«УТВЕРЖДЕНА»

Решением Совета

№10 от «29» 06. 2016г.

(МП)

2016



**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**ВАКО-ЖИЛЕВСКОГО СЕЛЬСКОГО**

**ПОСЕЛЕНИЯ АДЫГЕ-ХАБЛЬСКОГО**

**МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА**

**КАРАЧАЕВО-ЧЕРКЕССКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

а. Вако-Жиле

**СОДЕРЖАНИЕ**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Паспорт программы | 3 |
| 2. | Общие сведения | 4 |
| 3. | Общественный транспорт | 10 |
| 4. | Улично-дорожная сеть | 11 |
| 5. | Приоритеты развития транспортного комплекса | 13 |
| 6. | Оптимизация улично-дорожной сети. | 17 |
| 7. | Организация мест стоянки и долговременного хранения транспорта | 18 |
| 8. | Создание системы пешеходных улиц и велосипедных дорожек.Обеспечение безбарьерной среды для лиц с ограниченными возможностями. | 19 |
| 9. | Целевые индикаторы и показатели развития системы транспортной инфраструктуры сельского поселения | 20 |
| 10. | Структура инвестиций | 20 |
| 11. | Предложение по институциональным преобразованиям. Совершенствованию правового информационного обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности на территории сельского поселения. | 22 |

**ПАСПОРТ**

**ПРОГРАММЫ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ СИСТЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ВАКО-ЖИЛЕВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ АДЫГЕ-ХАБЛЬСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА КАРАЧАЕВО-ЧЕРКЕССКОЙ РЕСПУБЛИКИ НА ПЕРИОД ДО 2026 ГОДА**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование  программы | Муниципальная программа «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры на территории Вако-Жилевского сельского поселения Адыге-Хабльского муниципального района Карачаево-Черкесской Республики на период до 2026 года» (далее – Программа) |
| Основания для  разработки  программы | - Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;  - поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;  - Федеральный закон от 30.12. 2012 № 289-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;  - Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;  - Приказ Министерства регионального развития Российской Федерации от 6 мая 2011 года № 204 «О разработке программы комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры муниципальных образований» |
| Разработчик  программы | Администрация Вако-Жилевского сельского поселения Адыге-Хабльского муниципального района |
| Исполнители  программы | Администрация Вако-Жилевского сельского поселения Адыге-Хабльского муниципального района |
| Контроль за  реализацией  программы | Контроль за реализацией Программы осуществляет  администрация Вако-Жилевского сельского поселения |
| Цель программы | Повышение комфортности и безопасности жизнедеятельности населения и хозяйствующих субъектов на территории Вако-Жилевского сельского поселения |
| Задачи программы | 1. Повышение надежности системы транспортной  инфраструктуры.  2. Обеспечение более комфортных условий проживания населения сельского поселения, безопасности дорожного движения. |
| Сроки реализации  программы | 2016-2026 г. |
| Объемы и источники  финансирования | Источники финансирования:  - средства местного бюджета.  Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2017 года, будут уточнены при формировании проектов бюджета поселения с учетом изменения ассигнований из регионального бюджета. |
| Мероприятия  программы | - разработка проектно-сметной документации;  - приобретение материалов и ремонт дорог;  - мероприятия по организации дорожного движения;  - ремонт, строительство пешеходных дорожек. |

