****

## АДМИНИСТРАЦИЯ ЧЕРКАССКОГО СЕЛЬСОВЕТА САРАКТАШСКОГО РАЙОНА ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ

П О С Т А Н О В Л Е Н И Е

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

22.01.2018 с. Черкассы № 10 –п

## Об утверждении «Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Черкасский сельсовет Саракташского района Оренбургской области на 2018-2028 годы»

 В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 06 октября 2003 г. № 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 муниципального образования Черкасский сельсовет Саракташского района Оренбургской области

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Черкасский сельсовет Саракташского района Оренбургской области на 2018-2028 годы.

2. Разместить настоящее постановление на официальном сайте администрации муниципального образования Черкасский сельсовет Саракташского района Оренбургской области в сети «Интернет» http://www. //admchtrkassy. ru/index.php и в федеральной государственной информационной системе территориального планирования (ФГИС ТП)

3. Контроль за выполнением настоящего постановления оставляю за собой.

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

Глава сельсовета Т.В. Кучугурова

Разослано: администрации района, прокуратуре района, в дело, на сайт

Приложение

к постановлению

от 22.01.2018 г № 10-п

**Муниципальная программа**

**"Комплексное развитие транспортной инфраструктуры**

**МО Черкасский сельсовет Саракташского района**

**Оренбургской области на 2018-2028годы"**

 **ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п |  |  |
|  | Наименование программы | Муниципальная программа "Комплексное развитие транспортной инфраструктуры МО Черкасский сельсовет Оренбургской области на 2018-2028 годы" |
|  | Основание для разработки программы | Федеральный закон от 06.10.2003 года № 131-ФЗ "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 МО Черкасский сельсовет Оренбургской области : Администрация Муниципального образования Черкасский сельсовет Саракташского района, Оренбургской области.Решение Совета депутатов МО Саракташского района Оренбургской области от 30.12.2014 г. № 512 "Об утверждении генерального плана МО Черкасский сельсовет Саракташского района Оренбургской области" |
|  | Наименование заказчика и разработчика Программы, их местонахождение | Администрация МО Черкасский сельсовет Оренбургской области.Адрес: 462122, Оренбургская область, МО, с. Черкассы, ул. Советская, д.32 А |
|  | 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 МО Черкасский сельсовет;- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования МО Черкасский сельсовет;- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории МО Черкасский сельсовет;- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в МО Черкасский сельсовет;- 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 движений транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
|  | Целевые показатели (индикаторы) обеспеченности населения объектами социальной инфраструктуры | Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры включают технико-экономические, финансовые и социально-экономические показатели развития транспортной инфраструктуры, в том числе показатели безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. Целевые показатели (индикаторы) устанавливаются по каждому виду транспорта, дорожному хозяйству, целям и задачам программы, а также в целом по транспортной инфраструктуре. |
|  | Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов социальной инфраструктуры | - Реконструировать и перевести в соответствии с ГОСТом поселковые дороги всех населенных пунктов МО;- Сформировать дорожную сеть в новых жилых районах сельсовета с шириной улиц от 20 до 30 метров;- В МО предусмотреть зоны транспортной инфраструктуры: разворотные площадки, площадки кратковременного и долговременного хранения транспорта. |
|  | Сроки и этапы реализации Программы | Срок реализации Программы 2018-2028 годы, в 2 этапа:1 этап - с 2018 по 2021 годы;2 этап - с 2022 по 2028 годы. |
|  | Объёмы и источники финансирования Программы | Программа предполагает финансирование за счет бюджетов всех уровней в сумме \_\_\_\_\_\_\_\_ тыс.руб. в т.ч.:бюджет МО Черкасский сельсовет \_\_\_\_\_ тыс. руб.*внебюджетные средства \_\_\_\_\_\_ тыс. руб.**федеральный бюджет \_\_\_\_\_\_ тыс. руб.**областной бюджет \_\_\_\_\_\_\_ тыс. руб.**бюджет МО \_\_\_\_\_\_\_ тыс. руб.*Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2018-2028 годов, будут уточнены при формировании проектов бюджета МО Черкасский сельсовет с учетом изменения ассигнований из бюджетов МО и бюджета Оренбургской области. |
|  | Ожидаемые результаты реализации Программы | В результате реализации Программы к 2028 году предполагается:- развитие транспортной инфраструктуры;- развитие транспорта общего пользования;- развитие сети дорог МО Черкасский сельсовет;- 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 комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа (далее - Программа) - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения.

Перечень мероприятий должен включать мероприятия, 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;

- договорами о комплексном освоении территорий или о развитии застроенных территорий.

