****

**АДМИНИСТРАЦИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ**

**НОВОЮЛАСЕНСКИЙ СЕЛЬСОВЕТ**

**КрасногвардейскОГО районА оренбургской ОБЛАСТИ**

# **П О С Т А Н О В Л Е Н И Е**

­­02.05.2017 № 22-п

с. Новоюласка

Об утверждении программы комплексного развития

транспортной инфраструктуры Новоюласенского сельсовета

Красногвардейского района Оренбургской области на 2017 - 2021 годы и

с перспективой до 2033 года

В соответствии с пунктом 5 части 1 статьи 14 Федерального закона от 06.10.2003г №131 – ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», руководствуясь Уставом муниципального образования Новоюласенский сельсовет Красногвардейского района Оренбургской области, в целях разработки комплекса мероприятий, направленных на повышение надежности, эффективности и эко логичности работы объектов транспортной инфраструктуры, расположенных на территории муниципального образования Новоюласенский сельсовет Красногвардейского района Оренбургской области:

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Новоюласенского сельсовета Красногвардейского района Оренбургской области на 2017 - 2021 годы и с перспективой до 2033 года согласно приложению.

2.Установить, что настоящее постановление вступает в силу после обнародования и подлежит размещению на портале муниципальных образований Красногвардейского района в сети «Интернет».

3.Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

Глава сельсовета С.Н.Бисяева

Разослано: в дело, финотдел адм. района, отдел архитектуры и градостроительства администрации района, прокурору района

Приложение

к постановлению

администрации сельсовета

от 02.05.2017 № 22-п

**ПРОГРАММА**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры Новоюласенского сельсовета Красногвардейского района Оренбургской области на 2017 - 2021 годы и с перспективой до 2033 года**

# с. Новоюласка

# 2017 год

**СОДЕРЖАНИЕ**

**Введение**

1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Новоюласенского сельсовета Красногвардейского района Оренбургской области.

3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозов грузов на территории Новоюласенского сельсовета Красногвардейского района Оренбургской области.

4. Принципиальные варианты развития и оценка по целевым показателям развития транспортной инфраструктуры.

5. Перечень и очередность реализации мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры.

6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий развития транспортной инфраструктуры.

7. Оценка эффективности мероприятий развития транспортной инфраструктуры.

8. Предложение по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового информационного обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности на территории Новоюласенского сельсовета Красногвардейского района Оренбургской области.

**ВВЕДЕНИЕ**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Новоюласенского сельсовета Красногвардейского района Оренбургской области на период с 2017 по 2033 года разработана на основании следующих документов;

- В соответствии с Федеральным законом от 30.12. 2012 № 289-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

|  |
| --- |
| - Федеральный закон от 06 октября 2003 года [№ 131-ФЗ](http://zakon.scli.ru/ru/legal_texts/act_municipal_education/index.php?do4=document&id4=96e20c02-1b12-465a-b64c-24aa92270007) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;  - Поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;  - Постановление Правительства Российской Федерации от 14 июня 2013 года N 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». |

Программа определяет основные направления развития транспортной инфраструктуры Новоюласенского сельсовета Красногвардейского района Оренбургской области, в том числе, социально- экономического и градостроительного развития, транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозки грузов по видам транспорта, уровня автомобилизации, параметров дорожного движения, показателей безопасности дорожного движения, негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.

Основу Программы составляет система программных мероприятий по различным направлениям развития транспортной инфраструктуры Новоюласенского сельсовета Красногвардейского района Оренбургской области. Данная Программа ориентирована на устойчивое развитие муниципального образования и в полной мере соответствует государственной политике реформирования транспортного комплекса Российской Федерации.

Цели и задачи программы:

– развитие транспортной инфраструктуры поселения, сбалансированное и скоординированное с иными сферами жизнедеятельности поселения;

- формирование условий для социально- экономического развития;

- повышение безопасности дорожного движения;

- повышение качества эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;

- снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения.