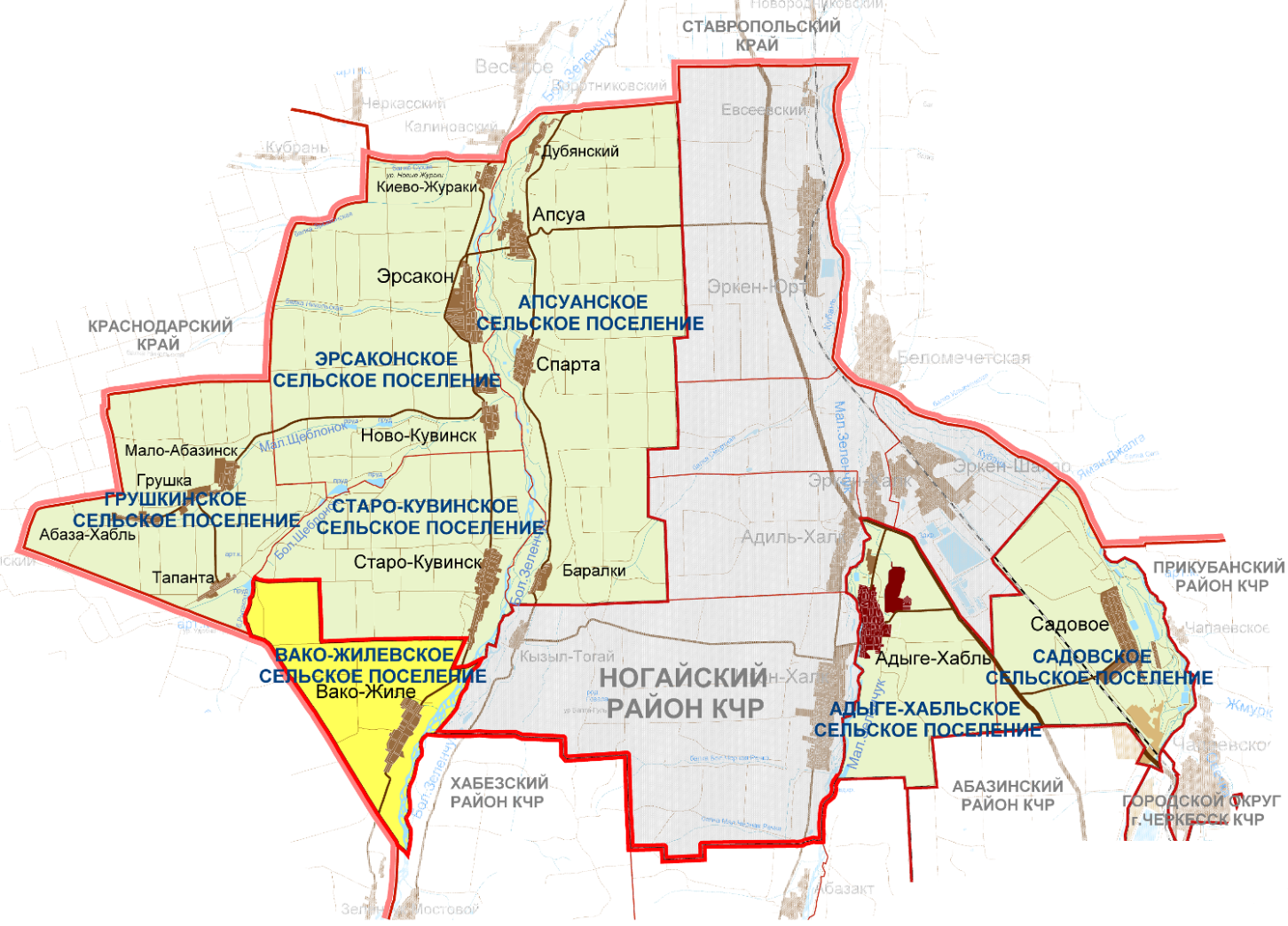
**ОБШИЕ СВЕДЕНИЯ**

Данное муниципальное образование занимает приграничное положение в юго-западной части Адыге-Хабльского района, западнее его административного центра а. Адыге-Хабль. Юго-западная и западная часть Вако-Жилевского сельского поселения проходит по границе Карачаево-Черкесской Республики с Краснодарским краем. На северо-западе Вако-Жилевское сельское поселение граничит с Грушинским сельским поселением, на севере – со Старо-Кувинским сельским поселением. На северо-востоке граница Вако-Жилевского сельского поселения проходит по границе Адыге-Хабльского района с Ногайским районом, на юго-востоке – по границе с Хабезским районом КЧР.

Административный центр Вако-Жилевского сельского поселения – аул Вако-Жиле. Расстояние от центра поселения до административного центра Адыге-Хабльского района – а. Адыге-Хабль – составляет около 40 км. Расстояние от центра поселения до административного центра Карачаево-Черкесской Республики – города Черкесск – составляет около 60 км.

Прямого транспортного сообщения с административным центром района аул Вако-Жиле не имеет. Транспортная связь осуществляется через территорию Ногайского района по дороге: Ураковская - Эрсакон.