Программа разрабатывается и утверждается органами местного самоуправления поселения на основании утвержденных в порядке, установленном Градостроительным кодексом РФ, генеральных планов поселения и должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной 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 в Транспортную 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 "Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ" к вопросам местного значения поселения в сфере транспорта и транспортной инфраструктуры 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 МО Черкасский сельсовет Оренбургской области на 2018-2028 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 29.12.2004г. № 190-ФЗ;

- Федеральный Закон от 06.10.2003г. № 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации";

- Федеральный закон от 09.02.2007г. № 16-ФЗ "О транспортной безопасности";

- Федеральный закон от 10.12.1995г. № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения";

- Федеральный закон от 13.07.2015г. № 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 24.11.1995г. № 181-ФЗ "О социальной защите инвалидов в РФ";

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

- Постановление Правительства РФ от 18.07.2016г. № 686 "Об определении участков 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 23.01.2016г. № 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 11.06.2014г. № 1032-р "О внесении изменений в Транспортную стратегию РФ, утв. распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008г. № 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. Постановление Правительства РФ от 05.12.2001г. № 848;

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

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

- Приказ Минтранса России от 17.03.2015г. № 43 "Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения";

- Приказ Минтранса России от 01.12.2015г. № 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 Минстрой России от 28.08.2014г. № 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 04.10.2011г. № 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 16.09.2016г. № 582 "Об утверждении Методических указаний по разработке и реализации государственных программ РФ";

- Распоряжение Росавтодора от 07.06.16г. № 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 07.06.16г. № 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. Общий 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 28.12.2010г. № 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 17.02.2012г. № 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 15.11.2011г. № 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)";

- Постановлением Правительства Оренбургской области от 08.02.2016 г. № 82-п "О внесении изменений в постановление Правительства Оренбургской области от 07.07.2011г. №579-п" 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";

- 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.);

- 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";

- Генеральный план МО Черкасский сельсовет;

- Правила землепользования и застройки МО Черкасский сельсовет;

- Местные нормативы градостроительного проектирования МО Черкасский сельсовет;

- Стратегия социально-экономического развития МО Черкасский сельсовет;

- План мероприятий на 2017-2027 гг. по реализации Стратегии социально-экономического развития МО Черкасский сельсовет;

- Программа социально-экономического развития МО Черкасский сельсовет;

- Муниципальная программа "Повышение безопасности дорожного движения в МО Черкасский сельсовет";

- иные нормативные правовые акты Российской Федерации;

- иные нормативные правовые акты Оренбургской области;

- иные нормативные правовые акты МО Черкасский сельсовет.

**I. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.**

1.1. Анализ положения МО Черкасский сельсовет в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации.

МО Черкасский сельсовет находится в Саракташском районе Оренбургской области, Приволжского федерального округа Российской Федерации.

Село Черкассы является центром МО Черкасский сельсовет Оренбургской области.

МО Черкасский сельсовет находится в МО Саракташского района Оренбургской области, Приволжского федерального округа Российской Федерации.

В состав МО Черкасский сельсовет входят 2 населенных пункта.

Наименование населенных пунктов: с. Черкассы, с. Александровка.

Площадь МО Черкасский сельсовет составляет (количество) 17768 га.

МО Черкасский сельсовет расположен в Оренбургской области. Граничит с МО Васильевский сельсовет, Федоровский первый сельсовет, Новочеркасский сельсовет, Саракташский поссовет, Воздвиженский сельсовет.

Транспортная инфраструктура МО Черкасский сельсовет представлена автомобильным транспортом.

Ближайший пассажирский аэропорт расположен в городе Оренбурге (расстояние до г.Оренбург - 75 км.).

Федеральных дорог в МО Черкасский сельсовет Оренбургской области (количество) нет.

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

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Идентификационный номер | Наименование автомобильной дороги (далее а/д) | Всего, км | В том числе с твердым покрытием, км | Всего мостовшт./п.м. | Категория дороги |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1 |   | нет | - | - | - | - | - |

На территории МО Черкасский сельсовет объектов транспортной инфраструктуры нет.

Въезд в МО Черкасский сельсовет осуществляется по региональной автодороге Каменоозерное-Медногорск.

В настоящее время населенные пункты МО Черкасский сельсовет имеют довольно развитую уличную сеть.

Ширина улиц переменна и колеблется в пределах от 15 до 50 метров.

Асфальтовое покрытие имеют улицы: Кирпичная, Сакмарская, Советская, , Кирова, Мира, частичное асфальтовое покрытие имеют улицы: Школьная, Чапаева.

Остальные дороги имеют гравийное покрытие, как и все остальные дороги МО Черкасский сельсовет.

В составе улиц выделяются: проезжая часть, обочины, кюветы.

**1.2. Социально-экономическая характеристика МО Черкасский сельсовет.**

В настоящее время численность населения МО Черкасский сельсовет на 01.01.2017 года составляет 2538 человек.

В разрезе населенных пунктов:

1) с. Черкассы - 2121 человек;

2) с. Александровка - 417 человек;

 Административный центра МО Черкасский сельсовет удалён от областного центра г.Оренбург на 89 км.

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

Расстояние от с. Черкассы МО Черкасский сельсовет до областного центра - 89 км, до железнодорожной станции Саракташ - 5 км.

Административный центр МО Черкасский сельсовет находится на расстоянии 5 км от районного центра п. Саракташ.

 Связь между населенными пунктами внутри поселения осуществляется по муниципальным дорогам с асфальтобетонным, гравийным и грунтовым покрытием. Развитая сеть автомобильных дорог, наличие рек, близость районного и областного центров в общем то благоприятно сказывается на социально-экономическом развитии МО Черкасский сельсовет.

