|  |  |
| --- | --- |
|  | УТВЕРЖДЕНА  Постановлением Администрации  Александровского сельсовета  Александровского района  Оренбургской области  от \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ № \_\_\_\_ |

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ СИСТЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АЛЕКСАНДРОВСКОГО СЕЛЬСОВЕТА АЛЕКСАНДРОВСКОГО РАЙОНА ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ НА 2021-2031 ГГ**

2021 год

Содержание

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Введение………………………………………………………………… | 5 |
| 1. | Паспорт программы …………………………………………………… | 8 |
| 2. | Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Александровского сельсовета…………………....... | 11 |
| 2.1 | Анализ положения Александровского сельсовета в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации……………………………………. | 11 |
| 2.2 | Социально-экономическая характеристика Александровского сельсовета, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса……………………………………………………………………. | 13 |
| 2.3 | Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта……………….. | 19 |
| 2.4 | Характеристика сети дорог Александровского сельсовета, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог……………………………………………………………………. | 21 |
| 2.5 | Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Александровском сельсовете, обеспеченность парковками (парковочными местами)……………………………........ | 26 |
| 2.6 | Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока…………………………………….. | 27 |
| 2.7 | Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения…………………………………………………………… | 28 |
| 2.8 | Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств….…. | 28 |
| 2.9 | Анализ уровня безопасности дорожного движения…………………. | 30 |
| 2.10 | Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения………………………………………………………………... | 31 |
| 2.11 | Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Александровского сельсовета ………………………………………………………………. | 32 |
| 2.12 | Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Александровского сельсовета…………………………………………. | 33 |
| 2.13 | Оценка финансирования транспортной инфраструктуры…………… | 37 |
| 3 | Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Александровского сельсовета …………………………………….…... | 41 |
| 3.1 | Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Александровского сельсовета ……………………………………........ | 41 |
| 3.2 | Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории Александровского сельсовета ………… | 43 |
| 3.3 | Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта……………………………………………………………… | 45 |
| 3.4 | Прогноз развития дорожной сети Александровского сельсовета ….. | 46 |
| 3.5 | Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения……………………………………………………………….... | 46 |
| 3.6 | Прогноз показателей безопасности дорожного движения………………………………………………………………… | 46 |
| 3.7 | Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения………………………… | 47 |
| 4 | Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта……. | 48 |
| 5 | Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры………………….. | 52 |
| 5.1 | Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта……………………………………………………………… | 53 |
| 5.2 | Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов………………………… | 53 |
| 5.3 | Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства……………………………………………. | 54 |
| 5.4 | Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения…………………………………………. | 55 |
| 5.5 | Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб…………………………………………………………………….. | 56 |
| 5.6 | Мероприятия по развитию сети дорог………………………………… | 56 |
| 6 | Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры………… | 59 |
| 6.1 | Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков… | 59 |
| 6.2 | Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем…………………………………………………………………… | 60 |
| 6.3 | Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения……………………………. | 61 |
| 6.4 | Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения……………………………………………………………….. | 63 |
| 7 | Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры………..………………………………………………. | 64 |
| 8 | Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры………………….. | 68 |
| 9 | Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Александровского сельсовета …………………………... | 72 |

***Введение***

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, который предусмотрен также 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 муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Реализация программы должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Одним из основополагающих условий развития поселения является комплексное развитие транспортной инфраструктуры. Этапом, предшествующим разработке основных мероприятий Программы, является проведение анализа и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования.

Анализ и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования, а также прогноз его развития проводится по следующим направлениям:

* демографическое развитие;
* перспективное строительство;
* состояние транспортной инфраструктуры.

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры. Основными целями программы являются:

* обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования;
* обеспечение доступности 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 муниципального образования;
* развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;
* обеспечение условий 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.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов. Таким образом, Программа является прогнозно-плановым документом, во-первых, формулирующим и увязывающим по срокам, финансовым, трудовым, материальным и прочим ресурсам реализацию стратегических приоритетов в сфере развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, во-вторых, формирующим плановую основу взаимодействия членов местного сообщества, обеспечивающего и реализацию стратегических приоритетов, и текущее сбалансированное функционирование экономического и социального секторов муниципального образования.

1. ***Паспорт программы***

|  |  |
| --- | --- |
| ***Наименование***  ***Программы*** | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Александровского сельсовета Александровского района Оренбургской области на 2021-2031 гг (далее – Программа) |
| ***Основание для разработки***  ***Программы*** | - Градостроительный кодекс Российской Федерации;  - Федеральный закон от 6 октября 2003 года N 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации";  - Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года N 1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов". |
| ***Заказчик Программы*** | Администрация Александровского сельсовета Александровского района Оренбургской области  Местоположение: 461830, Оренбургская область, Александровский района, с. Александровка, ул. Гагарина, 38 |
| ***Разработчик Программы*** | Индивидуальный предприниматель Жеребцова М.А.  Местоположение: 355047, Ставропольский край, г. Ставрополь, пр-к Кулакова,65 |
| ***Цель Программы*** | Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Александровского сельсовета, повышение уровня безопасности дорожного движения. |
| ***Задачи Программы*** | 1. Обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Александровского сельсовета;  2. Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;  3. Улучшение транспортного обслуживания населения. |
| ***Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры поселения*** | Индикаторами, характеризующими успешность реализации Программы, станут:  - снижение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;  - количество ДТП произошедших на территории поселения не более 1 случая в год;  -снижение количества выбросов вредных веществ в атмосферу от автотранспортных средств на 15 %. |
| ***Сроки и этапы реализации Программы*** | Сроки Программы: с 2021 по 2031 гг.  Этапы Программы:  1 этап – 2021-2025 гг.  2 этап – 2026-2031 гг. |
| ***Укрупненное описание запланированных мероприятий***  ***по***  ***проектированию,***  ***строительству,***  ***реконструкции объектов***  ***транспортной***  ***инфраструктуры*** | * 1. Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования населенных пунктов.  1. Ремонт и содержание муниципальных автомобильных дорог и искусственных неровностей на них. 2. Проведение ямочного ремонта уличной дорожной сети. 3. Приобретение и обустройство дорожных знаков, разметки и искусственных неровностей на дорогах. 4. Уличное освещение. 5. Мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения. 6. Организация пешеходных дорожек. 7. Организация автостоянок. 8. Организация безбарьерной среды для маломобильных групп населения. |
| ***Объемы и источники финансирования Программы*** | Общий объем финансирования Программы составляет в 2021–2031 годах – 412911,53 тыс. рублей за счет бюджетных средств Александровского сельсовета и привлечения внебюджетных источников.  Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2021 – 2031 годов, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.  Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода. |

***2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Александровского сельсовета***

***2.1 Анализ положения Александровского сельсовета в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации***

Муниципальное образование Александровский сельсовет находится в Александровском районе Оренбургской области, Приволжского федерального округа Российской Федерации и является административным районным центром Александровского района.

Площадь МО в установленных границах составляет 3059 кв. км.

Александровский сельсовет расположен в центральной части Александровского района. На севере граничит с муниципальным образованием Султакаевский сельсовет, на востоке с Шарлыкским районом, на западе с муниципальным образованием Зеленорощинский сельсовет, на юге с муниципальным образованием Новомихайловский сельсовет.

Александровский сельсовет является сельским поселением, образованным в соответствии с Законом Оренбургской области. Статус и границы сельского поселения установлены Законом Оренбургской области от 9 марта 2005 года № 1892/320-III-ОЗ «О муниципальных образованиях в составе муниципального образования Александровский район Оренбургской области».

В состав территории сельсовета входят три населенных пункта:

1. село Александровка,
2. поселок Подгорный,
3. поселок Буранный.

Территория муниципального образования Александровский сельсовет расположена в степной почвенно-климатической зоне, в климатическом районе III-А. Климат резко-континентальный, характеризующийся холодной суровой зимой, жарким летом, быстрым переходом от зимы к лету, недостаточностью атмосферных осадков.

