет планируется строительство улично дорожной сети с усовершенствованным покрытием протяженностью 4750 в новой жилой зоне в южной части поселка

**Оценка нормативно - правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа.**

Основными документами, определяющими порядок функционирования и развития транспортной инфраструктуры являются:

1. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004г. №190-ФЗ (ред. от 30.12.2015г.);

2. Федеральный закон от 08.11.2007г. №257-ФЗ (ред. от 15.02.2016г) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

3. Федеральный закон от 10.12.1995г. №196-ФЗ (ред. от 28.11.2015г.) «О безопасности дорожного движения»;

4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090 (ред. от 21.01.2016г) «О правилах дорожного движения»;

5. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

6. Генеральный план поселения утвержденный решением Совета депутатов № 14 от 28.06.2013 года

7. Нормативы градостроительного проектирования утвержденные решением Совета депутатов 3 29 от 28.11.2014 года

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

В соответствии с ч. 2 ст. 5 ФЗ от 29.12. 2014 №456-ФЗ «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения.

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» (в ред. от 03.07.2016 г.), а также п. 8 ст. 8 от 29.12.2004 №190-ФЗ«Градостроительного кодекса Российской Федерации»(в ред. 03.07.2016г.), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 ст. 1от 29.12.2004 №190-ФЗ «Градостроительного кодекса Российской Федерации» (в ред. 03.07.2016г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

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

Программа позволит обеспечить:

- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;

- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;

- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселка;

- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;

- условия для управления транспортным спросом;

- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;

- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;

- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

* 1. **Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.**

Финансирование работ по содержанию и ремонту улично-дорожной сети на территории МО Деминский сельсовет , из муниципального бюджета и областного бюджета в виде субсидий в долевом соотношении.

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, заключаемым по результатам проведения аукционов согласно титульному списку благоустройства сельсовета , капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенным по результатам проведения аукционов в объёме выделенных денежных средств.

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы навесь расчетный срок, составляет 762458.34 рублей, в том числе по годам:

−2017 год –\_127076.39 рублей;

−2018 год – \_127076.39 рублей;

−2019 год – \_\_127076.39 рублей;

−2020 год – \_127076.39 рублей;

−2021 год – \_\_127076.39 рублей;

−С 2022 год \_\_127076.39 рублей.

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 реконструкции дорог улично-дорожной сети.

Реальная ситуация с возможностями федерального и областного бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе.

Таким образом, возможности органов местного самоуправления поселения должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог).

Расходы на реализацию Программы представлены в разделе VПрограммы.

Объемы финансирования муниципальной программы носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

1. **ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕКТОВ И ХАРАКТЕРИСТИКА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРИОРИИ И ХАРАКТЕР ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРИТОРИИ Деминского сельсовета**

**2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Де минского сельсовета .**

На расчетный срок развитие улично-дорожной сети не предусмотрено. Необходима реконструкция существующих улиц: Героя Макеева А В .

Развитие социальной сферы напрямую зависит от демографических процессов и роста численности населения.

Средний сценарий демографического прогноза, как наиболее вероятный, с учетом существующих демографических процессов предполагает, что численность населения увеличится в целом до уровня 1053человек к 2032г.

Определение перспективной численности населения необходимо для расчета объемов жилищного строительства, сети объектов социальной инфраструктуры на первую очередь и нарасчетный срок и для формирования перечня предлагаемых мероприятий по обеспечению населения основными объектами обслуживания.

Перспективная численность населения определяется с учетом таких факторов, как сложившийся уровень рождаемости и смертности, величина миграционного сальдо и ожидаемые тренды изменения этих параметров. Кроме демографических тенденций последнего времени, учитывается также совокупность факторов, оказывающих влияние на уровень перспективного социально-экономического развития территории.

В Генеральном плане рассмотрены три варианта прогноза численности постоянного населения.

В отношении темпов изменения таких слагаемых демографической ситуации как рождаемость и смертность они учитывают их предшествующую динамику в сельском поселении и следуют, соответственно, за низким, средним и высоким вариантами прогноза, выполненными для Оренбургской области Росстатом (Предположительная численность населения Российской Федерации до 2030 г. / Стат. бюлл.М.: 2009).

Кроме того, на итоговую численность населения вразличной степени оказывает влияние величина положительного миграционного сальдо.

Варианты прогнозов составлялись только для постоянного зарегистрированного населения**МО Деминский сельсовет** численность прочего постоянного населения (далее - полупостоянногонаселения) и сезонного населения оценивается отдельно.

За расчетный срок в среднем за год в расчете на 1000 населения рождаемость составит\_6 человек, смертность 2человек, естественная убыль населения –\_2человек. Миграционноесальдо предполагается положительным, в размере 2,7 человек в среднем в год.