Хозяйственная сфера МО Черкасский сельсовет представлена предприятиями и организациями с различными направлениями деятельности: сфера материального производства представлена сельским хозяйством ООО "Саракташагротехремонт" непроизводственная сфера деятельности охватывает здравоохранение, связь, торговлю, социальное обеспечение, образование, культуру.

 В МО Черкасский сельсовет работает одно сельскохозяйственное предприятие ООО "Саракташагротехремонт" с численностью 40 чел.

 В МО Черкасский сельсовет работают 1 школа, 2 детских сада, 2 дома культуры, 1 библиотека, 2 ФАПа, 1 отделение связи, магазины смешанной торговли.

 Основная роль во внешних связях МО Черкасский сельсовет принадлежит автомобильному транспорту.

 Общая протяженность автомобильных дорог по МО Черкасский сельсовет 22.5 км, в том числе с асфальтобетонным покрытием 5.8 км.

Дороги местного значения представлены межпоселковыми и поселковыми дорогами IV категорий.

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

 Удобное транспортно-географическое положение МО Черкасский сельсовет, благоприятные природно-климатические условия, наличие лесных и рекреационных ресурсов, историко-культурный потенциал, связанный с исторической планировочной структурой и объектами исторического наследия, развитое сельскохозяйственное производство, создают предпосылки для активизации социально-экономического развития поселения.

 Ограничивающими факторами такого развития являются: недостаток территориальных ресурсов, низкий естественный прирост населения, недостаточные объемы нового жилищного строительства, наличие ветхого и аварийного жилья, а также высокая степень износа инженерных сетей.

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

 В настоящее время МО Черкасский сельсовет занимает территорию с жилой застройкой, представленной одноэтажными 1-2 квартирными жилыми домами с различными по площади земельными участками.

 Из общественных и культурно-бытовых учреждений в МО Черкасский сельсовет имеются 1 школа, 1 детский сад, 2 ФАПа, 1 библиотека, 1 административное учреждение, магазины.

 В основу планировочного решения МО Черкасский сельсовет положена 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.

 На перспективу планировочная структура МО Черкасский сельсовет видится как сеть населенных пунктов, связанная между собой эффективно организованной транспортной инфраструктурой и развитыми хозяйственными отношениями, как между собой, так и с более крупными планировочными центрами области и соседних районов.

 Общая площадь жилых помещений в МО Черкасский сельсовет по данным за 2015 год составляет 48812 тыс.м2, 8 % от общей площади жилых помещений составляют многоквартирные дома, 95,5% приходится на индивидуальные жилые дома.

Дома со степенью износа свыше 50 % занимают 10 %.

 В настоящее время транспортные потребности жителей и организаций на территории МО Черкасский сельсовет реализуются средствами частных и пассажироперевозок.

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.

Отдельно можно выделить потребность в межселенных и межрегиональных перемещениях в рамках сезонной, маятниковой и эпизодической миграции.

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.

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

**1.3.1. Автомобильные транспорт.**

На территории МО Черкасский сельсовет существует устоявшаяся инфраструктура автомобильного транспорта.

Пассажирские перевозки и грузовые перевозки осуществляются автомобильным транспортом.

Уровень автомобилизации МО Черкасский сельсовет оценивается как меньше средней (при уровне автомобилизации в Российской Федерации 288 единиц на 1000 человек), что обусловлено наличием автобусного сообщения с районным и областным центром.

Грузовой транспорт в основном представлен сельскохозяйственной техникой.

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

**1.3.2. Водный транспорт**

На территории поселения отсутствуют инфраструктура водного транспорта.

Пассажирские перевозки и грузовые перевозки водным транспортом не осуществляются.

**3. Воздушный транспорт**

На территории поселения отсутствует инфраструктура воздушного транспорта.

Пассажирские перевозки и грузовые перевозки воздушным транспортом не осуществляются.

**4. Железнодорожный транспорт**

На территории поселения отсутствует инфраструктура железнодорожного транспорта.

Пассажирские перевозки и грузовые перевозки железнодорожным транспортом не осуществляются.

**1.4. Характеристика сети дорог МО Черкасский сельсовет.**

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

Уличная сеть МО Черкасский сельсовет имеет линейное построение.

Ширина главных улиц колеблется от 20 до 50 метров. Ширина проезжих частей 8 м.

Тротуарное покрытие отсутствует.

Проектом генерального плана предлагается выполнить мероприятия по реконструкции и ремонту улиц с твердым покрытием протяженностью - 2,18 м. и тротуаров на главной улице.