Зимой территория находится под влиянием холодных материковых воздушных масс, а летом из полупустынь Казахстана приходит континентальный «горячий» воздух, в результате чего почти ежегодно наблюдаются засушливые и суховейные периоды.

Малое количество осадков в зимний период способствует сильному промерзанию почвы. Дефицит влаги в теплый период года зависит не только от малого количества выпадающих осадков и малой относительной влажности воздуха, но и от характера выпадения осадков, их быстрого стока. Летние осадки, как правило, имеют ливневый характер. Кроме того, из-за малой облачности земная поверхность достаточно быстро прогревается летом и остывает зимой. Результатом этого является жаркое лето и морозная зима.

Самым теплым месяцем на территории Александровского сельсовета является июль, со среднемесячной температурой воздуха +21 - +21,5 С. Максимальная температура летом до +42 С. Осадки за теплый период (с апреля по октябрь) -200-250 мм.

Самым холодным месяцем на территории Александровского сельсовета является январь, со средней месячной температурой воздуха -14,5 С. Абсолютный максимум температур зимой может достигать до -42 С. Осадки за холодный период года (с ноября по март) составляют 100-150 мм. Снеговой покров устанавливается 16-21 ноября. Сход снежного покрова наблюдается 11-17 апреля. Высота снежного покрова до 30 см.

Средняя скорость ветра за год составляет 3,5 м/с, преобладающе – юго-западного направления. Среднегодовая температура воздуха на территории поселения положительная и составляет +4,5 С. Среднее годовое количество осадков -300-400 м.

Согласно данным Федеральной службы государственной статистики РФ, общая площадь земель муниципального образования Александровский сельсовет составляет 20826 га. Земли, находящиеся в пределах Александровского сельсовета составляют земельный фонд муниципального образования. Государственный учёт земель осуществляется по категориям земель и угодьям.

Наличие и распределение земельного фонда по категориям земель приведено в таблице 1.

Таблица 1 – Наличие и распределение земельного фонда по категориям земель

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Категория земель | Общая площадь земель | |
| га | % |
| 1.Земли сельскохозяйственного назначения | 19632 | 96,09 |
| 2.Земли населенных пунктов | 814,41 | 2,8 |
| 3.Земли промышленности, энергетики, транспорта, связи, и др. | 175,62 | 0,3 |
| 4. Земли лесного, водного фонда | 163,97 | 0,8 |
| 5. Земли особо охраняемых объектов и территорий | 40,00 | 0,01 |
| ИТОГО ЗЕМЕЛЬ | 20826 | 100 |

***2.2 Социально-экономическая характеристика Александровского сельсовета характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса***

Социальная инфраструктура сельсовета представлена следующими объектами:

Образование:

МАОУ «Александровская средняя общеобразовательная школа имени Героя Советского Союза Рощепкина Василия Дмитриевича» (с. Александровка) с нормативной вместимостью 700 мест и фактическим количеством учеников 584 чел.

МАДОУ Александровский детский сад «Родничок» корпус № 1 на 160 мест и фактическим пребыванием детей - 140 человек и корпус № 2 на 140 мест фактическим пребыванием детей - 120 человек.

Таблица 2 – Данные о дошкольных учреждениях и общеобразовательных школах в МО Александровский сельсовет

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Наименование сельского поселения/населенного пункта | Наименование объекта | Кол-во | Мощность (мест) | | Год ввода/  реконструкции |
| проект | факт |
| 1 | с. Александровка | МАДОУ № 1 | 1 | 160 | 140 | 1987 |
| МАДОУ №2 | 1 | 140 | 120 | 2016 |
| МАОУ АСШ | 1 | 700 | 584 | 1960/1975 |

По данным отдела образования администрации Александровского района уровень износа учебных зданий и сооружений, требующих капитального и текущего ремонта составляет 80% (за исключением МАДОУ №2, находящегося на гарантийном обслуживании); уровень износа оборудования кабинетов в школах, детском саду – 15%; наличие спортивного инвентаря, наглядных пособий, технических средств обучения - 60%.

Частных образовательных учреждений на территории сельсовета нет.

На территории сельсовета учреждения начального и среднего профессионального образования, а также высшие учебные заведения отсутствуют.

Слабая загруженность благоприятно сказывается на принятой образовательной модели в общеобразовательных учреждениях, обучение в них проходит в одну смену.

Таким образом, образовательных учреждений на территории поселения достаточно, однако, здания в которых они расположены, требуют ремонта.

Культура:

В сфере культуры на территории сельсовета работают:

- Александровский районный Дом культуры в с. Александровка, в котором расположены пять учреждений культуры, в том числе районных;

- Краснозвездинский сельский клуб, расположенный в п. Буранный;

- 3 библиотеки, 2 из которых расположены в с. Александровка и 1 – в пос. Буранном.

Таблица 3 – Данные по обеспеченности учреждениями культуры

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Наименование сельского поселения/населенного пункта | Наименование объекта | Кол-во | Мощность (мест) | | Ед. изм. | Год ввода/  Рекон  струкции |
| проект | факт |  |  |
|  | с. Александровка  п. Буранный | РДК | 1 | 350 | 400 | мест | 1982/2014 |
| Центральная районная библиотека  Центральная детская библиотека  СК  Краснозвездинский библиотечный филиал | 1  1  1  1 | 25  10  150  5 | 50  50  70  10 | Ед. хран  2821 экз.  Ед. хран  6228 экз  мест  Ед. хран  3962 экз | 1981  1983/2014  1966/2016  1966 |

Муниципальное образование Александровский сельсовет в основном обеспечено учреждениями культурно-досугового типа. Проектной мощности клубов, библиотек достаточно.

Спортивные учреждения:

На территории Александровского сельсовета расположены 2 спортивных учреждения:

- МБУДО «Александровская ДЮСШ» в с. Александровка

- МАУ «Физкультурно-оздоровительный комплекс «Олимп»» в с. Александровка

Здравоохранение:

В сфере здравоохранения на территории сельсовета работает поликлиника и стационар ГБУЗ «Александровская РБ».

Таблица 4 – Медицинские учреждения муниципального образования Александровский сельсовет

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Наименование сельского поселения/населенного пункта | Наименование объекта | Кол-во | Мощность (мест) | | Год ввода/  реконструкции |
| проект | факт |
| 1 | с. Александровка | ГБУЗ «Александровская РБ» | 1 | 120 | 50 | 1965г.,  1997г. |

На территории сельсовета расположены 4 частные и 2 государственные аптеки.

Обеспеченность Александровского сельсовета учреждениями здравоохранения является достаточным.

Численность населения в сельсовете имеет тенденцию к сокращению и на 01.10.2021 года составила 4555 человек.

По половому признаку население распределяется следующим образом:

2162 чел.- мужчин; 2393 чел. - женщин.

Численность трудоспособного населения составляет - 2096 чел, моложе трудоспособного возраста - 1032 чел, старше трудоспособного возраста – 1089 чел, инвалиды - 338 чел.

Средняя продолжительность жизни населения составляет - 64 года, в том числе у мужчин - 55 лет, у женщин - 74 года.

Таблица 5 - Динамика демографических показателей Александровского сельсовета

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Ед. измерения | 01.01.  2018 | 01.01.  2019 | 01.01.  2020 | 01.01.  2021 |
| Среднегодовая численность населения | человек | 5076 | 4857 | 4695 | 4546 |
| Число родившихся (без мертворожденных) | человек | 62 | 38 | 36 | 39 |
| Число умерших | человек | 35 | 48 | 52 | 57 |
| Естественный прирост (+, -) | человек | 27 | -10 | -16 | -18 |
| Число прибывших | человек | 3 | 10 | 25 | 23 |
| Число выбывших | человек | 13 | 31 | 52 | 47 |
| Миграционное сальдо (+, -) | человек | -10 | -21 | -27 | -24 |

Жилой фонд – это совокупность всех жилых помещений независимо от форм собственности. Практически весь жилой фонд находится в собственности физических и юридических лиц. В муниципальной собственности Александровского сельсовета имеется 9 жилых домов и квартир.

