«УТВЕРЖДЕНА»

Решением Совета

№ 10 от «23» 06. 2016г.

(МП)

2016



**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**АПСУАНСКОГО СЕЛЬСКОГО**

**ПОСЕЛЕНИЯ АДЫГЕ-ХАБЛЬСКОГО**

**МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА**

**КАРАЧАЕВО-ЧЕРКЕССКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

а. Апсуа

**СОДЕРЖАНИЕ**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Паспорт программы | 3 |
| 2. | Общие сведения | 4 |
| 3. | Общественный транспорт | 9 |
| 4. | Улично-дорожная сеть | 11 |
| 5. | Приоритеты развития транспортного комплекса | 14 |
| 6. | Оптимизация улично-дорожной сети. | 18 |
| 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. | 20 |
| 9. | Целевые индикаторы и показатели развития системы транспортной инфраструктуры сельского поселения | 21 |
| 10. | Структура инвестиций | 22 |
| 11. | Предложение по институциональным преобразованиям. Совершенствованию правового информационного обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности на территории сельского поселения. | 23 |

**ПАСПОРТ**

**ПРОГРАММЫ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ СИСТЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ АПСУАНСКОГО 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 Апсуанского 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 Апсуанского сельского поселения Адыге-Хабльского муниципального района |
| Исполнители  программы | Администрация Апсуанского сельского поселения Адыге-Хабльского муниципального района |
| Контроль за  реализацией  программы | Контроль за реализацией Программы осуществляет  администрация Апсуанского сельского поселения |
| Цель программы | Повышение комфортности и безопасности жизнедеятельности населения и хозяйствующих субъектов на территории Апсуанского 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 2016 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. |