Раздел 1 ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Новоюласенский сельсовет на 2017 – 2033 годы (далее – Программа) |
| Разработчик Программы | Администрация муниципального образования Новоюласенский сельсовет Красногвардейского района Оренбургской области |
| Ответственный исполнитель Программы | Администрация муниципального образования Новоюласенский сельсовет Красногвардейского района Оренбургской области |
| Соисполнители Программы | Отсутствуют |
| Цель Программы | Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное и скоординированное с иными сферами жизнедеятельности поселения |
| Задачи Программы | Основными задачами Программы являются:  -формирование условий для социально- экономического развития;  - повышение безопасности дорожного движения;  - повышение качества эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;  - снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения. |
| Целевые показатели (индикаторы) | 1. Уровень обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры, в том числе по отношению к нормативному, -%. 2. Доля улиц и дорог с твердым покрытием, в том числе с асфальтобетонным и гравийным (щебеночным), -% от общей протяженности улиц и дорог поселения. 3. Доля автомобильных улиц и дорог, на которых выполнен ремонт, в том числе капитальный (ежегодно) -% от общей протяженности улиц и дорог поселения. 4. Протяженность обустроенных пешеходных тротуаров и велосипедных дорожек -% от общей протяженности улиц и дорог поселения. 5. Доля объектов социальный инфраструктуры оборудованных парковочными площадками от общего числа объектов социального назначения -%. |
| Срок и этапы реализации Программы | Период реализации Программы с 2017 по 2033 годы. |
| Объемы требуемых капитальных вложений | Финансовое обеспечение мероприятий Программы осуществляется за счет средств областного и местного бюджета муниципального образования Новоюласенский сельсовет Красногвардейского района Оренбургской области  Объем финансирования Программы составляет :  **2017 год**:  - Реконструкция участков автомобильных дорог общего пользования местного значения - 0 тыс.рублей.;  - Обустройство автомобильных дорог общего пользования местного значения в целях повышения безопасности дорожного движения, устройство уличного освещения - 50 тыс. руб.  **2018год**  - Реконструкция участков автомобильных дорог общего пользования местного значения - 0 тыс.рублей.;  - Обустройство автомобильных дорог общего пользования местного значения в целях повышения безопасности дорожного движения, устройство уличного освещения - 50 тыс. руб.  **2019год**  - Реконструкция участков автомобильных дорог общего пользования местного значения - 0 тыс.рублей.;  - Обустройство автомобильных дорог общего пользования местного значения в целях повышения безопасности дорожного движения, устройство уличного освещения - 50 тыс. руб.  **2020год**  - Реконструкция участков автомобильных дорог общего пользования местного значения - 0 тыс.рублей.;  - Обустройство автомобильных дорог общего пользования местного значения в целях повышения безопасности дорожного движения, устройство уличного освещения - 50 тыс. руб.  **2021 год**  - Реконструкция участков автомобильных дорог общего пользования местного значения –1100 тыс.рублей.,  **2022-2032 года**  - Реконструкция участков автомобильных дорог общего пользования местного значения - 0 тыс.рублей.;  - Обустройство автомобильных дорог общего пользования местного значения в целях повышения безопасности дорожного движения, устройство уличного освещения - 250 тыс. руб.  Финансирование из бюджета МО ежегодно уточняется при формировании бюджета на очередной финансовый год. Показатели финансирования подлежат уточнению с учетом разработанной проектно-сметной документации и фактического выделения средств из бюджетов всех уровней. |
| Ожидаемые результаты реализации Программы | В результате реализации Программы к 2033 году предполагается:  1. Развитие транспортной инфраструктуры  3. Развитие сети дорог поселения  4. Снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровья населения.  5. Повышение безопасности дорожного движения. |

Раздел 2 Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Новоюласенского сельсовета Красногвардейского района Оренбургской области

***2.1 Анализ положения муниципального образования Новоюласенский сельсовет в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения, в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации.***

Муниципальное образование Новоюласенский сельсовет находится в северной части Красногвардейского района Оренбургской области и граничит на севере – с Никольским муниципальным образованием Красногвардейского района, на юге – с Подольским муниципальным образованием Красногвардейского района, на западе – с Дмитриевским муниципальным образование Красногвардейского района, на востоке – с Преображенским муниципальным образование Красногвардейского района.