Характеристика обслуживаемого жилищного фонда Александровского сельсовета представлена в таблице 6.

Таблица 6 – Характеристика обслуживаемого жилищного фонда Александровского сельсовета

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатели | Ед. изм. | 2021 г. |
| 1. | Общая площадь жилого фонда | тыс. кв.м. | 95,300 |
| 2. | Число домохозяйств | шт. | 1863 |
| 3. | Число домов индивидуальной жилой застройки | шт. | 1129 |
| 4. | Обеспеченность населения общей площадью жилья на 1 чел | кв.м. | 20,9 |
| 5. | Наличие аварийного жилья | кв.м | 0 |
| 6. | Обеспеченность домов инженерной инфраструктурой, в т.ч |  |  |
| 6.1 | -центральный водопровод | % | 100 |
| 6.2 | -канализация (в т.ч. местный выгреб) | % | 100 |
| 6.3 | -газоснабжение | % | 96 |
| 6.4 | -электроснабжение | % | 100 |
| 6.5 | -центральное отопление | % | 12 |

На перспективу предполагается рост экономического развития поселения и повышение жизненного уровня в Александровском сельсовете, в связи с чем может наблюдаться рост мобильности и подвижности населения, объемы и дальность перевозок, в значительной мере определяющие социально-экономическое развитие поселения. Мобильность товаров, подвижность населения во многом определяют эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения.

Любые передвижения осуществляются в соответствии с определенной целью: трудовые, учебные, культурно-бытовые, служебные.

Трудовые − поездки на работу, с работы. Эти передвижения наиболее устойчивые составляют 50−60%.

Учебные − поездки учащихся, студентов в учебные заведения и обратно. Доля передвижений, в соответствии с этой целью, составляет 15−25%.

Культурно-бытовые − поездки по различным личным и бытовым нуждам, являющиеся эпизодическими и зависящие от доходов, социального статуса, рода занятий, возраста и др.

Служебные − поездки в рабочее время при производственной необходимости или выполнении служебных обязанностей.

Потребность в передвижении называют транспортным спросом. Он выражается в виде пассажиропотоков, грузопотоков, пешеходных потоков, объемов движения и перевозки, общей подвижности населения. При этом вся инфраструктура общественного транспорта, подвижной состав и другие составляющие (или комплекс параметров, их характеризующих) − транспортное предложение. Транспортное предложение на прямую воздействует на транспортный спрос, при качественной модернизации транспортной системы или отдельных её элементов всегда наблюдается рост тех или иных показателей транспортного спроса.

Александровский сельсовет характеризуется достаточно стабильным и высоким уровнем транспортного спроса. Этому способствует планомерное развитие транспортной инфраструктуры. Улично-дорожная сеть удовлетворяет основным потребностям населения, что приводит к достаточно высокому уровню автомобилизации. Градостроительная политика направленна на соблюдение уровня доступности социально-значимых объектов для населения. Пешеходное движение организовано по существующим тротуарам, маршруты общественного транспорта организованы в соответствии с социальными потребностями населения. Рост пассажирооборота общественного транспорта свидетельствует о его высокой социальной значимости и необходимости дальнейшего развития. На срок действия Программы планируется стабильный рост транспортного спроса.

Тем самым, основными задачами по совершенствованию транспортной системы Александровского сельсовета являются:

- улучшение связей сложившихся функциональных зон между собой;

- повышение уровня благоустройства улично-дорожной сети.

Решение этих задач позволит обеспечить бесперебойное и круглогодичное сообщение Александровского сельсовета между собой, с районным центром, а также с соседними муниципальными образованиями.

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

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии территорий. Уровень транспортного обеспечения существенно влияет на градостроительную ценность территории. Задача развития транспортной инфраструктуры – создание благоприятной среды для жизнедеятельности населения, нейтрализация отрицательных климатических факторов и обеспечение доступности услуг социальной сферы.

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры Александровского сельсовета. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, обеспечивают жизнедеятельность поселения, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста поселения, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения.

К автомобильным дорогам общего пользования местного значения относятся муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах поселения, находящиеся в муниципальной собственности поселения.

Александровский район расположен в западной части Оренбургской области. Основные автомобильные федеральные трассы (Оренбург-Казань и Оренбург-Самара) и железные дороги (Оренбург-Самара) проходят за пределами района. Расстояние от центра района Александровка по дороге с твердым покрытием до трассы Оренбург-Казань – 40 км, до трассы Оренбург-Самара и идущей вдоль нее железной дороги – 100 км. Общая протяженность автомобильных дорог по району - 444,42 км., в том числе асфальтобетонных – 169,03 км., щебенчатых – 255,96 км., грунтовых (без покрытия) 19,43 км. Густота автомобильных дорог с твердым покрытием составляет 138,9 км. на 1 тыс. км. территории.

Районный центр (с. Александровка) находится на расстоянии 165 км от областного центра г. Оренбург. Связь районного центра с областным центром осуществляется по автодороге федерального значения с твердым покрытием Казань - Оренбург.

Главным погрузочно-разгрузочным пунктом для с. Александровка является железнодорожная станция "Новосергиевка» Южно-Уральской железной дороги, отстоящая от села на расстоянии 101 км.

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

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

Дороги местного значения МО Александровский сельсовет представлены межпоселковыми и поселковыми дорогами 3,4,5 категорий. Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования Александровский сельсовет составляет 39555 м. Покрытие автодорог от общей протяжённости: асфальтобетонное – 39,6%, щебеночное – 51,9%, грунтовое – 8,4%. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования Александровский сельсовет Александровского района Оренбургской области представлен в таблице 7.

Таблица 7 - Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования Александровский сельсовет Александровского района Оренбургской области