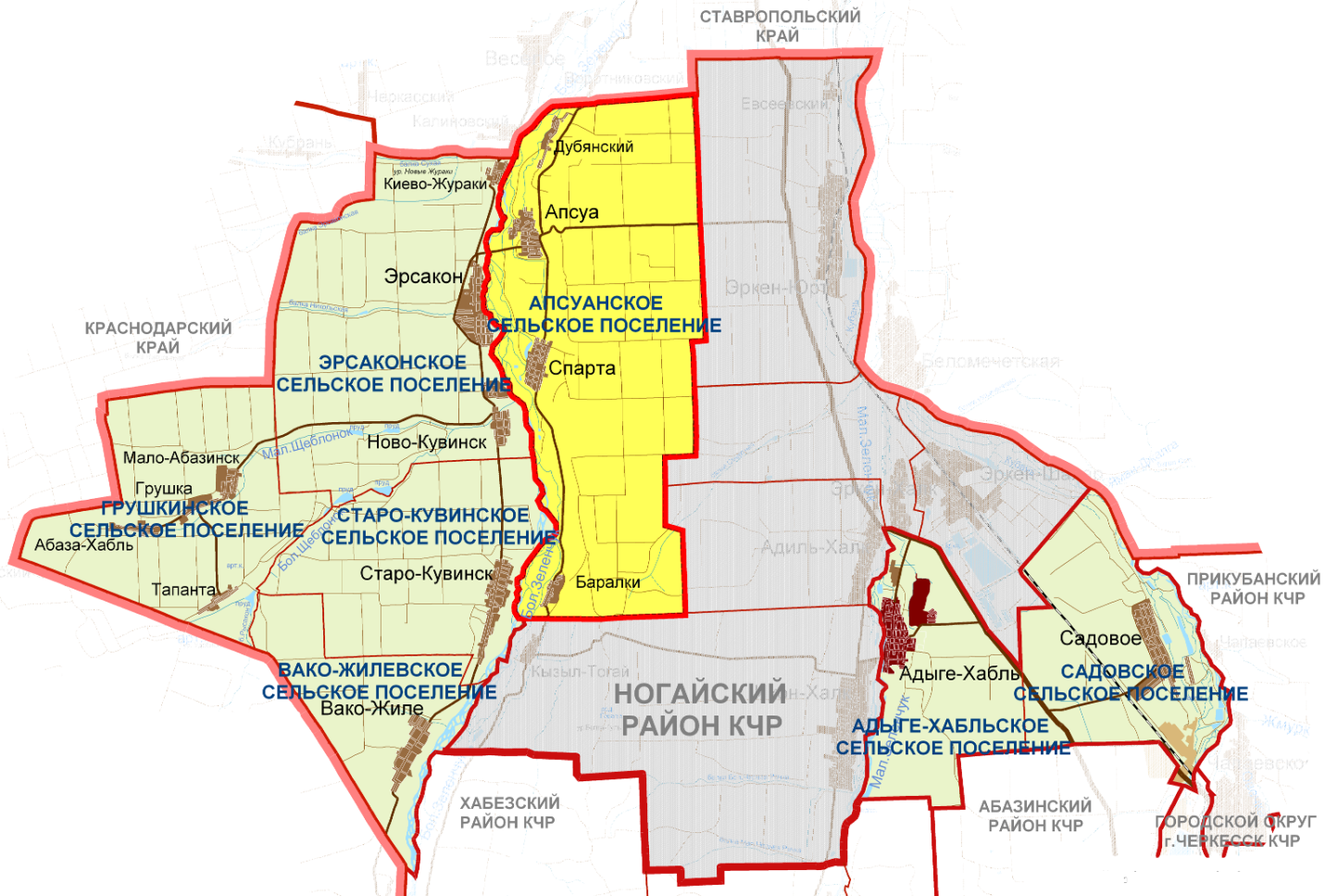
**ОБШИЕ СВЕДЕНИЯ**

Данное муниципальное образование занимает приграничное положение в северной части Адыге-Хабльского района, северо-западнее его административного центра а. Адыге-Хабль. Северная часть Апсуанского сельского поселения проходит по границе Карачаево-Черкесской Республики со Ставропольским краем, восточная и южная – по границе Адыге-Хабльского района с Ногайским районом КЧР. На юге-западе Апсуанское сельское поселение граничит со Старо-Кувинским сельским поселением, на востоке – с Эрсаконским сельским поселением Адыге-Хабльского района.

Административный центр Апсуанского сельского поселения – аул Апсуа. Расстояние от центра поселения до административного центра Адыге-Хабльского района – а. Адыге-Хабль – составляет 22 км. Расстояние от центра поселения до административного центра Карачаево-Черкесской Республики – города Черкесск – составляет около 45 км.

Прямого транспортного сообщения с административным центром района аул Апсуа не имеет. Транспортная связь осуществляется через территорию Ногайского района по дорогам: Ураковская – Эрсакон, Адыге-Хабль – Кызыл-Тогай.

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



Численность населения Апсуанского сельского поселения по официальным данным переписи 2010 года составила 2 185 человек – 13,5% общей численности населения Адыге-Хабльского района и 0,5% численности населения Карачаево-Черкесской Республики.

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

***в разрезе муниципальных образований.***

******

Население Адыге-Хабльского района по территории распределено относительно равномерно. Апсуанское сельское поселение - третье по численности населения муниципальное образование в районе, уступает только Адыге-Хабльскому и Эрсаконскому сельским поселениям.

Площадь территории Апсуанского сельского поселения составляет 85,4 км2. Данное муниципальное образование занимает 26,5% территории Адыге-Хабльского района и 0,6% 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 Апсуанское сельское поселение - самое крупное в районе.

Плотность населения в границах Апсуанского сельского поселения составляет 25,6 чел./км2, что в 2 раза меньше, чем в среднем по Адыге-Хабльскому району (50,3 чел./км2) и в 1,3 раза меньше, чем в Карачаево-Черкесской Республике в целом (33,5 чел./км2).

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



По плотности населения Апсуанское сельское поселение занимает последнее место в районе.

В состав Апсуанского сельского поселения входят четыре населенных пункта – аул Апсуа, аул Баралки, хутор Дубянский и село Спарта. По количеству населённых пунктов, входящих в состав муниципального образования, Апсуанское сельское поселение вместе с Грушкинским сельским поселением занимает 1-е место в районе.

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

Внешний транспорт в Апсуанском сельском поселение представлен автомобильным видом транспорта и автодорогами. Судоходные реки на территории поселения отсутствуют. Услуги воздушного транспорта оказываются населению в аэропорте «Минеральные Воды» КМВ, расположенного в 140 км от а. Апсуа и аэропорте г. Ставрополь.

Ближайшая железнодорожная станция (Ураковская) расположена на территории Ногайского района в а. Эркен-Юрт в 9 км от а. Апсуа, 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 МО с районным центром, соседними СП 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 муниципального образования.