В состав муниципального образования Новоюласенский сельсовет входит один населённый пункт – село Новоюласка, согласно закону Оренбургской области “ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПЕРЕЧНЯ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ И НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ, ВХОДЯЩИХ В ИХ СОСТАВ” от 29 сентября 2008 года N 3127/701-IV-ОЗ.

В настоящее время численность населения сельсовета составляет 415 человек.

Административный центр муниципального образования - с. Новоюласка. Расстояние от с. Новоюласка до районного центра с.Плешаново 45 км., до областного центра г.Оренбург- 290 км.

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

Новоюласенский сельсовет входит в Северную строительную зону, т.е. зону концентрации градостроительной деятельности, установленной Схемой территориального планирования Оренбургской области.

Основная отрасль экономики поселения – сельское хозяйство.

В настоящее время численность населения сельсовета составляет 415 человек.

Площадь муниципального образования Новоюласенский сельсовет составляет 8694 га.

Административный центр муниципального образования - с. Новоюласка.

Характеристика деятельности в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.

Транспортно-экономические связи муниципального образования Новоюласенский сельсовет осуществляются автомобильным транспортом и общественным пассажирским транспортом. Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобусное сообщение. На территории поселения действует один муниципальный маршрут.

В основе оценки транспортного спроса лежит анализ передвижения населения к объектам тяготения.

Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- объекты промышленной сферы (трудовая деятельность);

- объекты социальной сферы;

- узловые объекты транспортной инфраструктуры.

Административно-хозяйственным центром является с. Новоюласка, расположенный в 45 км от административного центра района – с. Плешаново, в 110 км. от ближайшей железнодорожной станции Сорочинская Южно-Уральской железной дороги и в 290 км. от областного центра г. Оренбург.

В соответствии с утвержденным генеральным планом Новоюласенского сельсовета предусматривается градостроительная деятельность в сфере автомобильного транспорта, а именно предлагается развитие сети транспортной и инженерной инфраструктуры в зонах перспективного развития поселения в соответствии с требованиями нормативов градостроительного проектирования.

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

Основная роль во внешних связях муниципального образования Новоюласенский сельсовет принадлежит автомобильному транспорту.

Транспортный каркас муниципального образования представлен автомобильными дорогами, которые состоят в основном из межпоселкового транспорта и основной улично-дорожной сети.

Сооружения речного, воздушного и железнодорожного сообщения в муниципальном образовании Новоюласенский сельсовет отсутствуют.

Автомобилизация Новоюласенского сельсовета составляет 150 единиц/1000 человек в 2016 году оценивается как средняя, при среднем уровне автомобилизации в Российской Федерации 250 единиц на 1000 человек.

***2.4. Характеристика сети дорог поселения, городского округа, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузка на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог.***

Дорожно-транспортная сеть поселения состоит из дорог IV категории, предназначенных не для скоростного движения. Большинство дорог общего пользования местного значения имеют асфальтобетонное и щебеночное покрытие. Содержание дорог автомобильных дорог осуществляется подрядной организацией по муниципальному контракту. Проверка качества содержания дорог проводится по согласованному графику, в соответствии с установленными критериями.

Согласно Постановлению Правительства Оренбургской области № 313-п от 10 апреля 2012 года «Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Оренбургской области» протяженность автомобильных дорог на территории муниципального образования Новоюласенский сельсовет, в том числе по категориям:

Таблица1

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Идентификационный номер | Наименование автомобильной дороги (далее а/д) | Всего (км.) | Категория дорог |
| 1 | 53 ОП МЗ 53Н-1405000 | Ивановка-Староникольское | 36,50 | IV |

По территории муниципального образования Новоюласенский сельсовет проходит автомобильная дороги регионального значения – Ивановка-Староникольское, которая относится к 4 технической категории.