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Наименование улицы (автодороги) | Протяжен  ность, м | Ширина дороги, м | Тип покрытия | | | | Искусственные сооружения, шт. | |
| асфальто- бетон, м | ширина асфальто- бетона, м | щебень | грунт | трубы | мосты |
| с. Александровка | | | | | | | | | |
| 1 | Аэродромная ул. | 1262 | 7 |  |  | 200 | 1062 |  |  |
| 2 | Больничный пер. | 631 | 8 | 631 | 6 - 7 | - | - | 2 | - |
| 3 | Буранный пер. | 271 | 7 | - |  | 271 | - | - | - |
| 4 | Гагарина ул. | 1206 | 8 | 1206 | 7 | - | - | 7 | - |
| 5 | Газовиков ул. | 1203 | 8 | - |  | 1203 | - | - |  |
| 6 | М.Горького ул. | 1176 | 8 | 1176 | 7 | - | - | 4 | - |
| 7 | Дачный пер. | 600 | 8 | - |  |  | 600 |  |  |
| 8 | Жукова ул. | 505 | 7 | 505 | 6 | - | - | 2 | - |
| 9 | Западная ул. (2 участка) | 912 | 8 | - |  | 912 | - | 2 | - |
| 10 | Заречная ул. | 1996 | 8 | 200 |  | 400 | 1396 |  |  |
| 11 | Кирова ул. | 1849 | 8 | 517 | 6,5 | 1332 | - | 2 | - |
| 12 | Комарова ул. (2участка) | 918 | 8 | - |  | 918 | - | 1 | - |
| 13 | Комсомольская ул. | 343 | 8 | 343 | 6,5 | - | - | 1 | - |
| 14 | Ленина ул. | 1204 | 7 | 914 | 5,5 | 290 | - | 8 | - |
| 15 | Луговая ул. | 526 | 7 | - |  | 526 | - | 1 | - |
| 16 | Майская ул. | 387 | 8 | - |  | 387 | - | 2 | - |
| 17 | Маяковского ул. | 857 | 8 | 857 | 5 - 7 | - | - | - | - |
| 18 | Мельничный пер. | 237 | 7 | - |  | 237 | - | 1 | - |
| 19 | Мира ул. | 401 | 7 | - |  | 401 | - | 1 | - |
| 20 | Мичурина ул. | 1229 | 7 | 1229 | 6 - 7 | - | - | 2 | 1 |
| 21 | Набережная ул. | 569 | 7 | - |  | 569 | - | - | - |
| 22 | Новая ул. | 319 | 7 | 58 | 6 | 261 | - | 1 | - |
| 23 | Октябрьская ул. | 440 | 8 | 440 | 7 | - | - | 1 | - |
| 24 | Парковый пер. | 215 | 7 | - |  | 215 | - | - | - |
| 25 | Пионерская ул. | 524 | 8 | 524 | 5,5 - 6 | - | - | - | - |
| 26 | Пушкина ул. | 1317 | 4 - 7 | 1045 | 5 - 7 | 272 | - | 3 | - |
| 27 | Родимцева ул. | 1598 | 9 | 155 | 6 | 711 | - | 3 | - |
| 28 | Рокоссовского ул. | 570 | 8 | - |  | 570 | - | 2 | - |
| 29 | Рощепкина ул. | 423 | 8 | 423 | 7 | - | - | 1 | - |
| 30 | Садовая ул. | 532 | 9 | 532 | 5,5 | - | - | 2 | - |
| 31 | Северный пер. | 483 | 8 | - | - | 273 | 210 | 1 |  |
| 32 | Советская ул. | 1778 | 6 - 8 | 986 | 5,5 - 7 | 792 | - | 2 | - |
| 33 | Солнечная ул. | 718 | 8 | - |  | 718 | - | - | - |
| 34 | Спортивная ул. | 719 | 8 | 719 | 6 | - |  | 1 | - |
| 35 | Степной пер. | 413 | 8 | 197 | 5,5-7 | 216 | - | 1 | - |
| 36 | Терешковой ул. | 634 | 8 | - |  | 634 | - | 2 | - |
| 37 | Титова ул. (2 участка) | 911 | 10 | 694 | 6 | 217 | - | 2 | - |
| 38 | Тупиковый пер. | 900 | 7 | - |  | 900 | - |  |  |
| 39 | Фрунзе ул. | 896 | 8 | - |  | 896 | - | 2 | - |
| 40 | Эстрадная ул. | 1003 | 7 | 1003 | 5,5 - 6 | - | - | 3 | - |
| 41 | Юбилейная ул. | 1034 | 8 | 1034 | 6 | - | - | 3 | - |
| 42 | Южная ул. | 833 | 8 | - |  | 833 | - | - | - |
|  | **Всего:** | **34542** |  |  |  |  |  |  |  |
| пос. Подгорный | | | | | | | | | |
| 43 | Подгорная, ул. | 2488 | 10 | - | - | 2488 | - | 1 | - |
|  | **Всего:** | **2488** |  |  |  |  |  |  |  |
| пос. Буранный | | | | | | | | | |
| 44 | Буранная, ул. | 1257 | 10 | - | - | 1257 | - | - | - |
| 45 | Молодежная, ул. | 320 | 10 | - | - | 320 | - | - | - |
| 46 | Новая, ул. | 476 | 10 | - | - | 476 | - | - | - |
| 47 | Степная, ул. | 472 | 10 | - | - | 472 | - | - | - |
|  | **Всего:** | **2525** |  |  |  |  |  |  |  |
| **ИТОГО:** | | **39555** |  |  |  |  |  |  |  |

Участки дорог с перегруженным дорожным движением на улично-дорожной сети сельсовета не выявлены.

Скорость движения на дорогах Александровского сельсовета составляет 40-60 км/час.

В наличии уличное освещение, искусственные неровности. В весенне-летний период на проезжей части наносится дорожная разметка «Пешеходный переход» с чередованием белого и желтого цветов. Сведения о пешеходных переходах на территории сельсовета отражены в таблице 8.

Таблица 8 - Пешеходные переходы

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Местоположение | Состав полос | Светофор Т-7 |
| с. Александровка | | |
| Гагарина x Больничный | 6 - белых |  |
| Гагарина (сельсовет, Д.№ 38) | 6 - белых | есть |
| М.Горького x Больничный | 6 -белых / 5 - желтых | есть |
| М.Горького № 45 «Энергосбыт» | 6 -белых / 5 - желтых |  |
| М. Горького № 47  x Маяковского | 6 -белых / 5 - желтых |  |
| Маяковского Д.№ 8 «Пенс. Фонд» | белый |  |
| Всего: 6 |  |  |

Развитие экономики Александровского сельсовета во многом определяется эффективностью функционирования транспортной системы, которая зависит от уровня развития и состояния сети внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования и межмуниципальных транспортных путей.

Несмотря на то, что администрация Александровского сельсовета в последние годы уделяет большое внимание развитию и совершенствованию транспортной инфраструктуры, улучшению качества их содержания, проблема недостаточности финансирования остается одной из основных проблем дорожного хозяйства. В условиях недостаточного финансирования дорожная инфраструктура неуклонно разрушается и теряет свои технико-эксплуатационные качества, что влечет ускоренное разрушение как самих элементов автомобильной дороги, так и автотранспортных средств, обуславливает повышение издержек пользователей автодорог.

Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Для эффективного решения проблем транспортной инфраструктуры необходимо продолжение системной реализации мероприятий, направленных на комплексное развитие транспортной сети в соответствии с социально-экономическими и градостроительными темпами развития муниципального образования и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

В настоящее время выявлены следующие недостатки улично-дорожной сети населенных пунктов входящих в состав Александровского сельсовета:

– отсутствие твердого покрытия на значительной части улиц;

– отсутствие тротуаров на улицах;

– отсутствие наружного (уличного) освещения на ряде участков улично-дорожной сети.

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

Автомобильный парк в поселении преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Хранение автомобилей на территории поселения осуществляется на участках индивидуального жилищного строительства. Также выделены отдельные участки для индивидуального гаражного хранения.

Парковки на территории сельсовета отсутствуют.

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

Общественный пассажирский транспорт играет существенную роль в экономике муниципального образования, так как именно маршрутный транспорт является основным способом перемещения пассажиров, где наблюдается высокий спрос пассажиропотока.

Автобусное сообщение внутри района осуществляет ООО «Автотранс» и индивидуальные предприниматели, которые прошли конкурсный отбор и соответствующую регистрацию. Автовокзал находится в с. Александровка.

Реестр межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок автомобильным транспортом для Александровского сельсовета представлен в таблице 9.

Таблица 9

Реестр межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок автомобильным транспортом

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № записи в реестре | Наименование маршрута | Номер маршрута | Протяженность | Количество необходимого транспорта на маршруте |
| Пригородные маршруты | | | | |
| 2 | Курпячево-Александровка | 2 | 34 |  |
| 3 | Александровка- Канцеровка | 3 | 54 | 1 |
| 4 | Александровка - Притокский | 4 | 23 | 1 |
| 5 | Александровка - Северный | 5 | 25 | 1 |
| 6 | Александровка - Загорский | 6 | 51 | 1 |
| 7 | Александровка - Юртаево | 7 | 26 | 1 |
| 8 | Александровка - Новоспасское | 8 | 56 | 1 |
| 9 | Александровка-Каликино | 9 | 70 | 1 |
| 10 | Александровка -Исянгильдино | 10 | 30 | 1 |
| Междугородные маршруты | | | | |
| 11 | Оренбург - Александровка | 769 | 162 | 1 |

Перспектива транспортной инфраструктуры состоит в сохранении существующих маршрутов, улучшения качества обслуживания пассажиров, обновлении транспортного парка.

