

**АДМИНИСТРАЦИЯ**

**ИВАНТЕЕВСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА**

**САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

**ПО С Т А Н О В Л Е Н И Е**

от 21.12.2021 №577

с. Ивантеевка

**«Об утверждении муниципальной Программы**

**«Комплексное развитие транспортной**

**инфраструктуры Ивановского муниципального**

**образования Ивантеевского муниципального района**

**Саратовской области»**

 На основании Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Устава Ивантеевского муниципального района Саратовской области, руководствуясь ст.179 Бюджетного Кодекса Российской Федерации, администрация Ивановского муниципального образования, Ивантеевского муниципального района, Саратовской области ПОСТАНОВЛЯЕТ:

 1. Утвердить муниципальную Программу «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Ивановского муниципального образования, Ивантеевского муниципального района, Саратовской области на период », согласно приложению.

 2. Настоящее постановление необходимо разместить на официальном сайте администрации Ивановского муниципального образования, Ивантеевского муниципального района, Саратовской области.

 3. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на заместителя главы администрации Ивантеевского муниципального района Ю.Н. Савенкова.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Глава Ивантеевского****муниципального района**  |  | **В.В. Басов** |

Приложение № 1

к постановлению

администрации Ивантеевского

муниципального района

от21.12.2021№577

**Муниципальная Программа**

**«Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры на территории**

**Ивановского муниципального образования Ивантеевского муниципального района Саратовской области»**

1. **Паспорт программы**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Муниципальная Программа «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры на территории Ивановского муниципального образования Ивантеевского муниципального района Саратовской области» (далее – Программа) |
| Основания для разработки программы | Федеральный закон от 29.12.2014 № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральный закон от 06 октября 2003 года [№ 131-ФЗ](http://zakon.scli.ru/ru/legal_texts/act_municipal_education/index.php?do4=document&id4=96e20c02-1b12-465a-b64c-24aa92270007) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Постановление Правительства РФ от 1 октября 2015 г. № 1050 «Об утверждении требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов», Устав Ивановского муниципального района Ивантеевского муниципального района Саратовской области |
| Заказчикпрограммы | Администрация Ивантеевского муниципального района Саратовской области |
| Исполнители программы | Отдел архитектуры и капитального строительства администрации Ивантеевского муниципального района Саратовской области |
| Цели муниципальной программы | Повышение комфортности и безопасности жизнедеятельности населения и хозяйствующих субъектов на территории Ивановского муниципального образования |
| Задачи муниципальной программы | 1.Повышение надежности системы транспортной инфраструктуры.2.Обеспечение более комфортных условий проживания населения сельского поселения, безопасности дорожного движения. |
| Сроки и этапы реализации программы | 2021-2025 годы |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий программы | - разработка проектно-сметной документации;- приобретение материалов и ремонт дорог;- мероприятия по организации дорожного движения; -ремонт пешеходных дорожек. |
| Объемы и источники финансирования программы | Источники финансирования:- средства местного бюджета.Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2021 -2025 гг., будут уточнены при формировании проектов бюджета поселения с учетом изменения ассигнований из областного бюджета. |
| Ожидаемые результаты реализации Программы | - повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности муниципального района. |

***Особенности географического положения***

Территория Ивантеевского муниципального образования располагается в степной зоне Саратовского Заволжья на Низкой Сыртовой равнине, с характерными широкими междуречьями и пологими грядами-сыртамис преобладающими высотами 50-100 м. На юге МО граничит с Пугачевским районом Саратовской области, с востока со Знаменским МО и Чернавским МО Ивантеевского МР, на севере и на западе с Ивантеевским МО Ивантеевского МР. Основу природных ресурсов МО составляют земли сельскохозяйственного назначения, площадь которых – 27,024 га (94,8 % от общей площади МО).

 ***Климат***

Равнинность рельефа, слабое расчленение территории речными долинами и близость сухих степей и полупустынь Kaзахстана наложило определенный отпечаток на климатические условия Ивантеевского муниципального образования.

Для Ивановского МО характерен континентальный климат умеренных широт с холодной малоснежной зимой и жарким засушливым летом.