Основу уличной сети муниципального образования Новоюласенский сельсовет составляют жилые улиц.

При эксплуатации объекты транспорта оказывают определенное неблагоприятные воздействие на территории жилых, общественно-деловых и рекреационных зон.

Одной из основных проблем автодорожной сети муниципального образования Новоюласенский сельсовет является то, что большая часть автомобильных дорог общего пользования местного значения не соответствует требуемому техническому уровню.

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

На 01 сентября 2016г. в Новоюласенском сельсовете насчитывается 150 единиц транспортных средств на 415 человека населения. Детальная информация видов транспорта отсутствует.

Автомобильный парк Новоюласенского сельсовета преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях, частных гаражах. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

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

Основными видами транспорта для пассажирских межрайонных и внутрихозяйственных связей является рейсовый (маршрутный) автобус и индивидуальные легковые автомобили.

Реестр автобусных маршрутов Таблица 2

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование маршрута | Протяженность (км.) | Время отправления с начального пункта | Время отправления с конечно  го пункта | Дни следования | Марка автобуса/кол-во авто | Перевозчик обслуживающий маршрут |
| Красногвардейский район | | | | | | |
| Плешаново- Новоюласка | 45 км. | 8.00 | 13.00 | ежедневно | ПАЗ/3 | Немцов Ю.Н. |

Данный маршрут обеспечен необходимым количеством пассажиров.

Остановочный павильон на территории муниципального образования Новоюласенский сельсовет имеется.

На территории Новоюласенского сельсовета автовокзал отсутствует.

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

На территории поселения организованные пешеходные тротуары и организованные выделенные велосипедные дорожки с твердым покрытием отсутствуют.

Движение пешеходов осуществляется по обочинам дорог и улиц общего пользования, в соответствии с требованиями ПДД. Регулируемые пешеходные переходы в границах поселения отсутствуют.

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

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

Организации осуществляющие перевозки грузов на коммерческой основе на территории поселения отсутствуют. Грузовые транспортные средства, осуществляющие движение по территории поселения, в основном представлены сельскохозяйственной и сопутствующей техникой, техникой промышленных предприятий, коммунальных и дорожных служб.

Инфраструктура для транспортных средств грузовых, коммунальных и дорожных служб на территории поселения отсутствует. Обслуживание сельскохозяйственной и сопутствующей техники, техники промышленных предприятий осуществляется на территория предприятий.

Основные маршруты движения грузовых и транзитных потоков в населенных пунктах на сегодняшний день проходят по поселковым дорогам, а также по центральным улицам. Интенсивность грузового транспорта незначительная. Транзитное движение транспорта осуществляется в обход с.Новоюласка по объездной дороге.

***2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения.***

Из всех источников опасности на автомобильном транспорте большую угрозу для населения представляют дорожно-транспортные происшествия. Основная часть происшествий происходит из-за нарушений правил дорожного движения, превышение скоростного режима и неудовлетворительного качества дорожных покрытий.

Крупными авариями на автотранспорте могут быть дорожно-транспортные аварии с участием пассажирских автобусов с числом пострадавших и погибших от 10 до 50 человек.

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностями 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. Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

В результате анализа улично-дорожной сети муниципального образования Новоюласенский сельсовет выявлены следующие причины, усложняющие работу транспорта и влияющие на уровень безопасности дорожного движения:

* неудовлетворительное техническое состояние поселковых улиц и дорог;
* недостаточность ширины проезжей части (4-6 м);
* отсутствие дифференцирования улиц по назначению;
* недостаток искусственного освещения;
* отсутствие тротуаров, велосипедных дорожек, необходимых для упорядочения движения пешеходов.

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

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 респираторным аллергическим заболеванием.