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

На сегодняшний день движение пешеходов осуществляется по обочинам местных автомобильных дорог. В 2022 году планируется обустройство тротуара по ул. М.Горького. По данным администрации Александровского сельсовета Александровского района Оренбургской области также существует необходимость в обустройстве пешеходных дорожек по пер. Больничный и ул. Маяковского.

На сегодняшний день велотранспортная инфраструктура развита слабо. Движение велосипедистов неупорядоченно, отсутствуют велодорожки. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями правил дорожного движения по дорогам общего пользования. Это ведет к возникновению конфликтных ситуаций между велосипедистами и другими участниками дорожного движения, снижению безопасности передвижения пешеходов и повышению нагрузки на улично-дорожную сеть.

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

Важным фактором, влияющим на состояние сооружений и коммуникаций автомобильного транспорта является организация движения грузовых транспортных средств. На территории Александровского сельсовета есть организации, занимающиеся грузоперевозками, а именно: ГУП «Оренбургремдорстрой», ООО «Ольга», МУП «ТВС», ООО «Продпромконтракт».

Движение грузовых транспортных средств по территории сельсовета организовано элементами обустройства автомобильных дорог, искусственными и дорожными сооружениями, устроенными в соответствии с правилами дорожного движения. Движение разрешено по следующим улицам с. Александровка:. ул. Шоссейная, Маслозаводская, Комсомольская. Местные - ул. Кирова, ул. Гагарина, ул. Комарова, Западная, Солнечная, Рокоссовского, Терешковой, Луговая, Заречная, Набережная. Частично по ул. Советская, Ленина, Комсомольская. В поселках Буранный и Подгорный ограничений движению грузового транспорта нет. Данная ситуация создает условия для повышения уровня загрязнения атмосферного воздуха, нагрузку на дорожно– транспортную сеть и уровень аварийности.

Выполнение работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения выполняются в соответствии с муниципальным контрактом, заключенным Администрацией Александровского сельсовета Александровского района Оренбургской области с подрядной организацией, победившей в аукционе (в соответствии действующим законодательством). Основная цель проводимых работ является - обеспечение в период действия муниципального контракта соответствующего уровня содержания автомобильных дорог, а также снижения уровня дорожно-транспортных происшествий, сопутствующими условиями которых явились неудовлетворительные дорожные условия.

В настоящее время контракты на содержание автомобильных дорог Александровского сельсовета заключены со следующими подрядными организациями: ГУП «Оренбургремдорстрой», ООО «Ольга», МУП «ТВС», ООО «Продпромконтракт», ИП Петрюк М.М. Выполняются следующие виды работ: зимняя очистка, посыпка песко-солевой смесью, очистка от наката и наледи; и летняя уборка (щетка) с окашиванием обочин.

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

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

Из всех источников опасности на автомобильном транспорте наибольшую угрозу для населения представляют дорожно-транспортные происшествия. Наиболее распространенными причинами совершения дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) являются пренебрежительное отношение водителей к нормам и правилам, действующим в сфере дорожного движения, отсутствие должных навыков вождения, неумение адекватно реагировать на сложившуюся дорожную обстановку.

За период 2020-2021 годы на территории Александровского сельсовета произошло 2 ДТП, один раненый.

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

В целях сокращения количества дорожно-транспортных происшествий, необходимо оборудовать улично-дорожную сеть современными средствами снижения скоростей, средствами регулировки движения. Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов. Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения. Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

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

Необходимо рассмотреть характерные факторы, неблагоприятно влияющие на окружающую среду и здоровье населения.

Загрязнение атмосферы. Выбросы в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO2), диоксид серы (SO2) и озон (О3)) приводят вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. Автомобильный транспорт служит главным источником бытового шума. Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ. Это приводит к росту риска сердечнососудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, мотивацию, вызывает раздражительность.

Снижение двигательной активности**.** Исследования показывают тенденцию к снижению уровня активности у людей, в связи с тем, что все больше людей предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечно-сосудистые заболевания, инсульт, диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру поселения 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.

***2.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Александровского сельсовета***

Развитие транспортного комплекса Александровского сельсовета на 2021-2031гг. предполагает главной целью обеспечение жителям и гостям комфортных и рациональных передвижений по поселению для удовлетворения трудовых, бытовых и социально-культурных нужд. Транспортная инфраструктура должна служить обеспечению указанной цели при условии соблюдения требований к комфортности городской среды, экологичности, соблюдения условий для безопасного движения, создании среды, доступной маломобильным группам населения, сохранении культурного наследия.

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры разработаны на основе тщательного и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Приоритетными направления развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;

- повышение качества транспортных услуг, улучшение условий и безопасности всех участников дорожного движения;

- улучшения качества жизни горожан за счет повышения транспортной доступности, снижения времени передвижения на общественном и личном транспорте, повышения уровня информирования всех участников движения, снижения транспортной усталости горожан;

- уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду вследствие более эффективной организации транспортных потоков.

Отсюда вытекают новые требования к транспортной системе, а именно, переход от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития. Это, прежде всего, предполагает более эффективное производительное качественное использование имеющегося потенциала и, в частности, переход к более качественным транспортным услугам.

***2.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Александровского сельсовета***

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

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ;
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ;
3. Федеральный закон от 6 октября 2003 года N 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
4. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
5. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
6. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
7. Федеральный закон от 10.01.2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»;
8. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения»;
9. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
10. Государственный стандарт РФ ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения»;
11. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;
12. Схема территориального планирования Оренбургской области;
13. Схема территориального планирования Александровского района Оренбургской области;
14. Нормативы градостроительного проектирования МО Александровский район
15. Генеральный план Александровского сельсовета Александровского района Оренбургской области;
16. Правила землепользования и застройки муниципального образования Александровский сельсовет Александровского района Оренбургской области.

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

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года, а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года, разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения 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.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения являются:

* применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
* координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
* координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Оренбургской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
* запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
* разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Александровского сельсовета должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования 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 поселения;
* 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.

***2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры***

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Проведенный анализ эффективности работ по текущему ремонту и ремонту путем замены верхнего слоя покрытия показывает, что при объеме работ, превышающем 20% от общей площади покрытия, текущий ремонт является неэффективным. Поэтому в Программе предпочтение отдается капитальному ремонту.

Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков «недоремонта».

Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования Александровского сельсовета позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

* 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 внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования;
* риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту внутрипоселковых автомобильных дорог 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.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, повышению уровня аварийности.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2031 году увеличится. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2031 году также увеличится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения муниципального образования и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития Александровского сельсовета.

В целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение транспортной доступности районов всех населенных пунктов Александровского сельсовета, обеспечение комплексной безопасности и устойчивости транспортной инфраструктуры, создание безопасных условий движения по улично-дорожной сети на территории Александровского сельсовета было выделено финансирование из дорожного фонда на содержание и ремонт улично – дорожной сети (в соответствии с статистическими данными Росгосстата РФ). Данные представлены в таблице 10.

Таблица 10

Объемы финансирования мероприятий по содержанию и ремонту улично – дорожной сети

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Ед. изм. | 2018 | 2019 | 2020 |
| Дорожное хозяйство  (дорожные фонды) | тыс. руб. | 11967 | 30048 | 9083 |

Для эффективного решения проблем транспортной инфраструктуры необходимо продолжение системной реализации мероприятий, направленных на комплексное развитие транспортной сети в соответствии с социально-экономическими и градостроительными темпами развития муниципального образования и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

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

***3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Александровского сельсовета***

***3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Александровского сельсовета***

В последние годы численность населения сельсовета сокращается. Наблюдается ситуация, когда число умерших граждан превышает число родившихся (отрицательная демография). В поселении имеет место также миграционная убыль населения, что негативно сказывается на общей численности населения сельсовета. Численность трудоспособного населения также имеет значительное сокращение, что в свою очередь отрицательно сказывается на экономическом потенциале сельсовета. И, по-прежнему, высока доля лиц пожилого возраста. Отрицательными факторами, влияющими на демографические процессы, являются: недостаток в поселении высокооплачиваемых постоянных рабочих мест, низкий уровень заработной платы работающих, недостаточно развитая сфера досуга для детей и молодёжи.