Велика вероятность как весенних, так и осенних заморозков. Вследствие континентальности климата в МО наблюдаются резкие колебания температуры воздуха, средняя годовая амплитуда колеблется от 34,5 до 35,6°С. Наиболее низкие температуры приходятся на январь (− 13,0°С), высокие — на июль (+22,6°С). Среднегодовая температура воздуха на территории МО составляет 4,7°С. Абсолютный годовой максимум +40°С, абсолютный минимум –44°С.

Период активной вегетации (переход со средней температурой более +10°С) равен 152 дням, начало — 27 апреля, конец — 28 октября. Сумма температур выше +10°С составляет 2736°.

Заморозки в воздухе начинаются в конце октября и заканчиваются в начале мая, сход снега происходит в первой декаде апреля. Средняя продолжительность безморозного периода 154 дня. Устойчивый снежный покров образуется в конце ноября — начале декабря (средняя дата 2 декабря), сход происходит в первой декаде апреля (средняя дата 9 апреля). Продолжительность залегания снежного покрова 120-136 дней.

Высота снежного покрова за зиму составляет 20-23 см, максимальная — 30 см, минимальная — 10 см. Число дней с метелью — 29.

Средняя глубина промерзания почвы 18 см в декабре, до 51 см в марте, наибольшая — 100 см, наименьшая — 25 см.

Среднегодовое количество осадков составляет 318 мм, из них на тёплый период приходится 211 мм, на холодный — 107 мм.

В отдельные годы наблюдаются отклонения количества выпадающих осадков от нормы в сторону понижения. Летние осадки имеют ливневый характер, что обусловливает развитие водной эрозии. В холодной период (ноябрь-март) осадки выпадают, в основном, в виде снега.

Гидротермический коэффициент равен 0,6-0,8. Относительная влажность воздуха среднегодовая 70,5%, минимальная — 57% приходится на летний месяц июнь, максимальная — 84% — на зимний месяц декабрь.

В течение года преобладают ветры западного, северо-западного, северо-восточного и северного направлений. В холодное время года (зимой) преобладают северо-западные, а летом юго-восточные ветры. Среднегодовая скорость ветра 4,6 м/с.

С апреля по сентябрь наблюдаются суховеи различной интенсивности. Общая продолжительность дней с суховеями составляет 64,89 дней, из них слабых 43,4 дня, средних — 16,7, интенсивных и очень интенсивных — 4,7 дней. Число дней с сильными ветрами (более 15 м/с) — 25, с пыльными бурями — 5-6.

По агроклиматическому районированию Саратовской области территория Ивановского МО относится к засушливому району и имеет такие отрицательные стороны, как засушливость и сухость, что, в свою очередь, требует обязательного проведения всех мероприятий по накоплению и сохранению влаги. В целом же климатические условия Ивановского МО планировочных ограничений не вызывают и достаточно благоприятны для промышленного и гражданского строительства.

Рассматриваемая территория по климатическим условиям благоприятна для строительства. Переход суточной температуры воздуха через 8° — в конце сентября — начале октября. Продолжительность отопительного сезона — 203 дня. Расчётные температуры для проектирования отопления и вентиляции соответственно равны -31°С и –19°С.

С учётом господствующих ветров, размещение новых предприятий и животноводческих комплексов загрязняющих атмосферу необходимо располагать к северо-востоку или юго-западу от жилой застройки.

Физико-климатические условия муниципального образования благоприятны для организации летних и зимних видов отдыха. Число дней со средне-суточной температурой летнего периода +15°С и выше — 107-114. Зимнего с температурой -10°С и выше — 140.

 ***Внешний транспорт***

В Ивантеевском муниципальном районе сформирован и стабильно функционирует регулируемый рынок по оказанию услуг пассажирских перевозок на внутрисельских и междугородних маршрутах. Перевозку пассажиров автобусным парком осуществляют индивидуальными предпринимателями.

Общий парк всех автоперевозчиков составляет 5 единиц, обеспечивая 100% -ную потребность жителей района в обслуживании 3 маршрутов.

Кроме этого, на территории района таксомоторные перевозки осуществляют 2 индивидуальных предпринимателя с автомобильным парков в количестве 10 единиц.