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

В соответствии со статьей 45 ФЗ «Об охране окружающей среды» юридические и физические лица, осуществляющие эксплуатацию автомобильных транспортных средств, обязаны соблюдать нормативы допустимых выбросов веществ, а также принимать меры по обезвреживанию загрязняющих веществ, в том числе их нейтрализации, снижению уровня шума и иного негативного воздействия на окружающую среду.

Экологические требования к автотранспорту, в первую очередь, включают его соответствие или несоответствие техническим нормативам выбросов вредных веществ в атмосферу, установленных соответствующими стандартами. Транспортные средства, выбросы которых оказывают вредное воздействие на атмосферный воздух, подлежат регулярной проверке на соответствие таких выбросов техническим нормативам выбросов.

Положение «Об ограничении, приостановлении или прекращении выбросов вредных (загрязняющих) веществ в атмосферный воздух и вредных физических воздействий на атмосферный воздух», утвержденное Постановлением Правительства РФ от 28 ноября 2002 года N 847 гласит: если в ходе регулярных проверок транспортных и иных передвижных средств на соответствие осуществляемых ими выбросов техническим нормативам установлено превышение технических нормативов, эксплуатация указанных средств запрещается в соответствии со статьей 17 Федерального закона "Об охране атмосферного воздуха".

В целях уменьшения загрязнения атмосферного воздуха выхлопными газами автотранспорта для заправки автомобилей следует использовать неэтилированный бензин, сжиженный газ.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру поселения и характер дорожно-транспортной сети, отсутствие дорог с интенсивным движением транспорта, можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

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

Все населенные пункты муниципального образования обеспечены подъездными дорогами.

На территории поселения находятся 2 автомобильных моста соответствуют параметрам проезжей части улиц.

Автодорожная сеть сельсовета представлена автодорогами, регионального и межмуниципального значения.

Все дороги поселения находятся в неудовлетворительном состоянии.

Содержанием и ремонтом дорог занимается ДРСУ Оренбургремдорстрой.

Таблица 4. Общие данные по уличной и дорожной сети в пределах муниципального образования Новоюласенский сельсовет

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Населенный пункт | Показатели | Ед.изм. | Кол-во | Реконструкция I оч. | Строительство | |
| I оч. | Р.С. |
| с. Новоюласка | Протяженность улично-дорожной сети, всего | км | 10,014 | 2,797 | 0 | 2,797 |
| главных улиц; | км | - | - | - | - |
| улиц в жилой застройке, второстепенных | км | 10,014 | 2,797 | 0 | 2,797 |

Предложенная структура улично-дорожной сети максимально решает транспортные проблемы: обеспечивает необходимыми связями населенные пункты, повышает плотность главных и основных улиц, обеспечивает удобные выходы на региональные автодороги, а также решает проблему движения грузового транспорта в обход районов жилой застройки.

Анализ существующих условий функционирования транспортной инфраструктуры позволил выделить ряд проблем:

• малый объем выделяемых денежных средств на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт и содержание улично-дорожной сети поселения;

• недостаточное количество специальной дорожной техники для ремонта и обслуживания улично-дорожной сети;

• пропуск транзитного грузового движения, в том числе сельскохозяйственной и грузовой техники, по поселковым улицам;

• недостаточная протяженность дорог с твёрдым покрытием.

Действующим генеральным планом поселения предусмотрены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, позволяющие завершить формирование улично-дорожной сети, обеспечивающую удобную и надежную внутреннюю и внешнюю транспортную связь.

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

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

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004г. №190-ФЗ;

2. Федеральный закон от 08.11.2007г. №257-ФЗ «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 «О безопасности дорожного движения»;

4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090 «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 муниципального образования Новоюласенский сельсовет утвержден решением Совета депутатов Новоюласенского сельсовета Красногвардейского района Оренбургской области от 18.12.2013 № 25/2

7. Местные нормативы градостроительного проектирования муниципального образования Новоюласенский сельсовет Красногвардейского района Оренбургской области утверждённые решением Совета депутатов Новоюласенского сельсовета Красногвардейского района Оренбургской области от 29.12.2014 № 34/3.