В таблице № 2 приведен перечень дорог МО Черкасский 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 МО Черкасский сельсовет

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование автомобильной дороги (улицы** | **протяженность,****км** | **Технические, потребительские качества автодороги** | **сооружения на дорогах** | **уличное освещение, протяженность в км** |
| **а/б****покрытие** | **гравийно- грунтовые** | **мосты** |  **водоотводные трубы** |
| **с.Черкассы** |
| 1. | ул.Сакмарская | 1,047 | 1,047 | - | - | - | 1,047 |
| 2. | ул. Советская | 1,169 | 1,169 | - | 1 | 1 | 1,169 |
| 3. | ул. Кооперативная | 0,425 | - | 0,425 | - | - | 0,425 |
| 4. | ул. Школьная | 1,137 | 0,850 | 0,287 | - | 11 | 1,137 |
| 5. | ул. Чапаева | 0,830 | 0,300 | 0,530 | - | 1 | 0,830 |
| 6. | ул. Кирова | 0,975 | 0,970 | - | - | 2 | 0,970 |
| 7. | ул. Молодежная | 0,892 | - | 0,892 | - | - | 0,892 |
| 8. | ул. Алмаатинская | 0,377 | - | 0,377 | - | - | 0,377 |
| 9. | ул. Западная | 0,160 | - | 0,160 | - | - | 0,160 |
| 10. | ул. Первомайская | 1.177 | - | 1.177 | - | - | 1,177 |
| 11. | ул. Фрунзе | 0,550 | - | 0,550 | - | - | 0,550 |
| 12. | ул. Мира | 0,812 | 0,812 | - | - | 1 | 0,812 |
| 13. | ул. Озерная | 0,912 | - | 0,912 | - | 1 | 0,912 |
| 14. | ул. Восточная | 0,595 | - | 0,595 | - | - | 0,595 |
| 15.  | ул. Лесная | 0,500 |  | 0,500 | - | 1 | 0,500 |
| 16. | ул. Кирпичная | 0,659**6,3** | 0,659**2,18** | **-** | **-** | **-** | 0,659 |
| 17. | ул. Степная | 0,623 | - | 0,623 | - | - | 0,623 |
| 18. | ул. Новая | 0,490 | - | 0,490 | - | 1 | 0,490 |
| 19. | ул. Луговая | 0,447 | - | 0,447 | - | 1 | 0,447 |
| 20. | ул. Солнечная | 0,440 | - | 0,440 | - | - | 0,440 |
| 21. | ул. Южная | 0,250 | - | 0,250 | - | - | 0,250 |
| 22. | ул. Цветочная | 0,150 | - | 0,150 | - | 1 | 0,150 |
| 23. | ул. Березовая | 0,810 | - | 0,810 | - | - | 0,810 |
| 24. | ул. Полевая | 0,120 | - | 0,120 | - | - | 0,120 |
| 25. | ул. Чумакова | 1.264 | - | 1,264 | - | 1 | 1,264 |
| 26. | ул. Парковая | 0,110 | - | 0,110 | - | - | 0,110 |
| 27. | ул. Торговая | 0,160 | - | 0,160 | - | - | 0,160 |
| 28. | ул. Центральная | 0,300 | - | 0,300 | - | - | 0,300 |
| 29. | ул. Казачья | 0,18 | **-** | 0,180 | - | - | 0,180 |
| **с. Александровка** |
| 1. | ул. Западная | 1,041 | - | 1,041 | **-** | 1 | 1,041 |
| 2. | ул. Восточная | 1,527 | - | 1,527 | **-** | 2 | 1,527 |
| 3. | ул. Черкасская | 1,000 | - | 1,000 | **-** | 1 | 1,000 |
| 4. | ул. Тамбовская | 0.300 | - | 0,300 | **-** | - | 0,300 |
| 5. | ул. Оренбургская | 0,800 | - | 0,800 | **-** | - | 0,800 |

Дороги в МО Черкасский 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 | 5,8 |
| 2 | Отсыпанные щебнем | - |
| 3 | Грунтовое (неусовершенствованное) | 16.7 |
|  | Итого | 22,5 |

Развитие транспортной системы МО Черкасский сельсовет является необходимым условием улучшения качества жизни жителей в МО Черкасский сельсовет.

Общая протяженность дорог по МО Черкасский сельсовет составляет 22.5 км, в том числе: асфальтобетонном покрытии исполнении 5.8 км, в гравийном исполнении 16.7 км.

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

Автомобильный транспорт - автомобилизация поселка ( 249 единиц/1000 человек в 2016 году) оценивается как средняя (при уровне автомобилизации в Российской Федерации на уровне 288 единиц/1000 человек), что обусловлено компактностью застройки сел и наличием маршрутного автобусного сообщения с п. Саракташ.

**1.4.2. Оценка качества содержания дорог.**

Дороги на территории МО Черкасский сельсовет, переданы в собственность администрации МО Черкасский сельсовет, на основании закона Оренбургской области № 3278/759- IV-ОЗ от 24 декабря 2009 г. "О порядке согласования вопросов разграничения имущества, находящегося в муниципальной собственности между муниципальными образованиями Оренбургской области" передаточным актом.

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

**1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в МО Черкасский сельсовет.**

**1.5.1. обеспеченность парковками (парковочными местами).**

На 01.01.2018 г. в МО Черкасский сельсовет парковочные места отсутствуют.

На расчетный срок необходимо обустроить 2 парковочных места (30 машино-мест на 30 машин).

Согласно п. 6.40 СП 42.13330.2011 "Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений" на 80 автомобилей необходимо предусмотреть 1 пост станции технического обслуживания.