Село Ивановка - административный центр Ивантеевского муниципального района. Внешний транспорт в поселке представлен одним видом: автомобильным. Обслуживание воздушным транспортом осуществляется через аэропорт города Саратова.

Большая протяженность территории района, низкая численность населения и удаленность населенных пунктов, являются факторами, сдерживающими развитие транспортной инфраструктуры.

Большое значение для экономического развития района играют дороги. Основная задача, которая решалась в районе - это создание развитой внутрихозяйственной автодорожной сети, ибо в силу специфики расположения населенных пунктов района, главным видом внутрирайонного транспорта является автомобильный, менее - железнодорожный виды транспорта.

***Железнодорожный транспорт***

*Современное состояние*

Территория Ивантеевского района обслуживается Приволжской железной дорогой железной дорогой ОАО «РЖД».

***Водный транспорт***

Река Чернава, протекающая по с. Ивановка является несудоходной.

***Воздушный транспорт***

Воздушный пассажирский транспорт для перевозки населения используется через аэропорт города Саратова.

 ***Автомобильный транспорт***

Транспортная связь районного центра с. Ивантеевка с областным центром – г. Саратовом – обеспечивается по автодороге общего пользования регионального значения Самара — Пугачев — Энгельс — Волгоград. Дорога имеет усовершенствованное покрытие, II техническую категорию и обеспечивает транспортные связи района с областным центром г. Саратов, Самарской и Волгоградской областями.

Пунктом отправления пригородных автобусов является автовокзал.

Большая протяженность территории Ивантеевского муниципального района и удаленность населенных пунктов, в том числе малочисленных, не позволяют в современных экономических условиях развиваться транспортному рынку. Низкая рентабельность, а в определенных временных рамках - убыточность перевозок, снижает предложения по оказанию услуг индивидуальными предпринимателями.

Бюджет района не позволяет самостоятельно планировать развитие дорожной сети в районе, в связи с чем необходимо проводить работу по привлечению средств из федерального и регионального бюджетов на развитие дорожной инфраструктуры в районе.

 ***Улично-дорожная сеть***

Улично-дорожная сеть с. Ивановка представляет собой неправильно-прямоугольную схему. Существующая уличная сеть делит территорию посёлка на мелкие кварталы.

По данным администрации, улично-дорожная сеть посёлка представлена 13 улицами и переулками.

**Перечень улично-дорожной сети населенных пунктов Ивантеевского муниципального образования**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование населенного пункта** | **Категория (ул., пер. и т.п.)** | **Наименование** | **Протяженность всего км.** | **В том числе** |
| **Асфальтобетон** | **Щебень** | **грунт** |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| **Ивановского муниципального образования** |
| 1 | с.Ивановка | улица | Московская | 1,6 | 1,1 |  | 0,5 |
| 2 | с.Ивановка | улица | Пионерская | 0,95 | 0,95 |  |  |
| 3 | с.Ивановка | улица | Красноармейская | 1,0 |  | 1,0 |  |
| 4 | с.Ивановка | улица | Кооперативная | 1,53 | 1,1 | 0,43 |  |
| 5 | с.Ивановка | улица | Ломовка | 0,85 |  | 0,85 |  |
| 6 | с.Ивановка | улица | Семеновка | 0,87 | 0,87 |  |  |
| 7 | с.Ивановка | улица | Степная | 0,65 | 0,65 |  |  |
| 8 | с.Ивановка | улица | Новостроящаяся | 0,5 | 0,5 |  |  |
| 9 | с.Журавлиха |  |  | 1,85 |  |  | 1,85 |
| 10 | с.Гусиха |  |  | 12,0 |  |  | 12,0 |
| 11 | **Всего** |  |  | **21,8** | **5,17** | **2,28** | **14,35** |

***Нагрузки на улично-дорожную сеть***

В настоящее время отсутствуют данные исследований, позволяющие объективно оценить размеры транспортных потоков в пределах посёлка.

Ввиду того, что работы по определению размеров транспортных потоков не входили в объем работ по генеральному плану, определенный техническим заданием, в настоящей работе оценка транспортных потоков проводилась на основе визуальных обследований внутренних дорог, проведенных авторами.