Средний вариант 4 человек постоянного зарегистрированного населения) предполагаетнекоторое улучшение показателей естественного движения населения. За расчетный срок всреднем за год в расчете на 1000 населения рождаемость составит 6 человек, смертность около\_2человек, естественная убыль населения –\_2 человек.

Сальдо миграции предполагается положительным: прирост около 6 человек в год .

Варианты прогнозов составлялись только для постоянного зарегистрированного населения **МО Деминский сельсовет ,** численность постоянного незарегистрированного населения и сезонногонаселения оценивается отдельно.

Численность сезонного населения оценивается только в целом. На сегодняшний день этотпоказатель составляет 820 человек.

Предполагается его увеличение до 1032\_ и \_1032 человек напервую очередь и расчетный срок соответственно.

Прогноз обеспечит оптимальныйучетпотребностей населениявтерриториидляжилищного строительства, объектах обслуживания, развитии объектов и элементов транспортнойи инженерной инфраструктур.

**2.2. Прогноз транспортного спроса МО Деминский сельсовет**

Основными транспортными артериями в **МО СП/ГП/ГО** являются автомобильные дороги местного значения и уличная дорожная сеть.

Количество и протяженность внутрирайонных и межрайонных автобусных маршрутов вполне удовлетворяют потребности населения в направлениях передвижения.

В целях совершения рабочих поездок и поездок на учебу экономически активное население пользуется личным транспортом.

Относительно стабильная демографическая ситуация в МО Деминский сельсовет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории Деминского сельсовета не планируется.

При этом предприятия и организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению, обязаны систематически, не реже 1 раза в 5 лет, организовывать обследования пассажиропотока.

Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов.

Обследование пассажиропотоков проводится в Соответствии с действующими нормативными документами.

**2.2.1. Прогноз характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения, городского округа.**

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

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

В период реализации программы, транспортная инфраструктура по видам транспорта, представленным в МО Деминский сельсовет , не претерпит существенных изменений.

Основным видом транспорта, в границах «домашнего региона» преобладающим останется автомобильный транспорт, как в формате общественного транспорта, так и личного транспорта граждан.

Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохранится использование грузового транспорта.

Таблица №6 - Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры до 2022\_ года.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателя | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-20\_\_ |
| **Автомобильный транспорт** | | | | | | |
| Число автомобилей | 160 | 170 | 180 | 190 | 200 | 210 |
| Число остановочных площадок | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| Число пешеходных дорожек,  тротуаров соответствующих  нормативным требованиям для  организации пешеходного  движения | - | - | - | - | - | - |
| Велосипедное движение, число  пунктов хранения мест | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Парковочное пространство, мест | - | - | -- | - |  | - |
| Число автостанций (60 пассажиров) | - | - | - | - | - | - |
| **Авиационный транспорт** | - | - | - | - | - | - |
| Число вертолетных площадок |  |  |  |  |  |  |
| Число аэропортов |  |  |  |  |  |  |
| **Водный транспорт** | - | - | - | - | - | - |
| Число причалов |  |  |  |  |  |  |
| **Железнодорожный транспорт** | - | - | - | - | - | - |
| Число станций |  |  |  |  |  |  |

* 1. **Прогноз развития дорожной** **сети Деминского сельсовета**

Учитывая экономическую ситуацию и сложившиеся условия, необходимо разработать и реализовать мероприятия по строительству новых и реконструкции существующих участков улично-дорожной сети исходя из требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учетом наиболее значительных грузо- и пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов соцкультбыта и мест приложения труда.

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;

- повышения качественных характеристик дорожных покрытий и безопасности 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 МО Деминский сельсовет развитие дорожной сети возможно лишь при условии улучшения ситуации с финансированием. Необходимо строительство второго перехода через овраг в южной части МО в виде водопропускной трубы, для соединения двух жилых зон.

На расчетныйсрок необходимо выполнить следующие мероприятия:

- Подсыпка гравием ул. \_Макеева А В , Степная, Набережная ,Илекская ,Софиевская 2 км

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

При сохранившейся тенденции к увеличению уровня автомобилизации населения, с учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, предполагается повышение интенсивности движения по основным направлениям к объектам тяготения.

* 1. **Прогноз показателей безопасности дорожного движения.**

Предполагается незначительный рост аварийности. Это связано с увеличением парка автотранспортных средств и неисполнением участниками дорожного движения правил дорожного движения.

Факторами, влияющими на снижение аварийности станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие систем видеофиксации нарушений правил дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ.