На расчетный срок общее количество автомобилей составит порядка 80 единиц. Для обслуживания данного количества автомобилей необходимо строительство 1 СТО с двумя боксами.

**1.6. 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 Черкасский сельсовет отсутствует.

Информация об объемах пассажирских перевозок необходимая для анализа пассажиропотока отсутствует.

**1.7. 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 МО Черкасский сельсовет не предусмотрены.

В МО Черкасский сельсовет улицы не обеспечены тротуарами, в соответствии с нормами проектирования. На расчетный срок необходимо строительство тротуаров по улицам с. Черкассы, ул.Кирпичная.

В МО Черкасский 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 Черкасский сельсовет не рационально, в связи с малочисленностью населения передвигающегося на велосипедах.

**1.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств.**

Грузовые транспортные средства, принадлежащие собственникам всех видов собственности на территории поселения, составляют 20% от общего количества автомобилей в поселении.

Основная часть перевозимых грузов сельскохозяйственного назначения перевозится привлеченным транспортом.

**1.8.1. Оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб.**

Коммунальной службы в МО Черкасский сельсовет не имеется, при использовании спецтехники для содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения заключаются муниципальные контракты.

Для прохождения технического обслуживания 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 Черкасский сельсовет уборку осуществляют жители сёл.

**1.8.2. Состояние инфраструктуры для данных транспортных средств.**

Удовлетворительное

**1.9. 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 2017 года, согласно данным ОГИБДД ОМВД России по Саракташскому району, на территории МО Черкасский сельсовет зарегистрировано \_\_\_\_ дорожно-транспортных происшествий.

Таблица 4.

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

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

**1.10. 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 (диоксид азота и серы, озон) приводят не только к загрязнению атмосферы, но и к вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

*Воздействие шума.* Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию 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, вызывает раздражительность.

Учитывая сложившуюся планировочную организацию МО Черкасский 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.

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

Технико-экономические показатели генерального плана МО Черкасский сельсовет.

Таблица 5.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Протяженность, км. | Современное состояние | Первая очередь | Расчетный срок |
| Протяженность дорог, в том числе: | 22.5 | удовлетворительное |  |  |
| -общего пользования муниципального значения | 22.5 | удовлетворительное | - | - |
| -общего пользования областного значения | - | - | - | - |
| -общего пользования федерального значения | - | - | - | - |

На территории МО Черкасский сельсовет есть один вид транспорта общего пользования - автомобильный.

Удовлетворительный уровень технического состояния автодорог при неудовлетворительном состоянии отдельных участков.

Низкий уровень развития сервисной автодорожной инфраструктуры (нет 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 развития МО Черкасский сельсовет.

В МО Черкасский сельсовет планируются пункты остановочных площадок, возможные места парковок населения, возможные направления развития улично-дорожной сети, перечень к реконструкции улиц.

Важным элементом развития МО Черкасский сельсовет необходимо уделить развитию уличной сети.

Улично-дорожная сеть внутри населенных пунктов, как правило, не благоустроенна.

По своим технико-эксплуатационным параметрам не обеспечивает необходимую скорость и безопасность движения и нуждается в реконструкции и капитальном ремонте.

Сеть автомобильных дорог связывает все населенные пункты МО Черкасский сельсовет, однако, состояние внешних автодорог в целом неудовлетворительное.

Предлагаемые проектные решения учитывают предложения Схемы территориального планирования МО Оренбургской области.

**1.12. 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 29.12.2004 г. № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015 г.);

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

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

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

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

6. Генеральный план МО Черкасский сельсовет от 30.12.2014 № 512;

7. Нормативы градостроительного проектирования МО Черкасский сельсовет от 30.12.2014 г. № 512.

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

В соответствии с ч. 2 ст. 5 ФЗ от 29.12.2014 г. № 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 г. № 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 г. № 190-ФЗ "Градостроительного кодекса Российской Федерации" (в ред. от 03.07.2016 г.), 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. 1 от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ "Градостроительного кодекса Российской Федерации" (в ред. 03.07.2016 г.) 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.

**1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.**

Финансирование работ по содержанию и ремонту улично-дорожной сети на территории МО Черкасский 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 МО Черкасский сельсовет, капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенным по результатам проведения аукционов в объеме выделенных денежных средств.

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок, составляет 5285100 рублей, в том числе по годам:

-2018 год - 961700 рублей;

-2019 год - 1084900 рублей;

-2020 год - 1119900 рублей;

-2021 год - 1156900 рублей;

- с 2022-2028 годы - 5285100 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 V программы.

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

**II. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕКТОВ И ХАРАКТЕРИСТИКА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ И ХАРАКТЕР ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ МО ЧЕРКАССКИЙ СЕЛЬСОВЕТ.**

**2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития МО Черкасский сельсовет.**

Прогноз развития поселения, прогнозные темпы экономического развития МО Черкасский сельсовет указаны в стратегии социально-экономического развития МО Оренбургской области.

Также в соответствии с нормативами градостроительного проектирования рассчитаны в соответствии с СП 42.13330.2011 "Градостроительство". Планировка и застройка городских и сельских поселений".