***Автомобильный транспорт*.**

Апсуанское СП имеет развитую автодорожную сеть (отображена в графической части проекта). Основу автодорожной транспортной сети МО образуют участки региональных автодорог. На территории сельского поселения находится единственный в Адыге-Хабльском районе автодорожный мост через р. Большой Зеленчук, соединяющей левобережную и правобережную части Адыге-Хабльского района (относительно реки Большой Зеленчук) и, соответственно, восточную и западную части района.

***Региональные автодороги на территории***

***Апсуанского сельского поселения***

| **Наименование автомобильной дороги** | **Начало км+** | **Конец км+** | **Всего**  **в границах СП** | **Категория** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Ураковская - Эрсакон |  |  |  | III |
| Воротники - Бесленей |  |  |  | IV |

***Региональная автодорога Ураковская – Эрсакон***



Для пассажирских перевозок население СП, в основном, пользуется ежедневными автобусными маршрутами (маршрутами маршрутных такси) Черкесск – Невинномысск (через а. Баралки и с. Спарта), Черкесск – Вако-Жиле, Черкесск – Тапанта (через с. Спарта), Невинномысск – Дубянск, Невинномысск – Ново-Кувинск и Черкесск - Эрсакон.

### 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. Невинномысск-Спарта-Апсуа-Дубянск-Невинномысск (5-50, 7-50,

10-50, 14-50,17-50 ежедневно);

2. Адыге-Хабль-Баралки (8-00, 13-00 ежедневно);

3. Черкесск-Старо-Кувинск (через Апсуа) (8-00, 12-50 ежедневно);

4. Черкесск-Тапанта (через Апсуа) (9-00, 15-10 ежедневно);

5. Черкесск-Вако-Жиле (через Апсуа) (17-10 ежедневно)

Автотранспортные предприятия на территории Апсуанского сельского поселения отсутствуют.

По информации, представленной РОИО ГИБДД МВД по КЧР, автомобильный парк в Апсуанском сельском поселении составляет 235 автомобилей, в том числе 193 легковых[[1]](#footnote-1). Остальное количество составляют ведомственные и частные грузовые и специализированные автомобили. Уровень обеспеченности легковым автотранспортом населения составляет 89 автомобилей на 1000 жителей, прогнозируется увеличение уровня обеспеченности легковым автотранспортом к 2020 году до 200 автомобилей и в расчетный срок (до 2030 года) до 250 автомобилей на 1000 человек.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и промышленной зонах аула. Хранение грузового транспорта и автобусов в селитебных территориях недопустимо. Большинство легковых автомобилей будет храниться на приквартирных земельных участках малоэтажной застройки.

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

***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 | 200 | 250 | 2,5 | 2,9 | 500 | 725 |
| Ведомственные, такси, прокат | 5 | 6 | 13 | 18 |
| Грузовые автомобили | 20 | 30 | 50 | 88 |

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 населенных пунктов организация внутрипоселкового общественного транспорта маловероятна.

**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 населенных пунктах Апсуанского сельского поселения большая часть улиц имеет улучшенное гравийное покрытие, участки улиц населенных пунктов сельского поселения, по которым проходят региональные автодороги, имеют асфальтовое покрытие, остальные улицы населенных пунктов имеют улучшенное грунтовое покрытие, находящееся преимущественно в удовлетворительном состоянии. Существующая улично-дорожная сеть обеспечивает полноценное обслуживание части территорий населенных пунктов: 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 проекта потребует проведения устройства твердого покрытия, ремонта и реконструкции (за исключением участков региональных автодорог в границах СП). Общая протяженность улично-дорожной сети Апсуанского сельского поселения составляет около 30 км[[2]](#footnote-2).

Относительно компактные размеры населенных пунктов 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 населенных пунктов 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 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. Апсуа функцию главной дороги аула выполняет ул. Первомайская и проходящий по ней участок региональной автодороги Ураковская - Эрсакон. В селе Спарта функцию главной дороги аула выполняет ул. Кирова и участок проходящей по ней региональной автодороге Воротники - Бесленей.