***Положение Вако-Жилевского сельского поселения в системе расселения Адыге-Хабльского муниципального района.***



Численность населения Вако-Жилевского сельского поселения по официальным данным переписи 2010 года составила 1 272 человек – 7,9% общей численности населения Адыге-Хабльского района и 0,3% численности населения Карачаево-Черкесской Республики.

***Распределение численность населения Адыге-Хабльского района***

***в разрезе муниципальных образований.***

******

Население Адыге-Хабльского района по территории распределено относительно равномерно. Вако-Жилевское сельское поселение самое малочисленное поселение в районе – занимает последнее место.

Площадь территории Вако-Жилевского сельского поселения составляет 25,17 км2. Данное муниципальное образование занимает 7,8% территории Адыге-Хабльского района и 0,2% територии Карачаево-Черкесской Республики.

***Сравнение поселений Адыге-Хабльского района***

***по площади территории***

******

Территория Адыге-Хабльского района в разрезе муниципальных образований распределена также относительно равномерно. По площади территории Вако-Жилевское сельское поселение также занимает последнее место в районе.

Плотность населения в границах Вако-Жилевского сельского поселения составляет 50,5 чел./км2, что немногим больше чем в среднем по Адыге-Хабльскому району (50,3 чел./км2) и в 1,5 раза больше, чем в Карачаево-Черкесской Республике в целом (33,5 чел./км2)..

**Сравнение поселений Адыге-Хабльского района по плотности населения, чел./км2.**



По плотности населения Вако-Жилевское сельское поселение занимает 3-е место в районе, уступая только Адыге-Хабльскому и Эрсаконскому сельским поселениям.

В состав Вако-Жилевского сельского поселения входит один населенный пункт – аул Вако-Жиле. По количеству населённых пунктов, входящих в состав муниципального образования, Вако-Жилевское сельское поселение вместе с большинством поселений делит 4-е место в районе, уступая Апсуанскому, Грушинскому и Эрсаконскому сельским поселениям.

**Характеристика проблемы, на решение**

**которой направлена Программа**

Развитие транспортной системы сельского поселения является необходимым условием улучшения качества жизни населения.

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для поселения. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, населенные пункты поселения с районным центром, обеспечивают жизнедеятельность всех населенных пунктов поселения, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. Сеть внутренних автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам.

Рост парка автомобилей особенно активизировался в последние несколько лет. Этот процесс повысил мобильность населения и увеличил долю перевозок на индивидуальном транспорте, которая составляет до 60% от общего объема пассажирских перевозок.

Наиболее важной проблемой развития сети автомобильных дорог поселения являются внутренние автомобильные дороги общего пользования. В настоящее время внутренние автомобильные дороги общего пользования оставляют желать лучшего.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог.

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, не превышающем 20% от общей площади покрытия, текущий ремонт является неэффективным.

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 неотремонтированных участков.

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 внутренних автомобильных дорог общего пользования поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов. Других вариантов решения данной проблемы не существует.

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 внутренних автомобильных дорог общего пользования;

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

В связи с недостаточностью финансирования эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов.

Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц и замене уличных осветительных приборов. Средний износ осветительных приборов составляет 60%.

## Транспортный комплекс.

### Внешний транспорт.

Внешний транспорт на территории поселения представлен одним видом – автомобильным. В населенном пункте внешний транспорт не имеет больших объемов.

Внешний транспорт имеет большое значение с точки зрения сообщения поселения с районными и областными центрами и соседними районными муниципальными образованиями.

Услуги воздушного транспорта оказываются населению в аэропорте «Минеральные Воды» КМВ, расположенного в 170 км от а.  Вако-Жиле и аэропорте г. Ставрополь.

Ближайшая железнодорожная станция (Ураковская) расположена на территории Ногайского района в а. Эркен-Юрт в 34 км от а.  Вако-Жиле, где население СП может пользоваться услугами пригородного пассажирского железнодорожного транспорта. Услуги пассажирского транспорта дальнего следования оказываются на железнодорожной ст. Невинномысская, расположенной на территории Ставропольского края.