На расчетный срок развитие улично-дорожной сети не предусмотрено. Необходима реконструкция существующих улиц: с. Черкассы, ул.Озерная, Торговая, Полевая, Парковая, Казачья и с. Александровка, ул. Темерязевская.

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 3070 человек к 2028 г.

Определение перспективной численности населения необходимо для расчета объемов жилищного строительства, сети объектов социальной инфраструктуры на первую очередь и на расчетный 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 (Продолжительная численность населения Российской Федерации до 2030 г. / Стат. бюлл.М.: 2009).

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

Варианты прогнозов составлялись только для постоянного зарегистрированного населения МО Черкасский сельсовет, численность прочего постоянного населения (далее - полупостоянного населения) и сезонного населения оценивается отдельно.

Средний вариант (2538 человек постоянно зарегистрированного населения на расчетный срок) основан на сохранении средних для последних лет показателей естественного и миграционного движения населения в сочетании с дальнейшей стагнацией производства на территории МО Черкасский сельсовет и тенденцией к оттоку трудоспособного населения.

За расчетный срок в среднем за год в расчете на 1000 населения рождаемость составит 10.1 человек, смертность 9,8 человек, естественная прибыль населения - 0,3 человек. Миграционное сальдо предполагается положительным, в размере 3,7 человек в среднем в год.

Сальдо миграции предполагается положительным: прирост около 13,8 человек в год или 138 человек за расчетный срок, но миграционный обмен с другими территориями может быть достаточно активным и предположительно должен оказать благоприятное воздействие на формирование возрастной структуры населения.

Высокий (оптимистичный) вариант (2538 человек постоянно зарегистрированного населения) предполагает сочетание благоприятных тенденций в естественном движении населения с существенным положительным миграционным сальдо в течение всего расчетного срока. За расчетный срок в среднем за год в расчете на 1000 населения рождаемость составит 11,5 человек, смертность 11,5 человек, естественная убыль населения - 0 человек.

Сальдо миграции предусматривается положительным в размере примерно 138 человек за весь период расчетного срока или около 13,8 человек в среднем в год.

В настоящее время на территории МО Черкасский сельсовет не предлагается осуществления серьезных инвестиционных проектов наиболее вероятно развитие демографической ситуации по среднему варианту.

Варианты прогнозов составлялись только для постоянно зарегистрированного населения МО Черкасский сельсовет, численность постоянного незарегистрированного населения и сезонного населения оценивается отдельно.

Численность сезонного населения оценивается только в целом. На сегодняшний день этот показатель составляет 70 человек.

Предполагается его увеличение до 100 и 100 человек на первую очередь и расчетный срок соответственно.

Прогноз обеспечит оптимальный учет потребностей населения в территории для жилищного строительства, объектах обслуживания, развитии объектов и элементов транспортной и инженерной инфраструктур.

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

Основными транспортными артериями в МО Черкасский сельсовет 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 Черкасский сельсовет позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории МО Черкасский сельсовет 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.**

В связи с наличием одного предприятия на территории поселения интенсивность грузового транспорта незначительная и на расчетный срок сильно не изменится.

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

В период реализации программы, транспортная инфраструктура по видам транспорта, представленным в МО Черкасский 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 2027 года.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателя | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2027 |
| **Автомобильный транспорт** |
| Число автомобилей | 80 | 85 | 95 | 100 | 110 | 150 |
| Число остановочных площадок | 1 | 3 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Число пешеходных дорожек, тротуаров соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения | - | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Велосипедное движение, число пунктов хранения мест | - | - | - | - | - | - |
| Парковочное пространство, мест | - | - | - | - | - | - |
| Число автостанций, (60 пассажиров) | - | - | - | - | - | - |
| **Авиационный транспорт** | - | - | - | - | - | - |
| Число вертолетных площадок | - | - | - | - | - | - |
| Число аэропортов | - | - | - | - | - | - |
| **Водный транспорт** | - | - | - | - | - | - |
| Число причалов | - | - | - | - | - | - |
| **Железнодорожный транспорт** | - | - | - | - | - | - |
| Число станций | - | - | - | - | - | - |

**2.4. Прогноз развития дорожной сети МО Черкасский сельсовет.**

Учитывая экономическую ситуацию и сложившиеся условия, необходимо разработать и реализовать мероприятия по строительству новых и реконструкции существующих участков улично-дорожной сети исходя из требований организаций 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 обновление проектов организации дорожного движения.

Проектом схемы территориального планирования муниципального образования МО Оренбургской области на территории поселения предусматривается существенная реконструкция существующей автодорожной сети.

Строительство новых дорог не планируется.

В результате реализации программы планируется достижение следующих показателей:

- увеличение доли муниципальных автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям, до 100%;

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

- ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- проведение паспортизация безхозяйных участков дорог;

- проектирование и строительство тротуаров в центральных частях населенных пунктов поселения;

- проектирование и строительство велосипедных дорожек.

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов:

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

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

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

В МО Черкасский сельсовет развитие дорожной сети не планируется, в связи с отсутствием финансирования.