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

В период действия Программы, не предполагается изменения центров транспортного тяготения, структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности в связи с чем, усилитсязагрязнение атмосферы выбросами в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ и увеличением воздействия шума на здоровье человека.

1. **ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.**

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

При разработке сценария развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистичный) и варианта (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.

* 1. **Варианты развития транспортной инфраструктуры.**

***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 сельсовета предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста.

Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

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

инвестиций.

***Вариант 3 (экономически обоснованный).***

На территории 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 предполагает реконструкцию \строительство автодорог МО , предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

Результаты реализации Программы определяются уровнем достижения запланированных целевых показателей (индикаторов).

* 1. **Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.**

Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта осуществляются с учетом результатов моделирования функционирования транспортной инфраструктуры, оценки вариантов изменения транспортного спроса и установленных целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры, а также сравнения целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры каждого варианта с базовыми показателями, за которые могут быть приняты показатели, характеризующие существующее состояние транспортной инфраструктуры или состояние транспортной инфраструктуры в период реализации программы (без учета реализации предлагаемых в рамках программы мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры).

Таблица №7. Целевые индикаторы и показатели Программы

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование индикатора | Единица  измерения | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-20\_\_ |
| Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям | % | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 |
| Протяжённость автомобильных дорог федерального значения | км | - | - | - | - | - | - |
| Протяжённость автомобильных дорог регионального значения | км | 6130 | 6130 | 6130 | 6130 | 6130 | 6130 |
| Протяжённость автомобильных дорог муниципального значения | км | 5250 | 5250 | 5250 | 5250 | 5250 | 5250 |
| Протяжённость автомобильных дорог местного значения | км | 5250 | 5250 | 5250 | 5250 | 5250 | 5250 |
| Протяженность велосипедных дорожек | км | - | - | - | - | - | - |
| Протяженность тротуаров | км | - | - | - | - | - | - |
| Доля протяжённости тротуаров для обеспечения пешеходного движения на дорогах местного значения | % | - | - | - | - | - | - |

1. **Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов).**

Развитие транспорта на территории муниципального образования должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. Транспортная система 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 для органов местного самоуправления МО Оренбургской области и органов государственной власти Оренбургской области по развитию транспортной инфраструктуры.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры на федеральном уровне определены транспортной стратегией Российской Федерации, утверждённой распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 г. № 1734-р.

**Технико-экономические параметры объектов транспорта**

Развитие транспортной инфраструктуры, согласно генерального плана поселения, в расчётный период с увеличением протяжённости до:

- Основные улицы в новой жилой застройке – 4750 км

**Очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов).**

- Основные улицы в новой жилой застройке -2022 год

**4.1Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.**

Мероприятия по созданию и развитию инфраструктуры для легкового транспорта, включая развитие единого парковочного пространства, в период реализации Программы не предусматриваются.

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

Мероприятия по созданию и развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения в период реализации Программы не предусматриваются.

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

Мероприятия по созданию и развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

* 1. **Мероприятия по развитию сети дорог МО**

**В северной части западной проектируемой части поселка планируется размещения объектов придорожного сервиса**

1. **ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДПОЛОГАЕМОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.**

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры включает укрупненную оценку необходимых инвестиций с разбивкой по видам транспорта и дорожному хозяйству, целям и задачам программы, источникам финансирования, включая средства бюджетов всех уровней, внебюджетные средства.

Объём и источники финансирования по реализуемым проектам строительства транспортной инфраструктуры:

- автомобильная дорога федерального значения, в том числе развязки в двух уровнях – 100 % федеральный бюджет;

- автомобильная дорога регионального значения – 100 % бюджет субъекта РФ;

- автомобильная дорога муниципального значения – 100 % бюджет муниципального образования;

- основные улицы в жилой застройке, в том числе пешеходные тротуары – 100 % бюджет муниципального образования;

- железная дорога общего пользования, в том числе путепроводы и железнодорожные стации – 100 % федеральный бюджет;

- автозаправочные станции и автостанции – 100 % иные источники финансирования.

Стоимость реализации запланированных мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения представлена в таблице 9.

Методика определения стоимости реализации мероприятий по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагает несколько вариантов:

- расчет по сборнику Государственные сметные нормативы. НЦС 81-02-07(08)-2014.

Укрупненные нормативы цены строительства. НЦС-2014;

- определение на основе объектов-аналогов.

Стоимость реализации мероприятий, согласно данной программы, определена на основании объектов-аналогов.

1. **ОЦЕНКА ЭФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЯ (ИНЫФЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРКУТУРЫ ПРЕДПОЛОГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.**

Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры включает оценку социально-экономической эффективности и соответствия нормативам градостроительного проектирования, в том числе с разбивкой по видам транспорта, целям и задачам программы.