Все транспортные связи Вако-Жилевского сельского поселения с районным центром, соседними сельскими поселениями Адыге-Хабльского и Ногайского районов, г. Черкесском и с соседними районами осуществляются автомобильным транспортом. Перевозки грузов осуществляют как специализированными автотранспортными предприятиями, так и всеми хозяйствующими субъектами района и поселения.

***Автомобильный транспорт*.**

Основу автодорожной транспортной сети Вако-Жилевского сельского поселения образует участок региональной автодороги Жураки – Зеленчук - Мостовой.

***Региональные автодороги на территории МО***[[1]](#footnote-1)

| **Наименование автомобильной дороги** | **Начало км+** | **Конец км+** | **Всего**  **в границах СП** | **Категория** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Жураки – Зеленчук - Мостовой |  |  |  | IV |

***Региональная автодорога Жураки – Зеленчук – Мостовой в а. Вако-Жиле***



В границах Вако-Жилевского сельского поселения не предусмотрено строительство новых региональных и местных межпоселковых автодорог. В расчетный срок планируется выполнение работ по реконструкции региональных автодорог.

В случае реализации планов по строительству моста через р. Большой Зеленчук в районе а. Старо-Кувинск транспортное обслуживание аула Вако-Жиле существенно улучшится.

### Общественный транспорт.

Транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры поселения, удовлетворяющая потребности всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. Устойчивое и эффективное функционирование транспорта является необходимым условием для полного удовлетворения потребностей населения в перевозках и успешной работы всех предприятий поселения.

Основным и единственным видом пассажирского транспорта поселения является автобус.

На территории поселения действуют несколько пассажирских автотранспортных маршрута:

1. Черкесск – Вако-Жиле (8.30 ежедневно);

2. Вако-Жиле – Черкесск (17.20 ежедневно).

Автотранспортные предприятия на территории Вако-Жилевского сельского поселения отсутствуют.

В населенном пункте регулярный внутрисельский автобусный транспорт в настоящее время отсутствует. Большинство же трудовых передвижений в поселении приходилось на личный автотранспорт и пешеходные сообщения.

В настоящее время автостанция на территории поселения отсутствует, население пользуется услугами автостанции, расположенной в а. Адыге-Хабль, и автовокзала г. Черкесска.

В силу особенностей оказания транспортных услуг (компактные размеры населенных пунктов, высокий фактический уровень автомобилизации населения и развитие такси) на территории населенного пункта организация внутри поселкового общественного транспорта маловероятна.

По информации, представленной РОИО ГИБДД МВД по КЧР, автомобильный парк в Вако-Жилевском сельском поселении составляет 278 автомобилей, в том числе 231 легковых. Остальное количество составляют ведомственные и частные грузовые и специализированные автомобили. Уровень обеспеченности легковым автотранспортом населения составляет 182 автомобиля на 1000 жителей, прогнозируется увеличение уровня обеспеченности легковым автотранспортом к 2020 году до 250 автомобилей и в расчетный срок (до 2030 года) до 300 автомобилей на 1000 человек.

Внутрипоселковый общественный транспорт в муниципальном образовании в настоящее время отсутствует. Частично его функции выполняют пригородные маршруты. В г. Черкесске и а. Адыге-Хабль имеется несколько фирм частных такси, которые успешно обслуживают и население поселения.

***Средний уровень автомобилизации СП***

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Транспортные средства** | **Количество транспортных средств на 1000 жителей** | | **Население, тыс. жителей** | | **Транспортные средства, шт.** | |
| **2020г.** | **2030г.** | **2020г.** | **2030г.** | **2020г.** | **2030г.** |
| Легковые автомобили, принадлежащие населению | 250 | 300 | 1,5 | 1,8 | 880 | 1275 |
| Ведомственные, такси, прокат | 5 | 6 | 22 | 31 |
| Грузовые автомобили | 20 | 30 | 90 | 153 |

### Улично-дорожная сеть.

Улично-дорожная сеть является основным образующим элементом транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры населенных пунктов. Развитие дорожной сети и инфраструктурных объектов в комплексном развитии поселения является одним из наиболее социально-значимых вопросов.