Выявлено, что основные потоки транспорта в пределах поселка, тяготеют к следующим пунктам:

* центру села;
* к въезду с а/дороги Самара — Пугачев — Энгельс — Волгоград;
* Промышленные площадки;
* району автовокзала.

Роль основного коммуникационного узла в поселке играет автовокзал. Большинство пригородных маршрутов имеют конечную остановку в районе автовокзала.

В части обеспеченностями транспортными коммуникациями поселок делится на два района:

1. Основная Западная часть поселка. Эта часть обеспечена наиболее широкими улицами, имеющими по две полосы движения автотранспорта. Все магистрали поселка сосредоточены, в основном, в этой селитебной части.
2. Восточная часть поселка, отрезанная от основной части руслом р. Чернава. Здесь мало пунктов, образующих транспортные потоки, из-за наличия реки затруднена связь с другим районом поселка. Улично-дорожная сеть здесь крайне запутана, мало дорог с твёрдым покрытием.

В целом транспортная система поселка справляется с существующими потоками, которые на периферии распределяются по незагруженной сети магистралей и жилых улиц.

***Предприятия автосервиса***в районе представлены автозаправочными станциями и станциями технического обслуживания.

***Организация мест стоянки и долговременного хранения поселкового транспорта***

Хранение автотранспорта граждан происходит на приусадебных участках или в гаражах, находящихся в личной собственности граждан.

Гаражно-строительные кооперативы и автостоянки не зарегистрированы. Отсутствуют данные о количестве автомобилей, обеспеченных местами стоянки и долговременного хранения.

***Освещение***

Освещение – это средство не только для обеспечения нормального светового режима, но и для выявления архитектурных достоинств застройки в тёмное время суток. Освещение – могучее средство пропаганды, информации и рекламы. Хорошее, грамотно выполненное освещение ассоциируется у населения с безопасностью, надёжностью, достатком и успехом. Научно доказана зависимость: уровня освещённости улиц и уровня уличной преступности на них, уровня освещённости и уровня аварийности на дорогах.

Освещённости сельских территорий в вечернее и ночное время – одна из важных задач благоустройства сельских населённых пунктов. Освещение в населённых пунктах осуществляется правильным подбором искусственных источников света, помещённых в определённых местах и на определённой высоте с соответствующим расстоянием между ними.

Основные цели и задачи, сроки и этапы реализации Программы

 Основной целью Программы является создание условий для приведения объектов и сетей инженерно-коммунальной инфраструктуры в соответствие со стандартами качества, обеспечивающими комфортные условия для проживания граждан и улучшения экологической обстановки на территории Ивантеевского муниципального образования.

 Программа направлена на снижение уровня износа объектов коммунальной инфраструктуры, повышение качества предоставляемых коммунальных услуг, улучшение экологической ситуации.

 В рамках данной Программы должны быть созданы условия, обеспечивающие привлечение средств внебюджетных источников для модернизации объектов коммунальной инфраструктуры, а также сдерживание темпов роста тарифов на коммунальные услуги.

 Основные задачи Программы:

модернизация, ремонт, реконструкция, строительство объектов благоустройства и дорожного хозяйства;

 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.

 Изменения в Программе и сроки ее реализации, а также объемы финансирования из местного бюджета могут быть пересмотрены Администрацией поселения по ее инициативе или по предложению организаций в части изменения сроков реализации и мероприятий Программы.

 Сроки и этапы реализации программы.

Срок действия программы с 2021 по 2025 года. Реализация программы будет осуществляться весь период.

*Приоритеты в развитии территорий муниципального образования*

Определения приоритетов развития муниципального образования – одна из наиболее важных и сложных задач территориального планирования.

На основе комплексного анализа развития территорий муниципального образования и учета существующих предпосылок пространственного развития в генеральном плане предложены следующие приоритеты в развитии отдельных территорий (на расчетный срок и перспективу).