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

- повышение комфорта и удобства поездок, уменьшение риска ДТП засчет улучшения качественных показателей сети дорог;

- экономия времени за счет увеличения средней скорости движения;

- снижение затрат на транспортные перевозки как для граждан, так и дляпредприятий и организаций городского округа;

- обеспечениедоступностииповышениекачестваоказаниятранспортных услуг при перевозке пассажиров автомобильным транспортом порегулярным городским маршрутам.

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

Эффективностьотражаетсоотношениерезультатов,достигнутыхвпроцессе реализации Программы и финансовых затрат, связанных с еёреализацией.

Результативностьотражаетстепеньдостиженияплановыхзначенийцелевых показателей Программы.Финансовое исполнение отражает соотношение фактических финансовыхзатрат, связанных с реализацией Программы, и ассигнований, утверждённых наочередной финансовый год.

1. **ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОНО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯЧ, СТРОИТЕЛЬСВА, РЕКОНСЬТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ МО ДЕминский сельсовет**

Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения, городского округа разрабатываются в целях обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе программы мероприятий (инвестиционных проектов).

В современных условиях для эффективного управления развитием территориимуниципального 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 документовтерриториального планирования.

Ведь только в случае успешной реализации обоснованныхрешений градостроительная политика может быть признана эффективной.

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствованиеправового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29.07. 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также - Программы) в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов.

Затем, в конце декабря 2014 года в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры.

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

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

В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и поселений, по общему правилу, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, поселения – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкцииобъектов 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 своемустатусу не идентична программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектовместного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры - это важный документ планирования, обеспечивающийсистематизациювсехмероприятийпопроектированию,строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимойдля функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения являются:

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортнойинфраструктуры;

- координациямероприятийипроектовстроительстваиреконструкцииобъектовтранспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровнювертикальной интеграции) и бизнеса;

- координацияусилийфедеральныхорганов Исполнительнойвласти, Органовисполнительной власти, органов местного самоуправления, представителей бизнеса иобщественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционныхпроектов);

- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченностиучреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденнымии обновляющимися нормативами;

- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектовтранспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

- высокопроизводительныебезопасныетранспортнаяинфраструктураитранспортныесредства, 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 поселения должно осуществляться на основекомплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти:федеральных, региональных, муниципальных.

Транспортная система МО Деминский сельсовет является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач,связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решенотолько в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования.

Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагаетсяреализовывать с участием бюджетов всех уровней.

Задачами органов местного самоуправлениястанут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственнойвласти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитиютранспортной инфраструктуры.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортнойинфраструктуры в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры МО Деминсий сельсовет , повышения уровня безопасности движения, доступности и качестваоказываемых услуг транспортного комплекса для населения.

1. **УПРАВЛЕНИЕ И КОНТРОЛЬ НАД ХОДОМ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ.**

**8.1. Ответственные за реализацию Программы.**

Система управления Программой и контроль над ходом ее выполнения определяется в соответствии с требованиями, определенными действующим законодательством.

Механизм реализации Программы базируется на принципах четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей программы.

Ответственным за реализацию Программы в рамках подразделений администрации сельсовета **,** является лицо, назначаемое постановлением главы администрации муниципального в соответствии с установленнымпорядком.

При реализации Программы назначаются координаторы Программы, обеспечивающее общее управление реализацией конкретных мероприятий Программы.

Координаторы Программы несут ответственность за своевременность и эффективность действий по реализации программных мероприятий, а также за достижение утвержденных значений целевых показателей, эффективности развития систем Транспортной инфраструктуры МО Деминский сельсовет

Основными функциями администрации МО Демиский сельсовет реализации Программы являются:

-оценка эффективности использования финансовых средств;

-вынесение заключения по вопросу возможности выделения бюджетных средств на реализацию Программы;

-реализация мероприятий Программы;

-подготовка и уточнение перечня программных мероприятий и финансовых потребностей на их реализацию;

-организационное, техническое и методическое содействие организациям, участвующим в реализации Программы;

- обеспечение взаимодействия органов Местного самоуправления и организаций, участвующих в реализации Программы;

-мониторинг и анализ реализации Программы;

-сбор информации о ходе выполнения производственных и инвестиционных программ организаций в рамках проведения мониторинга Программы;

-осуществление оценки эффективности Программы и расчет целевых показателей и индикаторов реализации Программы;

-подготовка заключения об эффективности реализации Программы;

-подготовка докладов о ходе реализации Программы главе администрации муниципального образования и предложений о ее корректировке;

-осуществление мероприятий в сфере информационного освещения и сопровождения реализации Программы.