В а. Вако-Жиле большая часть улиц имеет асфальтовое покрытие, остальные улицы аула имеют улучшенное грунтовое покрытие, находящееся преимущественно в удовлетворительном состоянии. Существующая улично-дорожная сеть обеспечивает полноценное обслуживание территорий населенного пункта: проезд к жилым кварталам, производственным и складским территориям, а также к объектам общественного назначения. Большая часть дорожных покрытий находится в хорошем и удовлетворительном состоянии, но в расчетный срок потребуется выполнение работ по устройству твердого покрытия, ремонта и реконструкции (за исключением участков региональных автодорог в границах СП). Общая протяженность улично-дорожной сети поселения составляет около 8 км[[2]](#footnote-2).

Относительно компактные размеры населенного пункта и равнинный рельеф создают благоприятные условия для организации пешеходного движения и передвижения на велосипедах (в летнее время).

Пешеходное движение осуществляется по улицам по основным направлениям трудовых и социально-бытовых связей. Относительная компактность территорий аула и нахождение основных социально-бытовых учреждений в радиусе пешеходной доступности позволяет определить пешеходное движение как основное.

В составе улично-дорожной сети предлагается выделить следующие категории улиц и дорог:

**Главные (основные) улицы и дороги**- обеспечивают связь жилых территорий с общественным центром, въездом в населенный пункт и с удаленными жилыми кварталами; ширина улицы составляет 20,0–40,0 м, ширина проезжей части 7–8 м. В а. Вако-Жиле функцию главной (основной) улицы аула выполняет ул.  Первомайская и частично проходящий по ней участок региональной автодороги Жураки – Зеленчук - Мостовой.

***Жилая улица в а.  Вако-Жиле***

**

**Второстепенные улицы и дороги** – обеспечивают транспортную связь между основными жилыми улицами и промышленными, коммунально-складскими территориями и внутри аула. Ширина улицы составляет 15,0–20,0 м, ширина проезжей части 5,5 – 6,0 м: все остальные улицы, что не указаны отдельно.

В расчетный срок предполагается строительство новых автодорог и тротуаров с твердым покрытием на всех существующих улицах аула Вако-Жиле. Предусматривается реконструкция и капитальный ремонт существующих автодорог с постепенным изменением поперечного профиля.

***Характеристика улично-дорожной сети аула Вако-Жиле***

***Вако-Жилевского сельского поселения.***

| **№ п/п** | **Наименование улицы** | **Протяженность, м** | **Ширина в красных линиях,**  **м** | **Объекты, которые на улице расположены** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **а. Вако-Жиле** | | | | |
| 1. | ул. Молодежная | 1050 | 5 | - жилая застройка |
| 2. | ул. Октябрьская | 650 | 5 | - жилая застройка. |
| 3. | ул. Т.Лафишева | 650 | 5 | - жилая застройка |
| 4. | ул. Комсомольская | 650 | 5 | - жилая застройка. |
| 5. | ул. Пионерская | 700 | 5 | - жилая застройка |
| 6. | ул. Интернациональная | 700 | 5 | - жилая застройка. |
| 7. | ул. Набережная | 2200 | 5 | - жилая застройка. |
| 8. | ул. Западная | 600 | 5 | - жилая застройка. |
| 9. | ул. Подгорная | 2400 | 5 | - жилая застройка. |
| 10. | ул. Первомайская | 2600 | 5 | - жилая застройка;  -МКОУ СОШ,  -ФАП,  -СДК,  -здание администрации,  -торговые объекты. |

### 

### Приоритеты развития транспортного комплекса.

**Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:**

на первую очередь (2026г.):

* расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
* ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
* резервирование земельных участков для новых автодорог и транспортных развязок;
* строительство улично-дорожной сети на территории поселения нового жилищного строительства;

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

Транспортная система сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления Адыге-Хабльского района и органов государственной власти Карачаево-Черкесской Республики 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).