На расчетный срок необходимо выполнить следующие мероприятия:

- Подсыпка гравием всех улиц с грунтовым покрытием во всех селах МО

(16 км.);

- Асфальтирование ул. Первомайская (1077 м.);

- Обустройства тротуара ул. Кирпичная ( 650 м);

- Обустройство парковочных мест (30 машино-мест).

**2.5. 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.

**2.6. 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 обучение детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ.

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

 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, усилится загрязнение атмосферы выбросами в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ и увеличением воздействия шума на здоровье человека.

**III. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.**

При рассмотрении принципиальных вариантов МО Черкасский 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.

**3.1. Варианты развития транспортной инфраструктуры.**

***Вариант 1 (базовый).***

Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последней 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 МО Черкасский сельсовет 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 Черкасский сельсовет, предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирский перевозок.

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

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

Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предполагаемого 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 | 2022-2027 |
| Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям | % | 7,8 | 7,8 | 7,8 | 7,8 | 7,8 | 7,8 |
| Протяженность автомобильных дорог федерального значения | км | - | - | - | - | - | - |
| Протяженность автомобильных дорог регионального значения | Км | - | - | - | - | - | - |
| Протяженность автомобильных дорог муниципального значения | км | 22.5 | 22.5 | 22.5 | 22.5 | 22.5 | 22.5 |
| Протяженность автомобильных дорог местного значения | Км | - | - | - | - | - | - |
| Протяженность велосипедных дорожек | км | - | - | - | - | - | - |
| Протяженность тротуаров | км | - | 650 | 650 | 650 | 650 | 650 |
| Доля протяженности тротуаров для обеспечения пешеходного движения на дорогах местного значения | % | 0,72 | 0,72 | 0,72 | 0,72 | 0,72 | 0,72 |

**IV. 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 инфраструтуры.

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

**Технико-экономические параметры объектов транспорта**

Развитие транспортной инфраструктуры, согласно генерального плана поселения, в расчетный период с увеличением протяженности до:

- Автомобильная дорога федерального значения – \_0\_\_\_ км.;

- Автомобильная развязка в двух уровнях - \_\_0\_\_ шт.;

- Автомобильная дорога регионального значения –0 км;

- Автомобильная дорога муниципального значения – 22.5 км;

- Основные улицы в жилой застройке – 22.5 км;

- Железная дорога общего пользования - \_0\_\_\_ км;

- Железнодорожная станция - \_0\_\_\_ шт.;

- Путепровод - \_0\_\_\_ шт. (строительство);

- Автозаправочная станция - \_\_0\_\_ шт.;

- Автостанция - \_\_0\_\_ шт.;

- Пешеходные тротуары - \_\_0,65\_\_ км.

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

- Автомобильная дорога федерального значения - \_\_\_ год

- Автомобильная развязка в двух уровнях - \_\_\_ год

- Автомобильная дорога муниципального значения - \_\_\_ год

- Основные улицы в жилой застройке - 2018-2028 год

- Железная дорога общего пользования - \_\_\_ год

- Железнодорожная станция - \_\_\_ год

- Путепровод –до \_\_\_год

- Автозаправочная станция –до \_\_\_ год

- Автостанция –до \_\_\_ года

- Пешеходные тротуары –до 2021 года.

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

***Автомобильный транспорт:***

 - строительство автомобильных развязок \_\_нет\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

- строительство современных безопасных железнодорожных переездов и путепроводов.

- реконструкция дорожного полотна автомобильных дорог межмуниципального значения.

- организация зоны многофункционального назначения вдоль проектируемой автодороги вблизи ст. \_\_\_нет\_\_\_\_\_, размещение в ней объектов придорожного сервиса, СТО и АЗС.

***Железнодорожный транспорт:***

**-** Строительство раздельного пункта на участке \_\_\_\_нет\_\_\_\_\_.

- Строительство новой станции \_\_\_\_нет\_\_\_\_.

- Строительство железных дорог общего пользования \_\_\_нет\_\_\_\_.

***Морской транспорт: нет.***

***Воздушный транспорт: нет.***

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

Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов в период реализации программы не предусматриваются.

**4.3. Мероприятия 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.

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

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

**4.5. 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.

**4.6. Мероприятия по развитию сети дорог МО Черкасский сельсовет.**

**4.7. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков.**

**4.8. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем.**

**4.9. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения.**

**4.10. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности.**

Таблица №8. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры должен быть разработан с учетом развития объектов транспортной инфраструктуры регионального и федерального значения.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мероприятия | Ед. измерения | Количество | Срок реализации | Стоимость | Ответственный за реализацию мероприятия |
| Реконструкция внутри поселковых автодорог всех населенных пунктов МО Черкасский сельсовет | Км | 16 | 2018-2027 |  | Администрация МО Черкасский сельсовет |

Программа должна содержать графики выполнения мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

**V. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ОБЪЕКТОВ) ПО ПРОЕТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДПОЛАГАЕМОГО 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.

Объем 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.

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.