Нормативно – правовая база необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сформирована.

***2.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.***

Финансирование работ по развитию, и капитальному ремонту улично-дорожной сети поселения производится из регионального и местного бюджетов, по состоянию на конец 2016 года ощущается острая нехватка вышеуказанного финансирования. До настоящего времени на мероприятия по строительству и реконструкции дорог общего пользования поселений муниципальным образованиям не выделялось средств из областного бюджета.

Строительство, содержание и ремонт муниципальных улиц и дорог осуществляется по договорам, заключенным по результатам проведения аукционов, запросов котировок и прямых договоров. Капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке в объёме выделяемых денежных средств.

**Раздел 3 Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозов груза на территории поселения**

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

Развитие социальной инфраструктуры предусматривает повышение качества жизни населения по основным сферам: образование, здравоохранение, культура, физкультура и спорт.

Планируемое сохранение статуса сельсовета предполагает развитие внутрипоселковых социальных функций с целью достижения качества жизни населения, соответствующего нормативам.

Для определения необходимой потребности населения в учреждениях и предприятиях обслуживания использовались местные нормативы градостроительного проектирования.

Таким образом, с учетом проведенного анализа потребности в объектах социальной сферы, генеральным планом предлагается следующий перечень объектов капитального строительства местного значения и реконструкции существующих.

**В сфере образования:**

Школа в с. Новоюласка введена в эксплуатацию в 2006 году. В настоящее время потребности потребности в дополнительных детских учреэждениях и в школе нет, школа загружена на 35%, детский сад на 33%, кроме того наблюдается сокращение числа обучающих в общеобразовательном учреждении, поэтому даже при росте населения на расчётный срок, потребность школьных местах и детском саде будет достаточной.

**В сфере культуры:**

Новоюласенский сельсовет достаточно обеспечен учреждениями культуры и искусств, но здание и оборудование требует капитального ремонта.

Проектная мощность СДК в с. Новоюласка (150 мест).

**В сфере спорта**

На территории сельсовета спортивные учреждения отсутствуют. Объекты физической культуры и спорта общего пользования существуют только при школе (спортзал).

**В сфере здравоохранения:**

Потребность в медицинской обеспеченности возрастет и возникнет необходимость в реконструкции существующего здания ФАПа в с. Новоюласка.

Необходимо обновление и пополнение материально-технической базы учреждений здравоохранения.

Аптек на территории сельсовета нет.

Из большего числа нормативных критериев (обеспеченность школами, детскими дошкольными учреждениями, объектами культуры, инженерными сетями, дорогами и др.) наиболее приоритетными является обеспеченность жителей жильем, удовлетворительное состояние дорог населенных пунктов, газификация населенных пунктов.

Планируемое сохранение статуса сельсовета предполагает развитие внутрипоселковых социальных функций с целью достижения качества жизни населения, соответствующего нормативам.

Базовыми принципами планирования территории муниципального образования Новоюласенский сельсовет на градостроительном уровне (планировка и застройка поселения) и основными направлениями развития жилой среды являются:

- реорганизация поселковой среды, повышение её качества;

- усиление связи мест проживания с местами приложения труда;

-максимальный учет природно-экологических и санитарно-гигиенических ограничений;

- размещение производственных объектов преимущественно в пределах существующих производственных зон за счет упорядочения использования земельных участков;

- создание жилых групп и отдельных усадеб на основе индивидуального адресного проектирования с детальным учетом потребностей социальных групп населения и потребностей каждой семьи;

- развитие различных вариантов кооперации элементов жилой среды (создание общих мест отдыха для пожилых людей и детей), строительство общих гаражей, хозяйственных построек – теплиц, сараев, погребов и других, возможных для объединения, объектов, что позволяет более рационально использовать территорию жилой застройки;

-использование в планировке жилых территорий более разнообразных приемов с учетом рельефа местности и ориентации улиц и площадей.