**Мероприятиями в части развития транспортного комплекса Вако-Жилевского сельского поселения должны стать:**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование мероприятия | Местонахождение объекта | Сроки реализации | Затраты на строительство м. руб |
| Проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения | а.Вако-Жиле | 2016-2018 | 0,4 |
| Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения (в том числе гидротехнических сооружений, используемых для движения автомобильного транспорта), определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства | а.Вако-Жиле | 2016-2018 | 0,32 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Разработка и принятие муниципальной целевой программы поэтапного строительства и реконструкции улиц в населённых пунктах муниципального образования на основе решений настоящего Программы. | а.Вако-Жиле | 2016-2019 | 0,12 |
| Утверждение перечня автодорог местного значения в соответствии с классификацией автодорог. | а.Вако-Жиле | 2016-2019 | - |
| Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения, решаемых в комплексе с разработкой документации по планировке территорий | а.Вако-Жиле | 2016-2020 | 0,35 |
| Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов. | а.Вако-Жиле в первую очередь на перекрёстках | 2016-2020 | 0,15 |
| Реконструкция, ремонт, устройство твёрдого покрытия на улицах населённых пунктов | а.Вако-Жиле | 2016-2026 | 7,5 |
| Комплексное строительство дорог и тротуаров | а.Вако-Жиле при освоении новых территорий для жилищного и промышленного строительства | перспектива | 4,2 |
| Организация поперечных профилей всех улиц населённых пунктов с водоотводом | а.Вако-Жиле | 2016-2026 | 2,3 |
| Оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта | а.Вако-Жиле | 2016-2026 | 0,22 |
| Создание инфраструктуры автосервиса | а.Вако-Жиле | 2016-2026 | - |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Всего |  |  | 15,56 |

### 

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети.

За 2015 год в Российской Федерации произошло свыше 133 тыс. ДТП в результате погибло и получило ранения свыше 33 тыс. человек, из них 172 ребёнка погибло, и были травмированы свыше 4 тыс. детей.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью национальных задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни, содействия региональному развитию.

Одним из главных направлений демографической политики, в соответствии с Концепцией демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, обозначено снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе в результате дорожно-транспортных происшествий.

Цели повышения уровня безопасности транспортной системы, сокращения темпов роста количества дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, числа пострадавших и погибших в них обозначены и в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

Таким образом, задачи сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения за счет повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и, как следствие, сокращение демографического и социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, согласуются с приоритетными задачами социально-экономического развития Российской Федерации в долгосрочной и среднесрочной перспективе и направлены на обеспечение снижения темпов убыли населения Российской Федерации, создание условий для роста его численности.

Одним из основных факторов риска, на который не возможно оказать непосредственного влияние является неуклонный рост автомобилизации в Вако-Жилевском сельском поселении.

При условии сохраняющейся улично-дорожной сети предполагается увеличение интенсивности дорожного движения и соответственно количества дорожно-транспортных происшествий.

Другим фактором риска, на который не возможно оказать непосредственного влияния, является рост количества дорожно-транспортных происшествий с участием водителей, стаж управления которых транспортным средством менее 3-х лет. Уровень подготовки водителей остается низким и требует принятия мер на федеральном уровне.

Несмотря на эффективность реализации федеральной, республиканской и муниципальной целевых программ повышения безопасности дорожного движения, движение на дорогах России, в том числе и в Вако-Жилевском сельском поселении, остается опасным.

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.

### Оптимизация улично-дорожной сети.

В соответствии с определёнными выше приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения программой предусмотрены нижеописанные мероприятия по оптимизации улично-дорожной сети.

Программой даются предложения по формированию сети магистральной улично-дорожной сети в соответствие с нормативами.

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах сельского населенного пункта и сельского поселения принимаются в соответствии со СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

***Параметры уличной сети в пределах сельского поселения.***

| **Категория сельских улиц и дорог** | **Основное назначение** | **Расчётная скорость движения км/ч** | **Ширина полосы движения, м** | **Число полос движения** | **Ширина пешеходной части тротуара, м** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Поселковая дорога | Связь сельского поселения с внешними дорогами общей сети | 60 | 3,5 | 2 | - |
| Главная улица | Связь жилых территорий с общественным центром | 40 | 3,5 | 2 - 3 | 1,5 – 2,25 |
| Улица в жилой застройке |  |  |  |  |  |
| основная | Связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением | 40 | 3,0 | 2 | 1,0 – 1,5 |
| второстепенная  (переулок) | Связь между основными жилыми улицами | 30 | 2,75 | 2 | 1,0 |
| проезд | Связь жилых жомов, расположенных в глубине квартала, с улицей | 20 | 2,75 – 3,0 | 1 | 0 – 1,0 |
| Хозяйственный проезд, скотопрогон | Прогон личного скота и проезд грузового транспорта к приусадебным участкам | 30 | 4,5 | 1 | - |

В основу построения улично-дорожной сети положена идея увеличения числа связей между существующими и планируемыми районами села и включение улично-дорожной сети села в автодорожную систему региона.