В рамках осуществляемых функций администрация сельсовета соответствующие необходимые документы для использования организациями, участвующими в реализации Программы.

Общий контроль над ходом реализации Программы осуществляет глава администрации МО Деминский сельсовет

Финансовое обеспечение мероприятий Программы осуществляется за счет средствбюджета муниципального образования МО Деминский сельсовет **,** средств предприятий автотранспортного комплекса, осуществляющих деятельность на территории муниципалитета и прочих источников финансирования.

К реализации мероприятий могут привлекаться средства областного и федеральногобюджетов в рамках финансирования областных и федеральных программ по развитию систем транспортной инфраструктуры.

Объемы финансирования Программы за счет средств бюджета**МО Деминский сельсовет**  прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке при формировании и утверждении проекта бюджета муниципалитета на очередной финансовый год.

Финансирование расходов на реализациюПрограммы осуществляется в порядке, установленном бюджетным процессом МО Деминский сельсовет

**8.2. План график работ по реализации Программы.**

Сроки реализации инвестиционных проектов, включенных в Программу, должны соответствовать срокам, определенным в Программах инвестиционных проектов.

Реализация программы осуществляется поэтапно:

1 этап: 2017 - 2021 гг.;

2 этап: 2022 - 2026 гг.;

3 этап: 2027 - 2031 гг.;

4 этап: 2032 – 20\_\_\_ гг.

Принятие решений по выделению бюджетных средств, подготовка и проведение конкурсовна привлечение инвесторов, в том числе по договорам концессии, осуществляется в соответствии с порядком, установленным в нормативных правовых актах Оренбургской области.

* 1. **Порядок предоставления отчетности по выполнению Программы.**

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий Программы осуществляется врамках ежегодного мониторинга.

Целью мониторинга выполнения Программы является ежегодный контроль ситуации, атакже анализвыполнения мероприятия помодернизациииразвитиютранспортнойинфраструктуры, предусмотренных Программой.

Мониторинг Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктурывключает следующие этапы:

-Периодический сбор информации о результатах выполнения мероприятий Программы, атакже информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры;

-Анализ данных о результатах планируемых и фактически проводимых преобразованийтранспортной инфраструктуры.

На основе результатов мониторинга выполнения Программы администрации МО Деминский сельсовет формируется информационная аналитическая база об изменении целевых показателей Программы.

Данная информационная базаиспользуется для оценки Программы, а также для принятия решений о ее корректировке.

Порядок предоставления отчетности и формы отчетности по выполнению Программы устанавливаются муниципальными правовыми актами администрации МО

* 1. **Порядок и сроки корректировки Программы**

Внесение изменений в Программу осуществляется по итогам анализа отчета о ходевыполнения Программы путем внесения изменений в соответствующие решения Совета депутатов **,** которым утверждена Программа.

Корректировка Программы осуществляется в случаях:

- отклонений в выполнении мероприятий Программы в предшествующий период;

- приведение объемов финансирования Программы в соответствие с фактическим уровнем цен и фактическими условиями бюджетного финансирования;

- снижения результативности и эффективности использования средств бюджетной системы;

- уточнения мероприятий, сроков реализации объемов финансирования мероприятий.

Координаторы Программы в течение 2 месяцев после утверждения отчета о ходевыполнения Программы составляют предложения по корректировке Программы и представляют их для утверждения в установленном порядке.

**План проведения мониторинга, оценки и корректировки Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры**

Таблица №11

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Мероприятия | Срок реализации | Ответственныйисполнитель | Результат |
| 1 | Мониторинг по основным  индикаторам и целевым  показателям | Ежегодно | **Администрация сельсовета** | Годовой отчет об итогах  мониторинга реализации  Программы |
| 2 | Круглый стол по  обсуждению результатов  мониторинга | Ежегодно | **Администрация сельсовета** | Рекомендации по  корректировке  текущих плановых  документов |
| 3 | Оценка реализации  Программы комплексного  развития | Не чаще чем  один раз в три  года | **Администрация сельсовета** | Сводные рекомендации  по корректировке  разделов Программы |
| 4 | Программная сессия | Не чаще чем  один раз в три  года | **Администрация сельсовета** | Программа  комплексного развития  транспортной  инфраструктуры (сизменениями) |
| 5 | Утверждение  откорректированной версии  «Программы комплексного  развития транспортной  инфраструктуры» | В случае  корректировки  разделов  Программы | **Сессия депутатов** | Утвержденная  Программа  комплексного развития  транспортной  инфраструктуры (сизменениями) |