**Усовершенствование дорожно-транспортного комплекса**:

- Реконструкция, развитие и упорядочение улично-дорожной сети населённых пунктов Ивановского МО, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями, формирование транспортных связей между отдельными обособленными частями муниципального образования;

- Планомерное увеличение протяженности автодорог с твердым покрытием, совершенствование системы магистралей;

## Развитие транспортного комплекса

###  *Приоритеты развития транспортного комплекса*

Основными приоритетами развития транспортного комплекса Ивантеевского муниципального образования должны стать на расчетный срок (2025 г.):

* планомерное увеличение протяженности улиц с твердым покрытием;
* разработка научно обоснованной детальной программы развития транспортного комплекса центра муниципального образования;
* упорядочение улично-дорожной сети в населённых пунктах МО, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
* расширение существующих магистралей с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
* создание инфраструктуры внутреннего автобусного транспорта.

###  *Развитие внешнего транспорта*

Проектом не предусмотрено развитие таких видов внешнего транспорта, как железнодорожный и водный.

**Внешний автомобильный транспорт**

Развитие внешнего автомобильного транспорта непосредственно связано с ремонтом существующих автодорог, подходящих к с. Ивановка.

**Воздушный транспорт**

В Ивантеевском муниципальном образовании отсутствует воздушный транспорт.

### *Оптимизация улично-дорожной сети*

Основная задача проектируемой системы улиц и дорог – обеспечение удобных транспортных связей с наименьшими затратами времени жилых районов деревни между собой и с производственными зонами, центром села, устройствами внешнего транспорта, зонами отдыха и другими местами.

В проекте приняты следующие категории улиц и дорог:

- улицы районного значения;

- жилые улицы.

По проекту генерального плана все улицы населённых пункта Ивановка, реконструируются до улиц с твердым покрытием.

Для оптимизации современной планировочной организации территории района проектом предлагается:

- формирование автодорожной сети в местных системах расселения: к расчётному сроку обеспечить подъезды по автодорогам с твёрдым покрытием ко всем населённым пунктам, входящим в состав Ивановского муниципального образования.

Особое значение следует уделять капитальному ремонту улиц, которые по размерам обслуживаемого движения не требуют реконструкции с переводом на более высокую категорию, но ввиду увеличения интенсивности движения транспорта и значительного увеличения в составе транспортного потока доли тяжелых автомобилей, требуют проведения работ по усилению дорожной одежды и ремонту мостов для обеспечения пропуска большегрузных автомобилей, совершенствованию системы водоотвода, перестройки отдельных участков, для обеспечения нормативных требований, устройству дорожной разметки, ограждений, другого инженерного обустройства дороги.

Учитывая наличие продолжительного зимнего периода, особое внимание необходимо уделять зимнему содержанию автомобильных дорог и улиц. Для устранения снежных заносов, уменьшения распространения вредных выбросов от автомобилей и улучшения эстетических качеств дорог следует активизировать работы по озеленению автомобильных дорог и улиц.

Дорожное хозяйство, основанное на государственной и муниципальной собственности и преимущественно бюджетном финансировании, должно сформировать эффективную систему государственного и муниципального управления имуществом автомобильных дорог и инвестициями в дорожное хозяйство.

Наметившиеся тенденции роста дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах области и высокий уровень аварийности требуют принятия организационных мер, направленных на повышение безопасности дорожного движения.

**Охрана окружающей среды.**

Опережающий рост парка автомобильного транспорта по сравнению с развитием автомобильных дорог приводит к увеличению их загруженности, снижению средних скоростей движения и, как следствие, ухудшению экологической обстановки за счет загрязнения окружающей природной среды вредными выбросами. Кроме этого, ужесточение требований к безопасности дорожного движения, особенно в зимнее время, влечет загрязнение придорожных территорий химическими реагентами, используемыми для борьбы с зимней скользкостью. Велика энергоемкость строительства и содержания автомобильных дорог, что также приводит к значительным объемам вредных выбросов в атмосферу и нерациональному использованию природных ресурсов.

Доля автомобильного транспорта в суммарных выбросах загрязняющих веществ в атмосферу всеми техногенными источниками достигает 45%, а в шумовом воздействии на население — 85-95%. Рост парка автомобильного транспорта, концентрация его в населенных пунктах и вблизи важнейших транспортных узлов вместе с увеличением загруженности дорог и снижением средних скоростей движения приводит к ухудшению экологической обстановки.