Неизменными должны остаться ширина проезжих частей, типы развязок и основные направления движения.

При проектировании улиц и дорог в районах нового жилищного строительства необходимо соблюдать проектную ширину улиц в красных линиях, что позволит избежать в дальнейшем реализации дорогостоящих мероприятий по изъятию земельных участков и сноса объектов капитального строительства с целью расширения улиц. Проектируемые улицы должны размещаться таким образом на рельефе, чтобы было выполнено требование соблюдения нормативных уклонов. Необходимо уделять особое внимание проектированию и строительству основных улиц в условиях наличия сложных геоморфологических факторов.

Программой предлагается формирование на территории аула Вако-Жиле системы основных улиц.

Основные улицы формируют планировочный каркас населённого пункта, по ним осуществляются основные связи между различными частями населённого пункта, движение общественного транспорта.

**Главной улицей** на расчётный срок станет **улица Первомайская** в направлении юго-запад-северо-восток по всей своей протяженности.

Предлагается упорядочение системы жилых улиц и проездов, необходимо выравнивание красных линий, создание систем уличного озеленения и освещения.

Для основных улиц населённого пункта в первоочередном порядке выполняются мероприятия по реконструкции, благоустройству, расширению и т.д.

**Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:**

1. ***Реконструкция ул. Первомайская до уровня главной улицы населенного пункта.***
2. ***Ремонт и реконструкция существующей улично-дорожной сети и тротуаров в соответствии с проектным профилем.***
3. ***Строительство автодорог при комплексном освоении проектируемых жилых кварталов в районах нового строительства в северной, западной и юго-западной части а. Вако-Жиле.***

### Организация мест стоянки и долговременного хранения транспорта.

Хранение автотранспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и агропромышленной зоне поселения. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков.

**Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:**

* + 1. ***Обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства (весь период);***
    2. ***Строительство автостоянок около объектов обслуживания (весь период);***
    3. ***Организация общественных стоянок в местах наибольшего притяжения (первая очередь – расчётный срок).***

### Создание системы пешеходных улиц и велосипедных дорожек:

### Обеспечение безбарьерной среды для лиц с ограниченными возможностями.

Для поддержания экологически чистой среды, при небольших отрезках для корреспонденции, на территории населённых пунктов Программой предусматривается система велосипедных дорожек и пешеходных улиц.

Программой предусматривается создание безбарьерной среды для маломобильных 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 безбарьерной среды.

**Мероприятия по данному разделу:**

1. ***Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением (расчётный срок - перспектива);***
2. ***Устройство велодорожек в поперечном профиле магистральных улиц (расчётный срок – перспектива);***
3. ***Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды (весь период).***

**Целевые индикаторы и показатели развития системы транспортной инфраструктуры Вако-Жилевского сельского поселения.**

**Целевые индикаторы для проведения мониторинга за реализацией программы комплексного развития транспортной инфраструктуры**

| **Группа индикаторов** | **Наименование целевых индикаторов** | **Ед. изм.** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2032** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Критерии доступности для населения транспортных слуг | Система автомобильных улиц и дорог | м | 12200 | 12200 | 12200 | 12200 | 12200 | 12200 |
| Улучшенная структура улично- дорожной сети | м | 12200 | 12200 | 12200 | 12200 | 12200 | 12200 |
| Показатели спроса на развитие улично- дорожной сети | Общая протяженность улично-дорожной сети | м | 12200 | 12200 | 12200 | 12200 | 12200 | 12200 |
| Показатели степени охвата потребителей улично- дорожной сети | Транспортная обеспеченность | % | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 |
| Безопасность дорожного движения | % | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 |
| Показатели надежности улично- дорожной сети | Объем реконструкции сетей (за год)\* | км | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |

#### Структура инвестиций.

Общий объём средств, необходимый на первоочередные мероприя­тия по модернизации объектов улично – дорожной сети Вако-Жилевского сельского поселения на 2016 - 2026 годы, составляет 2036,7 тыс.рублей. Из них наибольшая доля требуется на ремонт автомобильных дорог