При составлении прогноза численности населения учтена сложившаяся в Александровском сельсовете демографическая ситуация, комплексный потенциал поселения, стратегии социально-экономического развития региона, общенациональная и областная политика в сфере демографии, а также проведен анализ тенденций развития отраслей экономики и социальной сферы, на основе которых были определены зоны активизации хозяйственной деятельности с "точками роста".

Исходя из проведенных расчётов численность населения в Александровском сельсовете на первую очередь составит 4606 чел., на расчетный срок – 4696 чел.

Одной из важнейших задач социально-экономического развития территории на перспективу является обеспечение населения доступным по стоимости и комфортным жильем.

Прогноз развития застройки Александровского сельсовета представлен в таблице 11.

Таблица 11 - Перспективная застройка населенных пунктов муниципального образования Александровский сельсовет

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Место нахождения | Тип потребителя | Площадь, м2 | Этажность |
|  | 2021-2022 гг. |  |  |  |
| 1 | Ул.Западная.(15ИЖД) | ИЖД | 110х15=1650 | 1 |
| 2 | Ул. Комарова.(10ИЖД) | ИЖД | 110х10=1100 | 1 |
| 3 | Ул.Титова (10ИЖД) | ИЖД | 95х10=950 | 1 |
| 4 | Ул. Родимцева (5ИЖД) | ИЖД | 115х5=575 | 1 |
| 5 | Ул.Рокоссовского (2ИЖД). | ИЖД | 125х2=250 | 1 |
| 6 | Ул.Рокоссовского. | Начальная школа | 2000 | 2 |
| 7 | Пос.Подгорный ул.Подгорная (8ИЖД). | ИЖД | 100х8=800 | 1 |
|  | Итого индивидуальные жилые дома |  | 5325 |  |
|  | Итого общественные здания |  | 2000 |  |
|  | Итого |  | 7325 |  |
|  | 2023-2031 гг. |  |  |  |
| 1 | Ул.Рокоссовского (15ИЖД). | ИЖД | 95х15=1425 | 1 |
| 2 | Ул.Луговая (15 ИЖД). | ИЖД | 95х15=1425 | 1 |
| 3 | Ул.Терешкова (15ИЖД). | ИЖД | 100х15=1500 | 1 |
| 4 | Ул. Западная (10ИЖД) | ИЖД | 95х10=950 | 1 |
| 5 | Ул. Комарова (4ИЖД) | ИЖД | 105х4=420 | 1 |
| 6 | Пос. Буранный ул. Степная  (10 ИЖД). | ИЖД | 100х10=1000 | 1 |
|  | Итого индивидуальные жилые дома |  | 6720 |  |
|  | Итого общественные здания |  | 0 |  |
|  | Итого |  | 6720 |  |

Основу экономического потенциала поселения составляет агропромышленный комплекс. Специализация района - производство зерна и молочно-мясное животноводство. Развиваются предприятия строительного комплекса, специализирующиеся на изготовлении строительных материалов и предоставления строительных услуг.

Главной зерновой культурой является яровая и озимая пшеница. Кроме того, выращиваются подсолнечник на зерно, зернобобовые, кукуруза на зерно. Часть пахотных земель занята под однолетние травы и силосные культуры.

Реальными секторами экономики в МО Александровский сельсовет на сегодняшний день являются:

- выращивание зерновых культур;

- производство мясо-молочной продукции;

- производство строительных материалов;

- сфера бытовых услуг населению.

Необходима научно обоснованная специализация сельского хозяйства данного района (т.е. соответствующая местным природным и экономическим условиям и ресурсам) для повышения эффективности сельского хозяйства с наименьшими народнохозяйственными затратами. Это в свою очередь повысит эффективность и возможность дальнейшего развития важного звена агропромышленного комплекса – предприятий и организаций по заготовке, хранению, переработке сельскохозяйственной продукции, её реализации, развитию пищевой промышленности.

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

По прогнозам транспортного спроса предполагается, что значительно возрастет мобильность населения Александровского сельсовета за счет массового использования личных автомобилей.

В условиях растущего спроса на пассажирские и грузовые перевозки по дорогам Александровского сельсовета потребуется обеспечить эффективное развитие и функционирование автомобильных дорог, интеграцию в дорожную сеть района и в общеобластную транспортную сеть, создать условия для безопасности и комфортного движения с минимальными затратами времени, снизить негативные воздействия автотранспорта на состояние окружающей среды.

При вводе в эксплуатацию социально значимых объектов, для снижения нагрузки на улично-дорожную сеть необходимо предусмотреть размещение парковок для транспортных средств, при необходимости обустроить перекрестки светофорными объектами и пешеходными переходами.

Кроме того, на перспективу сохраняется использование общественного пригородного автомобильного транспорта.

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. В связи с наличием предприятий угольной промышленности, строительства, промышленности на территории поселения, интенсивность грузового транспорта увеличится незначительно, и на расчетный срок коснется автомобильных дорог регионального значения.

Вид общественного пассажирского транспорта следует выбирать на основании расчетных пассажиропотоков и дальностей поездок пассажиров. Провозная способность различных видов транспорта, параметры устройств и сооружений (посадочные площадки) определяются на расчетный срок по норме наполнения подвижного состава - 4 чел./кв. м свободной площади пола пассажирского салона для обычных видов наземного транспорта.

Линии общественного пассажирского транспорта следует предусматривать на дорогах с организацией движения транспортных средств в общем потоке

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

Основными задачами по развитию и размещению объектов капитального строительства регионального и местного значения - объектов транспортной инфраструктуры, - являются следующие:

Внешний транспорт

1. Формирование распространенной сети дорог Александровского сельсовета, обеспечивающей связанность с транспортной системой Александровского района Оренбургской области.

2. Обеспечение надежной связи Александровского сельсовета с внешней сетью автодорог регионального значения путем формирования единой транспортной сети в составе улично-дорожной сети и сети внешних дорог.

3. Обеспечение выделения территории для развития сети региональных дорог, их пересечений и инфраструктуры в соответствии с положениями Схемы территориального планирования Александровского района.

Пассажирский транспорт

1. Организация качественного маршрутного сообщения для связи Александровского района с соседними муниципальными образованиями, а также с г. Оренбург.

***3.4. Прогноз развития дорожной сети Александровского сельсовета***

Основными направлениями развития дорожной сети будет являться сохранение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог, поддержание их на уровне соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

***3.5 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.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а также для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. В Александровском сельсовете на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

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

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

* постоянно возрастающая мобильность населения;
* массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
* неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;
* недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;
* несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

* создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети всех населённых пунктов;
* повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
* повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования – установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

Если на расчетный срок данные мероприятия осуществятся, то прогноз показателей безопасности дорожного движения будет благоприятный.

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

В период действия Программы, не предполагается серьезных изменений в структуре маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Изменения центров транспортного тяготения не предвидится. Возможной 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.

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

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

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистичный) и варианта 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития поселения.

Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

*Вариант 1 (базовый).*

Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса.

Также данным вариантом учитывается агрессивная внешняя среда, сложившаяся благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

*Вариант 2 (умеренно-оптимистичный).*

На территории Александровского сельсовета предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

*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.

Таким образом, экономически наиболее эффективным и отвечающим текущим потребностям Александровского сельсовета представляется реализация Варианта 2 (умеренно-оптимистического) развития транспортной инфраструктуры.

Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры сформированы в соответствии с выбранным к реализации варианта развития поселения и представлены в таблице 12.

Таблица 12 - Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование целевого показателя | Ед. изм. | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026-2031 |
| Численность населения МО | чел. | 4546 | 4561 | 4576 | 4591 | 4606 | 4696 |
| Количество ДТП, произошедших на территории поселения | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| ДТП с пострадавшими | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Погибших при ДТП | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Раненных при ДТП | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество детей пострадавших при ДТП | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Индекс нового строительства | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Общая протяженность улично-дорожной сети и дорог местного значения | км | 39,555 | 39,555 | 39,555 | 39,555 | 39,555 | 39,555 |
| Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | % | 60,3 | 58 | 56 | 54 | 52 | 35 |
| Обеспеченность постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Протяженность пешеходных дорожек | м2 | 0 | 950 | 1900 | 2850 | 3800 | 3800 |
| Протяженность велосипедных дорожек | м | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Обеспечение транспортного обслуживания населения | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Количество путепроводов, многоуровневых развязок | шт. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Количество автозаправочных станций |  |  |  |  |  |  |  |
| АЗС | шт. | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| АГЗС | шт. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Количество колонок на автозаправочных станциях |  |  |  |  |  |  |  |
| АЗС | шт. | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| АГЗС | шт. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Количество СТО | шт. | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Количество постов на СТО | шт. | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 |
| Обеспечение автомобильными парковками | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

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

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения. Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий. Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводящихся по обследованию, содержанию, ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в поселении, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретение дорожных знаков), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий по ремонту дорог, формируется Администрацией Александровского сельсовета Александровского района Оренбургской области по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан. Перечень и виды работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог на них определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства проектно-сметной документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

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

Ввиду отсутствия в утвержденной документации территориального планирования (СТП Оренбургской области, СТП Александровского района) предложений по реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, в проекте Александровского сельсовета действующие автомобильные дороги общего пользования остаются без изменений. Все существующие объекты транспорта также сохраняются.

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

Мероприятия по развитию пассажирского транспорта на территории Александровского сельсовета включают:

1. Организация системы маршрутного сообщения для связи всех частей Александровского сельсовета с соседними муниципальными образованиями - на расчётный срок реализации Программы;

2. Размещение остановочных пунктов общественного транспорта с учётом соблюдения современных требований к техническим характеристикам подобных сооружений, с учётом соблюдения правил безопасности дорожного движения, а также радиуса пешеходной доступности указанных объектов для населения, в т.ч. для маломобильных групп населения – 600 м – на расчётный срок реализации Программы.

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

На сегодняшний день в Александровском сельсовете количество АЗС –2 ед., АГЗС – 1 ед. Колонок на АЗС – 12 шт, на АГЗС – 1 шт. Количество СТО – 4 ед, постов на них – 15 шт.

Обслуживание автомобилей на перспективу будет осуществляться данными объектами.

Хранение индивидуальных автомобилей предполагается осуществлять на приусадебных участках. Также размещение автомобильных стоянок для временного хранения легковых автомобилей предусматривается у объектов соцкультбыта, в общественных центрах, в зонах отдыха и в местах приложения труда.

В дальнейшем возможно предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом норм обеспеченности. На некоторых парковочных местах возле общественных зданий для автомобилей маломобильных групп населения должны быть определены места с установкой дорожных знаков ПДД 8.17 «Инвалиды», 6.4 «Парковка (парковочное место)».

Хранение и обслуживание грузовых автомобилей предусматривается на существующих и резервируемых на расчетный срок территориях, предназначенных для автотранспортных, промышленных и коммунально-складских предприятий. Хранение ведомственных автомобилей рекомендуется на территориях ведомств, которым они принадлежат.

Хранение индивидуального легкового транспорта жителей новой индивидуальной жилой застройки планируется осуществлять на приусадебных участках.

На селитебных территориях и на прилегающих к ним производственных территориях следует предусматривать гаражи и открытые стоянки для постоянного хранения не менее 90 % расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

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

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных переходов, освещения участков автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, светофоров, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

Для поддержания экологически чистой среды, при небольших отрезках для корреспонденции, на территории Александровского сельсовета Программой предусматривается система пешеходных улиц.

Программой предусматривается создание без барьерной среды для мало мобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесённых к созданию без барьерной среды.

Мероприятия по данному разделу:

1. Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением;

2.Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию без барьерной среды;

3. Организация пешеходных дорожек;

4. Организация пешеходных переходов, в том числе для маломобильных групп населения;

5. Организация тротуаров в районах перспективной застройки.

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

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

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

***5.6. Мероприятия по развитию сети дорог***

При разработке мероприятий по территориальному планированию стоит принимать во внимание следующие факторы:

* необходимость корректировок планов трасс УДС для обеспечения нормативных параметров трасс;
* необходимость принятия комплекса мер по обеспечению безопасности дорожного движения.

Исходя из этого, мероприятия по развитию улично-дорожной сети муниципального образования, помимо реконструкции участков существующей улично-дорожной сети, характеризующихся высоким процентом износа, с повышением качества дорожного полотна и технических характеристик элементов улично-дорожной сети, включают в себя решения по организации движения транспорта, совершенствования планировочных параметров и рационализации движения транспорта в планировочных узлах.

Улично-дорожную сеть следует проектировать в виде непрерывной системы с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного, велосипедного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки.

Развитие сети дорог на территории муниципального образования должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федерального, регионального, муниципального. Транспортная система поселения является элементом транспортной системы района и региона, поэтому решения всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не могут быть решены 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 и органов государственной власти по развитию транспортной инфраструктуры.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры на федеральном уровне определены транспортной стратегией Российской Федерации, утверждённой распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р.

Стратегическая цель развития транспортной системы в соответствии с Транспортной стратегией - удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных качественных транспортных услугах.

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 (в противном случае конкурентной среды не будет).

В современных рыночных условиях, в которых работает инвестиционно-строительный комплекс, произошли коренные изменения в подходах к нормированию тех или иных видов затрат, изменилась экономическая основа в строительной сфере. В настоящее время существует множество методов и подходов к определению стоимости строительства, изменчивость цен и их разнообразие не позволяют на данном этапе работы точно определить необходимые затраты в полном объеме.

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

***6. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры***

***6.1Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков***

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения в Александровском сельсовете сформирован, исходя из цели и задач Программы, и включает:

* проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение.
* информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;
* обеспечение образовательных учреждений поселения учебно-методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
* замена и установка технических средств организации дорожного движения, в т.ч. проектные работы.

При реализации Программы планируется осуществление следующих мероприятий:

- Мероприятия по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер по их устранению;

- Установка и (или) замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

Из всего вышеперечисленного следует, что на срок действия Программы основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры Александровского сельсовета должны стать:

* 1. Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования населенных пунктов.

1. Ремонт и содержание муниципальных автомобильных дорог и искусственных неровностей на них.
2. Проведение ямочного ремонта уличной дорожной сети.
3. Приобретение и обустройство дорожных знаков, разметки и искусственных неровностей на дорогах.
4. Уличное освещение
5. Мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения
6. Организация пешеходных дорожек
7. Организация автостоянок
8. Организация безбарьерной среды для маломобильных групп населения.

Повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования местного значения Александровского сельсовета произойдет за счет установки средств организации дорожного движения (дорожных знаков, пешеходных ограждений, искусственного освещения).

***6.2Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем***

Базовый телематический модуль экстренного реагирования состоит из навигационного приемника ГЛОНАСС/GPS для определения местоположения автомобиля и передающего устройства сотовой связи, которое обеспечивает связь автомобиля с диспетчерским центром.