Таблица №9. Источники финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

**Источники финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование объекта | Единица измерения | Параметры объекта | Мероприятие | Срок реализации мероприятия, годы | Источники финансирования, тыс. руб. |
| Всего, в том числе | За счет федерального бюджета | За счет окружного бюджета | За счет средств местного бюджета | За счет других источников |
| 5 | Внутри поселковые дороги сёл | Км | 16 | Реконструкция | 2018-2028 |  |  |  |  |  |

Общая потребность в капитальных вложениях для выполнения мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры МО Черкасский сельсовет составляет \_\_\_\_\_\_\_ тыс. руб., без учета объектом финансируемых вне государственного бюджета.

Конкретные мероприятия программы и объемы ее финансирования необходимо уточнять ежегодно при формировании проекта местного бюджета на соответствующий финансовый год.

**VI. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЯ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДПОЛАГАЕМОГО 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.

Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры представлена в таблице № 10.

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

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

- экономия времени за счет увеличения средней скорости движения;

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

- обеспечение доступности и повышение качества оказания транспортных услуг при перевозке пассажиров автомобильным транспортом по регулярным городским маршрутам.

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

Эффективность отражает соотношение результатов, достигнутых в процессе реализации программы и финансовых затрат, связанных с ее реализацией.

Результативность отражает степень достижение плановых значений целевых показателей программы. Финансовое исполнение отражает соотношение фактических финансовых затрат, связанных с реализацией программы, и ассигнований, утвержденных на очередной финансовый год.

Таблица 10. **Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование объекта | Вид транспорта | Источник мероприятия | Цель | Оценка социально-экономического эффекта |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |

**VII. ПРОЕДЛОЖЕНИЕ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ МО ВАСИЛЬЕВСКИЙ 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 территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования.

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

В ноябре 2014 года в план мероприятий ("дорожную карту") "Совершенствование правового 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 поселения (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 программа 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, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования планом и программой комплексного социально-экономического развития поселения, городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Положения Градостроительного кодекса РФ и существование отдельных требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры - это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения являются:

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;

- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти ( по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;

- координация усилий федеральных органов Исполнительной власти, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

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

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

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

Развитие транспорта на территории поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

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

Данные в программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней.

Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных программой объектов транспортной инфраструктуры в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры МО Черкасский сельсовет, повешения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.

**VIII. 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 МО Черкасский сельсовет, является лицо, назначаемое постановлением главы администрации муниципального в соответствии с установленным порядком.

При реализации программы назначаются координаторы программы, обеспечивающие 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 Черкасский сельсовет.

Основными функциями администрации МО Черкасский сельсовет по 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 МО Черкасский сельсовет подготавливает существующие необходимые документы для использования организациями, участвующими в реализации программы.

Общий контроль над ходом реализации программы осуществляет глава администрации МО Черкасский сельсовет.

Финансовое обеспечение мероприятий программы осуществляется за счет средств бюджета муниципального образования МО Черкасский сельсовет,

средств предприятий автотранспортного комплекса, осуществляющих деятельность на территории муниципалитета и прочих источников финансирования.

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

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

Финансирование расходов на реализацию программы осуществляется в порядке, установленном бюджетным процессом МО Черкасский 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: 2022-2028 гг.

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

**8.3. Порядок предоставления отчетности по выполнению программы.**

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий программы осуществляется в рамках ежегодного мониторинга.

Целью мониторинга выполнения программы является ежегодный контроль ситуации, а также анализ выполнения мероприятия по модернизации развитию транспортной инфраструктуры, предусмотренных программой.

Мониторинг программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры включает следующие этапы:

- периодический сбор информации о результатах выполнения мероприятий программы, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры;

- Анализ данных о результатах планируемых и фактически проводимых преобразований транспортной инфраструктуры.

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

Данная информационная база используется 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 Черкасский сельсовет.

**8.4. Порядок и сроки корректировки программы.**

Внесение изменений в Программу осуществляется по итогам анализа отчета о ходе выполнения программы путем внесения изменений в соответствующие Решения Совета МО Черкасский сельсовет, 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;

- снижение результативности и эффективности использования средств бюджетной системы;

- уточнения мероприятий, сроков реализации объемов финансирования мероприятий.

Координаторы программы в течение 2 месяцев после утверждения отчета о ходе выполнения программы составляют предложения по корректировке программы и предоставляют 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 | Ответственный исполнитель | Результат |
| 1. | Мониторинг по основным индикаторам и целевым показателям | Ежегодно | Администрация МО Черкасский сельсовет | Годовой отчет об итогах мониторинга реализации программы |
| 2. | Круглый стол по обсуждению результатов мониторинга | Ежегодно | Администрация МО Черкасский сельсовет | Рекомендации по корректировке текущих плановых документов |
| 3. | Оценка реализации программы комплексного развития | Не чаще чем один раз в три года | Администрация МО Черкасский сельсовет | Сводные рекомендации по корректировке разделов программы |
| 4. | Программная сессия | Не чаще чем один раз в три года | Администрация МО Черкасский сельсовет | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры (с изменениями) |
| 5. | Утверждение откорректированной версии "Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры" | В случае корректировки разделов Программы | Совет депутатов | Утвержденная программа комплексного развития транспортной инфраструктуры (с изменениями) |