Распределение планового объёма инвестиций по транспортной инфраструктуре с учётом реализуемых и планируемых к реализации проектов развития улично- дорожной сети, а также их приоритетности потребности в финансовых вложениях распределены на 2016 – 2026 годы. Полученные результаты (в ценах 2016 года) приведены в таб.1

**Таблица 1. Распределение объёма инвестиций на период реализации ПТР Вако-Жилевского сель­ского поселения, тыс. руб.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Виды услуг** | **Инвестиции на реализацию программы** | | | | | | **всего** |
| **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021-2026** |
| 1 | Ремонт дорог  сетидорожной | 236,7 | 200,0 | 200,0 | 200,00 | 200,0 | 1000,00 | 2036,7 |
| 2 | Освещение | 20,0 | 20,0 | 20,0 | 20,0 | 20,0 | 100,0 | 200,0  0 |

В результате анализа состояния улично- дорожной сети Вако-Жилевского сельского поселения показано, что экономика поселе­ния является малопривлекательной для частных инвестиций. Причинами тому служат низкий уровень доходов населения, отсутствие роста объёмов производства, относительно стабильная численность населения. Наряду с этим бюджетная обеспеченность поселения находится на низком уровне. Поэтому в ка­честве основного источника инвестиций предлагается подразумевать поступления от вы­шестоящих бюджетов.

Оценочное распределение денежных средств на реализацию ПТР (в ценах 2016 го­да) приведено в таб.2

**Таблица 2. Источники привлечения денежных средств на реализацию ПКР Вако-Жилевского сельского поселения, тыс. руб.**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Наименование** | **Бюджеты всех уров­ней и част­ные инве­сторы** | **В т.ч. федеральный бюджет** | **В т.ч. бюджет республиканский** | **В т.ч.**  **бюджет**  **Садовского сельского поселения** | **В т.ч. вне­бюджетные источники** |
| 1 | Ремонт дорог  сетидорожной | 236,7 | 0 | 0 | 236,7 | 0 |
| 2 | Освещение | 20,0 | 0 | 0 | 20,0 | 0 |

Под внебюджетными источниками понимаются средства пред­приятий, внешних инвесторов и потребителей. Более конкретно распределение источни­ков финансирования определяется при разработке инвестиционных проектов.

Перспективы сельского поселения до 2026 года связаны с расширением производ­ства в сельском хозяйстве, растениеводстве, животноводстве, личных подсобных хозяйст­вах.

Рассматривая интегральные показатели текущего уровня социально-экономического развития Вако-Жилевского сельского поселения, отмечается следующее:

* бюджетная обеспеченность низкая.
* транспортная доступность населенных пунктов поселения низкая;
* наличие трудовых ресурсов позволяет обеспечить потребности населения и рас­ширение производства;
* состояние жилищного фонда - в большей части приемлемое с достаточно высо­кой долей ветхого жилья;

доходы населения на уровне средних по району.

**Предложение по институциональным преобразованиям. Совершенствованию правового информационного обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности на территории Вако-Жилевского сельского поселения.**

Администрация Вако-Жилевского сельского поселения осуществляет общий контроль за ходом реализации мероприятий Программы, а также непосредственно организационные, методические и контрольные функции в ходе реализации Программы, которые обеспечивают:

- разработку ежегодного плана мероприятий по реализации Программы с уточнением объемов и источников 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 10 лет и подлежит корректировке ежегодно.

Утверждение тарифов и принятие решений по выделению бюджетных средств из бюджета МО, подготовка и проведение конкурсов на привлечение инвесторов, принимаются в соответствии с действующим законодательством.

Мониторинг и корректировка Программы осуществляется на основании следующих нормативных документов.

Мониторинг Программы включает следующие этапы:

1.Периодический сбор информации о результатах проводимых преобразований в транспортном хозяйстве, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры;

2.Вверификация данных;

3.Анализ данных о результатах проводимых преобразований транспортной инфраструктуры.

Мониторинг 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.

1. По данным «Карачаевочеркесскавтодор» [↑](#footnote-ref-1)
2. По данным приведенным в общедоступной базе данных муниципальных образований Госкомстата РФ [↑](#footnote-ref-2)