Территориальное развитие рассматривается с позиций размещения объектов капитального строительства (жилые дома на участках площадью, соответствующей утвержденным нормам градостроительного проектирования, а также комплексное развитие социальной и инженерной инфраструктуры) на свободных от застройки территориях, расположенных в пределах существующих границ населенных пунктов.

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

Учитывая динамику роста парка легковых автомобилей, на период реализации Программы сохранится тенденция к снижению уровня перевозок пассажиров транспортом общего пользования.

Отсутствие центров концентрации рабочих мест, а также мест культурно-бытового обслуживания населения с широким спектром товаров и услуг на территории поселения приводит к большому числу трудовых и культурно-бытовых маятниковых миграций, с сохранением тенденции к их увеличению на период реализации Программы с использованием индивидуального транспорта.

Кризисные положения в экономике приводят к ухудшению спроса на рынке труда и к снижению роста уровня заработной платы, что в свою очередь ведет к увеличению числа трудовых маятниковых миграций с увеличением расстояний самих передвижений.

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

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не претерпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный транспорт и общественный пассажирский транспорт. Транспортная связь с районным центром, населенными пунктами и внутри населенных пунктов будут осуществляться общественным транспортом (автобусное сообщение), автомобильным транспортом и пешеходным сообщением. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового.

***3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения.***

Основными направлениями развития дорожной сети поселения в период реализации Программы будет являться увеличение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта, капитального ремонта, реконструкции автомобильных дорог, поддержание автомобильных дорог на уровне соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети, строительства тротуаров, велосипедных дорожек.

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

До 2033 года предполагается сохранение тенденции к увеличению уровня автомобилизации. Расчетный уровень автомобилизации по прогнозу к 2033 году составит 200 автомобилей на 1000 жителей.

С учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, предполагается повышение интенсивности движения по основным направлениям к объектам тяготения.

***3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения***

При сохранении сложившейся тенденции на снижение аварийности к 2033 году предполагается стабилизация аварийности в целом на уровне 1 случая в год с возможным незначительным ростом, связанным с увеличением парка автотранспортных средств и неисполнением участниками дорожного движения правил дорожного движения.

Основными факторами, влияющими на снижение аварийности на период реализации Программы, станут мероприятия по прогрессивному выполнению работ по содержанию, текущему и капитальному ремонту дорог поселения.

Дополнительными факторами, влияющими на снижение аварийности, станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие систем видео фиксации 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 и строительство тротуаров, велосипедных дорожек.

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

В период действия Программы, не предполагается изменения центров транспортного тяготения, структуры, предполагается незначительное изменение 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, усилится загрязнение атмосферы выбросами в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ и увеличение воздействие шума на здоровье человека.

**Раздел 4 Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры, с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.**

Анализируя сложившуюся ситуацию можно выделить три принципиальных варианта развития транспортной инфраструктуры:

- оптимистичный – развитие происходит в полном соответствии с положениями генерального плана с реализаций всех предложений по реконструкции и строительству;

- реалистичный – развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности, сложившихся на территории Новоюласенского сельсовета центров тяготения. Вариант предполагает реконструкцию существующей улично – дорожной сети и строительство отдельных участков дорог;

- пессимистичный – обеспечение безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно – восстановительных работ.

В таблице 4.1. Представлены укрупнённые показатели вариантов развития транспортной инфраструктуры.

Таблица 4.1. Укрупнённые показатели развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатель | Ед. изм. | Варианты развития | | |
| Оптимистичный | Реалистичный | Пессимистичный |
| 1. | Индекс нового строительства | % | 100,82 | 2,797 | 0,00 |
| 2. | Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции) | % | 0 | 0 | 100 |
| 3. | Прирост протяженности дорог | км | 2,0 | 2,0 | 0 |
| 4. | Общая протяженность муниципальных дорог Новоюласенского сельсовета | км | 12,014 | 12,014 | 12,014 |

В рамках реализации данной программы, предлагается принять второй вариант как наиболее вероятный в сложившейся ситуации.