Коренное улучшение экологической ситуации на автомобильных дорогах намечено достигнуть комплексом мер, среди которых существенное значение имеет повышение уровня содержания дорог, которое будет способствовать уменьшению на 20-30% объемов выбросов автомобильным транспортом.

Устройство и содержание шумозащитных сооружений на участках дорог с высокой интенсивностью движения, проходящих в непосредственной близости от застройки, а также на подходах к крупным населенным пунктам даст возможность улучшить экологические характеристики, связанные с шумом от проходящего транспорта.

Регулярный сбор и утилизация отходов вдоль автомобильных дорог позволит улучшить внешний вид полос отвода и придорожных полос.

Транспортные коммуникации зачастую пересекаются с коридорами природного экологического каркаса. Для обеспечения сохранности естественных миграционных путей животных на этих участках, в зависимости от рельефа местности, рекомендуется использовать эстакадные участки транспортных коммуникаций или экодуки над ними, а в случаях пересечения долин рек и ручьев – исключительно мостовые переходы.

Осуществление перечисленных мероприятий позволит в полной мере выполнить требования федерального закона «Об охране окружающей среды».

### *Развитие поселкового транспорта*

Автомобильный парк на расчетный срок принят 150 автомобилей на 1000 человек.

Удельный вес перевозок на индивидуальном автотранспорте, несомненно возрастет, чему должно соответствовать развитие улично-дорожной сети. Вместе с тем, до разработки комплексной транспортной схемы некорректно оценивать и прогнозировать объемы роста перевозок на индивидуальном автотранспорте.

Развитие систем поселкового общественного транспорта непосредственно связано с ростом населения и освоением новых территорий для жилищного строительства, а также с формированием новых трудовых потоков в районе производственных зон.

На данной стадии, до разработки комплексной транспортной схемы, в части развития поселкового общественного транспорта предусмотрены нижеописанные мероприятия на расчетный срок генерального плана.

Потребность в подвижном составе автобусов затруднительно определить без проведения дополнительных исследований пассажиропотоков.

Система хранения автотранспорта граждан разработана исходя из требований СНиП 2.07.01-89\*.

При проектной автомобилизации населения 150 авт. на 1000 жителей численность автопарка, находящегося в собственности граждан составит на расчетный срок 900 автомобилей. При этом отсутствуют данные об обеспеченности автомобилей местами в гаражах и гаражно-строительных кооперативах, расположенных в селитебной зоне.

Для размещения автомобилей на открытых стоянках потребуется 5.5 га территорий в условиях всех населённых пунктов поселения, что допустимо.

Вместе с тем генеральным планом принят способ хранения автотранспорта:

* на открытых стоянках в пределах новой промышленной зоны.

Указанный способ размещения автомобилей должен стать основой для проведения реконструкции и нового строительства в населённых пунктах МО. Общественные здания и сооружения, имеющие в своём составе спортивные площадки и другие плоскостные сооружения, должны изначально проектироваться с подземными гаражами-стоянками.

Необходимо предусматривать устройство нормативных гостевых автостоянок в жилой и общественно-деловой застройке.

В условиях социально-экономических преобразований значимость автомобильного транспорта в транспортной системе страны постоянно возрастает. Быстрыми темпами растет его вклад в обеспечение мобильности населения. Повседневное массовое использование личных автомобилей является одним из главных факторов формирования нового образа жизни. Развитие рынков товаров и услуг, малого и среднего бизнеса объективно расширяет сферу применения грузового автомобильного транспорта, что обусловлено его высокой адаптированностью к рыночным условиям. Темпы наращивания парка личных и коммерческих автомобилей позволяют говорить о массовой автомобилизации, которая носит необратимый характер.

Процесс автомобилизации противоречив. Обеспечивая, новое качество жизни людей и способствуя развитию рыночной экономики, автомобилизация сопровождается и негативными последствиями, связанными с ущербом от ДТП, загрязнением окружающей среды, перегрузкой дорог и поселковых улиц, проблемами развития поселковой среды, дестабилизацией работы наземного пассажирского общественного транспорта, проблемой утилизации автотранспортных средств и рядом других факторов.

С учетом тесной взаимосвязи сфер использования автомобиля для личных потребностей граждан и в коммерческих целях структурные преобразования на автомобильном транспорте должны носить комплексный характер.