К телематическому модулю подключаются датчики срабатывания акселерометров, подушек безопасности и других устройств автомобиля, активирующиеся при аварии. Подобные телематические модули используются в системах мониторинга автотранспорта.

Система состоит из четырех основных частей:

1. Объекты мониторинга - транспортные средства.

2. Телематический сервер - система обработки и хранения информации.

3. Диспетчерские пункты и автоматизированные рабочие места операторов телематических услуг, автотранспортных предприятий, дежурных частей экстренных служб и должностных лиц.

4. Сети передачи информации - сеть GSM/GPRS, интернет, спутниковая связь.

Комплекс взаимоувязанных автоматизированных систем, решающих задачи управления дорожным движением, мониторинга и управления работой всех видов транспорта, информирования граждан формирует основу интеллектуальной транспортной системы (ИТС) Российской Федерации.

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем на территории поселения не планируются.

***6.3Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения***

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

* сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;
* мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива. Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:
* уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;
* стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (ненефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

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

* разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;
* обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

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

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

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо стимулировать увеличение применения автомобилей с более высоким экологическим классом.

Одним из мероприятий, направленных на снижение негативного воздействия на окружающую среду, является мероприятия по озеленению придорожных полос и изменению режимов работы улично-дорожной сети со снижением загруженности дорог.

***6.4Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения***

Мониторинг и контроль за работой транспорта осуществляется путем изучения транспортного спроса на основании данных о пассажиропотоке и корректировки транспортной модели в случае необходимости транспортными предприятиями, обслуживающими население Александровского сельсовета. Мероприятие должно проводиться транспортными организациями при возможном участии муниципального образования.

Мониторинг реализации Программы развития транспортной инфраструктуры должно проводиться муниципальным образованием. Качество транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности может оцениваться при проведении социологических опросов, а также при рассмотрении жалоб на качество обслуживания.

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

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения. Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий по обследованию, содержанию, ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретение дорожных знаков), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

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

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

Финансовые потребности для реализации мероприятий Программы представлены в таблице 13.

Таблица 13 - Финансовые потребности для реализации мероприятий Программы

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Наименование мероприятия | Цели реализации мероприятий | Источники финансирования | Всего | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026-2031 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 1 | Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования населенных пунктов. | Обеспечение безопасности дорожного движения | Местный бюджет | 374000 | 0 | 34000 | 34000 | 34000 | 34000 | 238000 |
| 2 | Ремонт и содержание муниципальных автомобильных дорог и искусственных неровностей на них. | Обеспечение безопасности дорожного движения | Местный бюджет | 17364,82 | 0 | 1578,62 | 1578,62 | 1578,62 | 1578,62 | 11050,34 |
| 3 | Проведение ямочного ремонта уличной дорожной сети. | Обеспечение безопасности дорожного движения | Местный бюджет | 2200,0 | 0 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 1400,00 |
| 4 | Приобретение и обустройство дорожных знаков, разметки и искусственных неровностей на дорогах. | Обеспечение безопасности дорожного движения | Местный бюджет | 500,00 | 0 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 300,00 |
| 5 | Уличное освещение | Обеспечение безопасности дорожного движения | Местный бюджет | 16636,95 | 0 | 1512,45 | 1512,45 | 1512,45 | 1512,45 | 10587,15 |
| 6 | Мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения | Обеспечение безопасности дорожного движения | Местный бюджет | 500,00 | 0 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 300,00 |
| 7 | Организация пешеходных дорожек | Обеспечение безопасного пешеходного передвижения | Местный бюджет | 1709,76 | 0 | 427,44 | 427,44 | 427,44 | 427,44 | 0 |
| 8 | Организация автостоянок | Организация транспортной инфраструктуры | Местный бюджет | 0 |  |  |  |  |  |  |
| 9 | Организация безбарьерной среды для маломобильных групп населения | Организация транспортной инфраструктуры | Внебюджетные источники | 0 |  |  |  |  |  |  |
|  | **ВСЕГО** |  |  | **412911,53** | **0** | **37818,51** | **37818,51** | **37818,51** | **37818,51** | **261637,49** |

Конкретные мероприятия Программы и объемы ее финансирования могут уточняться ежегодно при формировании проекта местного бюджета на соответствующий финансовый год.

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

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий муниципальной программы и оценку эффективности реализации муниципальной программы.

Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных следующей методикой:

Оценка эффективности реализации муниципальной программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения ее реализации координатором совместно с ответственным исполнителем и соисполнителями;

* Оценка эффективности муниципальной программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы; степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы;
* Расчет итоговой оценки эффективности муниципальной программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, раздельно по каждому из критериев оценки эффективности муниципальной программы:

- 1-й этап – расчет Р1 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»;

- 2-й этап – расчет Р2 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»;

- 3-й этап – расчет Ритог– итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

* Итоговая оценка эффективности муниципальной программы (Ритог) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности муниципальной программы. Каждый критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации муниципальной программы.
* Расчет Р1 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле:

Vфакт – фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию муниципальной программы за отчетный год;

Vпл – плановый объем бюджетных средств на реализацию муниципальной программы в отчетном году;

u –сумма «положительной экономии».

К «положительной экономии» относится экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг муниципальных нужд.

* Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

- муниципальная программа выполнена в полном объеме, если Р1 = 100%;

- муниципальная программа в целом выполнена, если 80% < Р1 < 100%;

- муниципальная программа не выполнена, если Р1 < 80%.

* Расчет Р2 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле:

i = 1

Ki– исполнение iпланируемого значения показателя муниципальной программы за отчетный год в процентах;

N – число планируемых значений показателей муниципальной программы.

Исполнение по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

П iфакт – фактическое значение iпоказателя за отчетный год;

П iпл– плановое значение iпоказателя за отчетный год.

В случае если фактическое значение показателя превышает плановое более чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

К1= 100%

В случае если планом установлено значение показателя равное нулю, то при превышении фактического значения показателя расчет исполнения по каждому показателю осуществляется по формуле:

К1= 0%

Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

- муниципальная программа перевыполнена, если Р2 > 100%;

- муниципальная программа выполнена в полном объеме, если 90% < Р2 < 100%;

-муниципальная программа в целом выполнена, если 75% < Р2 < 95% муниципальная программа не выполнена, если Р2 < 75%.

* Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

Р итог– итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

* Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям:

- Р итог > 100% высокоэффективная;

- 90% < Р итог < 100% эффективная;

- 75% < Р итог < 90% умеренно эффективная;

- Р итог < 75% неэффективная.

***9.Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Александровского сельсовета***

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

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

Администрация Александровского сельсовета Александровского района Оренбургской области осуществляет общий контроль за ходом реализации мероприятий Программы, а также непосредственно организационные, методические и контрольные функции в ходе реализации Программы, которые обеспечивают:

- ежегодное уточнение плана мероприятий по реализации Программы по объемам и источникам финансирования мероприятий;

- контроль за реализацией программных мероприятий по срокам, содержанию, финансовым затратам и ресурсам;

- методическое, информационное и организационное сопровождение работы по реализации комплекса программных мероприятий.

Программа разрабатывается сроком на 2021-2031 гг. и подлежит корректировке ежегодно.

План-график работ по реализации программы должен соответствовать перечню необходимых программных мероприятий. Принятие решений по выделению бюджетных средств из бюджета поселения, подготовка и проведение конкурсов на привлечение инвесторов, принимаются в соответствии с действующим законодательством.

Мониторинг выполнения Программы осуществляется посредством сбора, обработки и анализа информации. Сбор исходной информации производится по показателям, характеризующим выполнение Программы, а также состоянию транспортной инфраструктуры.

Разработка и последующая корректировка Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры базируется на необходимости достижения целевых уровней муниципальных стандартов качества предоставления транспортных услуг при соблюдении ограничений по платежной способности потребителей, то есть при обеспечении не только технической, но и экономической доступности коммунальных услуг.