**Основные улицы** – обеспечивают связь внутри жилых территорий и связь с главной улицей (ширина улицы составляет 20,0–25,0 м, ширина проезжей части 6,0–7,0 м). В а. Апсуа к основным улицам относятся участки улиц*:* ул. Широкая, ул. Красноармейская, в ауле Баралки ул. Первомайская, ул. Школьная, в с. Спарта ул. Центральная и пер. Набережный, в хуторе Дубянский ул. Центральная и пер. Набережный*.*

**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.

***Характеристика улично-дорожной сети***

***Апсуанского сельского поселения.***

| **№ п/п** | **Наименование улицы** | **Протяженность, м** | **Ширина в красных линиях,**  **м** | **Объекты, которые на улице расположены** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **а. Апсуа** | | | | |
| 1. | ул. Рамазана Кужева | 1500 | 6 | - магазин;  - жилая застройка |
| 2. | ул. Широкая | 1400 | 6 | - мечеть;  - ФАП;  - дом культуры;  - магазин;  - детский сад;  - офис КФХ «Тлисов Н.Я.»;  -жилая застройка. |
| 3. | ул. Новая | 800 | 6 | - жилая застройка |
| 4. | ул. Набережная | 1100 | 6 | - жилая застройка. |
| 5. | ул. Мирская | 700 | 6 | - жилая застройка; |
| 6. | ул. Октябрьская | 400 | 6 | - жилая застройка. |
| 7. | ул. Гагарина | 400 | 6 | - жилая застройка. |
| 8. | ул. Комсомольская | 600 | 6 | - жилая застройка. |
| 9. | ул. Магазинная | 700 | 6 | - административное здание;  - магазин;  - жилая застройка. |
| 10. | ул. Молодежная | 700 | 6 | - жилая застройка. |
| 11. | ул. Первомайская |  | 6 | - магазин (4 точки);  - жилая застройка. |
| 12. | ул. Школьная | 700 | 6 | - школа;  - жилая застройка. |
| 13. | ул. Южная | 800 | 6 | - жилая застройка. |
| 14. | ул. Подгорная | 1100 | 6 | - жилая застройка. |
| 15. | ул. Западная | 400 | 6 | - жилая застройка. |
| 16. | ул. Красноармейская | 700 | 6 | - жилая застройка. |
| **а. Баралки** | | | | |
| 1. | ул. Октябрьская | 1900 | 6 | -школа;  -дом культуры;  -ФАП;  -жилая застройка |
| 2. | пер. Подгорный | 200 | 6 | - жилая застройка. |
| 3. | пер. Черкесский | 300 | 6 | - жилая застройка. |
| 4. | пер. Речной | 300 | 6 | - жилая застройка. |
| 5. | пер. Майский | 310 | 6 | - жилая застройка. |
| 6. | ул. Набережная | 250 | 6 | - жилая застройка. |
| 7. | ул. Магазинная | 340 | 6 | - жилая застройка. |
| 8. | ул. Школьная | 400 | 6 | - жилая застройка. |
| 9. | ул. Шоссейная |  |  | - жилая застройка. |
| **х. Дубянский** | | | | |
| 1. | ул. Первомайская | 2800 | 6 | - магазин;  - ФАП;  - жилая застройка. |
| 2. | ул. Школьная | 300 | 6 | - школа;  - жилая застройка. |
| 3. | ул. Подгорная | 320 | 6 | - жилая застройка. |
| 4. | пер. Речной | 180 | 6 | - жилая застройка. |
| **с. Спарта** | | | | |
| 1. | ул. Нижняя | 2700 | 6 | - жилая застройка. |
| 2. | ул. Центральная | 2500 | 6 | - лимонадный цех (ИП Михайлиди Т.И.);  - школа;  - магазин;  - жилая застройка. |
| 3. | пер. Крайний | 800 | 6 | - жилая застройка. |
| 4. | пер. Октябрьский | 800 | 6 | - церковь;  - жилая застройка. |
| 5. | пер. Школьный | 730 | 6 | - жилая застройка. |
| 6. | пер. Набережный | 880 | 6 | - лимонадный цех (ИП Гаврилов А.С.);  - почта;  - жилая застройка. |
| 7. | пер. Подгорный | 770 | 6 | - жилая застройка. |
| 8. | пер. Южный | 810 | 6 | - жилая застройка. |
| 9. | ул. Кирова |  | 6 | - жилая застройка.  - здание конторы СХА им. Кирова;  - газовый участок;  - зернохранилище;  -магазин;  -дом культуры. |