**Раздел 5 Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.**

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

Внесение изменений в структуру транспортной инфраструктуры по видам транспорта не планируется.

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

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом. Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

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

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2016г. до 2033 г. не меняется. Это означает: нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

**5*.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.***

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием. В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории сельского поселения необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения внутри поселения между населенными пунктами и местами приложения труда.

Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

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

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

***5.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселений, городских округов.***

Согласно генерального плана муниципального образования Новоюласенский сельсовет Красногвардейского района Оренбургской области планируется:

1. Реконструкция и приведение в соответствии с ГОСТОМ поселковых дорог муниципального образования, в связи с чем произвести расширение проезжей части от 0,5 до 2 метров в зависимости от категории улицы.

2. Сформировать дорожную сеть с шириной улиц от 20 до 40 метров в новых жилых районах.

4. В новых жилых образованиях предусмотреть разворотные площадки, площадки кратковременного и долговременного хранения транспорта.

Таблица 6.  «Оценка объемов и источников финансирования мероприятий».

# Раздел 6 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.

Таблица 6

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п.п | Наименование мероприятия | Источник финансирования | | Год, сумма тыс. рублей | | | | | 2022-2033 |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| Проведение работ, направленных на улучшение технического состояния улично-дорожной сети поселения | | | | | | | | | |
| 1 | Проектирование, строительство, реконструкция, сети автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных дорожных сооружений, в том числе проектно-изыскательские работы | Всего, в том числе: | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | \* |
| областной бюджет | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | \* |
| местный бюджет | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | \* |
| Проведение работ, направленных на повышение безопасности дорожного движения, в том числе на организацию и развитие безопасного пешеходного и велосипедного движения. | | | | | | | | | |
| 2 | Обустройство автомобильных дорог общего пользования местного значения в целях повышения безопасности дорожного движения, устройство уличного освещения | Всего, в том числе: | | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | \* |
| областной бюджет | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | \* |
| местный бюджет | | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | \* |
| Объемы и источники финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры. | | | | | | | | | |
| 3 | Объемы и источники финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры. | | Всего, в том числе: | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | \* |
|  |  | | областной бюджет | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | \* |
|  |  | | местный бюджет | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | \* |

Примечание \* - планируемые мероприятия и объемы средств будут уточняться в период реализации программы.

**Раздел 7 Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.**

Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры планируется проводить по нижеследующим показателям.

1. Уровень обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры, в том числе по отношению к нормативному, 100%.
2. Доля улиц и дорог с твердым покрытием, в том числе с асфальтобетонным и гравийным (щебеночным), 17% от общей протяженности улиц и дорог поселения.
3. Доля автомобильных улиц и дорог, на которых выполнен ремонт, в том числе капитальный 11% от общей протяженности улиц и дорог поселения.
4. Протяженность обустроенных пешеходных тротуаров и велосипедных дорожек 0% от общей протяженности улиц и дорог поселения.
5. Доля объектов социальный инфраструктуры оборудованных парковочными площадками от общего числа объектов социального назначения 100%.

**Раздел 8 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения.**

В рамках реализации настоящей программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структура управления, а также характер взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагается оставить в неизменном виде.

Настоящая программа разработана в соответствии с требованиями к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры утверждёнными Постановлением Правительства Российской Федерации №1440 от 25.12.2015 «Об утверждении требований к Программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, при наличии генеральных планов поселений, генеральных планов городских округов, утвержденных до дня вступления в силу настоящего Федерального закона, не позднее 25 июня 2016 года должны быть разработаны и утверждены программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов.

Функции мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, в Оренбургской области в соответствии с Постановлением Правительства, осуществляет Управление по архитектуре и градостроительства министерства строительства, жилищно-коммунального и дорожного хозяйства Оренбургской области.