Массовые пассажирские перевозки, как и в настоящее время, на перспективу намечается осуществлять автобусным и легковым автотранспортом.

Объекты дорожного сервиса

Создание современной сети автомобильных дорог невозможно без коренного улучшения уровня обслуживания, обеспечения условий труда и отдыха участников дорожного движения.

Меры по совершенствованию системы дорожного сервиса направлены на приближение состояния автомобильных дорог к передовому уровню. Их осуществление будет способствовать повышению удобства и обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах, а также улучшению уровня обслуживания грузов и пассажиров. Предусмотренные мероприятия по развитию дорожного сервиса обеспечивают стимулирование привлечения внебюджетных средств для обслуживания участников дорожного движения. Реализация намеченной системы мер по упорядочению размещения объектов дорожного сервиса даст возможность снизить экологическую нагрузку на придорожные полосы, улучшить обслуживание пользователей.

Объекты дорожного сервиса, подлежащие размещению, эксплуатации на дорогах поселка, разделены на три основные группы в зависимости от источников финансирования, форм собственности и порядка функционирования.

Первая группа объектов — это объекты, входящие в комплекс автомобильной дороги и активно способствующие снижению утомляемости водителей и пассажиров, обеспечению оказания необходимой помощи участникам движения, повышению уровня удобства и безопасности движения, повышению долговечности автодорог, (площадки для кратковременной стоянки автомобилей и отдыха участников движения, автобусные остановки, пункты весового контроля, посты ГИБДД). Количество и места расположения этих объектов будут определяться предпроектной документацией на строительство дорог. Финансирование строительства, ремонта и содержания этих объектов будет осуществляться из средств, выделяемых для развития, а также ремонта и содержания дорог с долевым участием частных инвесторов, имеющих коммерческую заинтересованность.

Вторая группа объектов — объекты, образующие единую систему сервисного обслуживания пассажирских перевозок, в том числе сеть автовокзалов и автостанций, пунктов медицинской помощи, как правило, расположенных в населенных пунктах вблизи дорог. Размещение, ремонт и содержание объектов этой группы предусмотрено финансировать из внебюджетных средств и местных бюджетов.

Третья группа объектов — объекты платного сервиса в пределах придорожной полосы для повышения уровня комфорта участников движения, создания условий для труда и отдыха в пути водителей и пассажиров. К объектам этой группы отнесены мотели, кемпинги, автозаправочные станции, станции технического обслуживания, пункты питания, грузовые терминалы. Их предусмотрено создавать в виде коммерческих предприятий, как правило, малого бизнеса, создающихся и эксплуатируемых за счет собственных средств. Развитие таких объектов дорожного сервиса будет определяться законом «спроса и предложения» и государственным регулированием в части обеспечения безопасного функционирования предприятий и защиты прав потребителей.

Станции технического обслуживания автомобилей следует проектировать из расчета один пост на 200 легковых автомобилей, а автозаправочные станции (АЗС) — из расчета одна топливо-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей (СНиП 2.07.01-89\*).

В результате расчетная суммарная мощность станций технического обслуживания автомобилей должна составить 2 поста, а автозаправочных станций - 1 колонка.

1. Недостатком планировочной структуры является отсутствие автодорог с твёрдым покрытием в части местных систем расселения, что препятствует развитию культурно-бытовых связей между жителями периферийной зоны района.
2. Тупиковый характер части автодорог межмуниципального значения затрудняет связи с населёнными пунктами смежных районов.

***В части модернизации и развития транспортного комплекса:***

 Реконструкция и развитие улично-дорожной сети населённых пунктов Муниципального образования:

 Формирование внутрипоселковых транспортных связей между отдельными обособленными частями Муниципального образования:

 Планомерное увеличение протяженности автодорог с твердым покрытием;

 Упорядочение улично-дорожной сети в населённых пунктах, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;

 Формирование системы магистралей.

 Реконструкция автостанции в с. Ивановка.

 Развитие системы общественного транспорта:

 Оптимизация автобусных маршрутов для сообщения между населенными пунктами муниципального образования и района в целом;

**Верно:**

**Управляющая делами администрации**

**Ивантеевского муниципального района А.М. Грачева**