### 

### 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 Апсуанского 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. Апсуа, а. Баралки, х. Дубянский  с. Спарта | 2016-2018 | 0,7 |
| 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. Апсуа, а. Баралки, х. Дубянский  с. Спарта | 2016-2018 | 0,52 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Разработка и принятие муниципальной целевой программы поэтапного строительства и реконструкции улиц в населённых пунктах муниципального образования на основе решений настоящего Программы. | а. Апсуа, а. Баралки, х. Дубянский  с. Спарта | 2016-2019 | 0,22 |
| Утверждение перечня автодорог местного значения в соответствии с классификацией автодорог. | а. Апсуа, а. Баралки, х. Дубянский  с. Спарта | 2016-2019 | - |
| Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения, решаемых в комплексе с разработкой документации по планировке территорий | а. Апсуа, а. Баралки, х. Дубянский  с. Спарта | 2016-2020 | 0,65 |
| Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов. | а. Апсуа, а. Баралки, х. Дубянский  с. Спарта | 2016-2021 | 0,25 |
| Реконструкция, ремонт, устройство твёрдого покрытия на улицах населённых пунктов | а. Апсуа, а. Баралки, х. Дубянский  с. Спарта | 2016-2021 | 11,5 |
| Организация поперечных профилей всех улиц населённых пунктов с водоотводом | а. Апсуа, а. Баралки, х. Дубянский  с. Спарта | 2016-2022 | 4,6 |
| Оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта | а. Апсуа, а. Баралки, х. Дубянский  с. Спарта | 2016-2022 | 0,44 |
| Создание инфраструктуры автосервиса | а. Апсуа, а. Баралки, х. Дубянский  с. Спарта | 2016-2026 | - |
| Реконструкция ул. Первомайская в а. Апсуа до уровня главных улиц населенных пунктов. | а. Апсуа | 2016-2026 | Объемы бюджетных ассигнований уточняются ежегодно при формировании бюджета на очередной финансовый год и плановый период |
| Реконструкция ул. Кирова в с. Спарта до уровня главных улиц населенных пунктов. | с. Спарта |
| Реконструкция ул. Широкая, ул. Красноармейская в а. Апсуа до уровня основных улиц населенных пунктов. | а. Апсуа |
| Реконструкция ул. Октябрьская в а. Баралки, до уровня основных улиц населенных пунктов. | а. Баралки |
| Реконструкция ул. Первомайская, ул. Школьная в х. Дубянский до уровня основных улиц населенных пунктов. | х. Дубянский |
| Реконструкция ул. Центральная, пер. Набережный в с. Спарта до уровня основных улиц населенных пунктов. | с. Спарта |
| Строительство автодорог и проездов на территории планируемых жилых кварталов в населенных пунктах сельского поселения. |  | перспектива | 5,2 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Всего |  |  | 24,08 |

### 

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 Апсуанском 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 Апсуанском 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 населенных пунктов Апсуанского сельского поселения системы основных улиц.

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

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.

#### 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 Апсуанского 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 | 29590 | 29590 | 29590 | 29590 | 29590 | 29590 |
| Улучшенная структура улично- дорожной сети | м | 29590 | 29590 | 29590 | 29590 | 29590 | 29590 |
| Показатели спроса на развитие улично- дорожной сети | Общая протяженность улично-дорожной сети | м | 29590 | 29590 | 29590 | 29590 | 29590 | 29590 |
| 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 Апсуанского сельского поселения на 2016 - 2026 годы, составляет 5353,4 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 Апсуанского сель­ского поселения, тыс. руб.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Виды услуг** | **Инвестиции на реализацию программы** | | | | | | **всего** |
| **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021-2026** |
| 1 | Ремонт дорог  сетидорожной | 753,4 | 600,0 | 500,0 | 500,00 | 500,0 | 2500,00 | 5353,4 |
| 2 | Освещение | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 250,0 | 500,0  0 |

В результате анализа состояния улично- дорожной сети Апсуанского 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 Апсуанского 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**  **Апсуанского сельского поселения** | **В т.ч. вне­бюджетные источники** |
| 1 | Ремонт дорог  сетидорожной | 753,4 | 0 | 0 | 753,4 | 0 |
| 2 | Освещение | 250,0 | 0 | 0 | 250,0 | 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 Апсуанского 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 Апсуанского сельского поселения.**

Администрация Апсуанского 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 оценке количество автомобилей в СП значительно больше. [↑](#footnote-ref-1)
2. По данным приведенным в общедоступной базе данных муниципальных образований Госкомстата РФ [↑](#footnote-ref-2)