«УТВЕРЖДЕНА»

Решением Совета

«\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_ 2016г.

(МП)

2016



**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**САДОВСКОГО СЕЛЬСКОГО**

**ПОСЕЛЕНИЯ АДЫГЕ-ХАБЛЬСКОГО**

**МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА**

**КАРАЧАЕВО-ЧЕРКЕССКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

с. Садовое

**СОДЕРЖАНИЕ**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Паспорт программы | 3 |
| 2. | Общие сведения | 4 |
| 3. | Общественный транспорт | 9 |
| 4. | Улично-дорожная сеть | 10 |
| 5. | Приоритеты развития транспортного комплекса | 12 |
| 6. | Оптимизация улично-дорожной сети. | 15 |
| 7. | Организация мест стоянки и долговременного хранения транспорта | 17 |
| 8. | Создание системы пешеходных улиц и велосипедных дорожек.Обеспечение безбарьерной среды для лиц с ограниченными возможностями. | 17 |
| 9. | Целевые индикаторы и показатели развития системы транспортной инфраструктуры сельского поселения | 18 |
| 10. | Структура инвестиций | 18 |
| 11. | Предложение по институциональным преобразованиям. Совершенствованию правового информационного обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности на территории сельского поселения. | 20 |

**ПАСПОРТ**

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

Садовское сельское поселение расположено в восточной части Адыге-Хабльского района. Основной отличительной особенностью территориального расположения СП является его непосредственное расположение на границе с центром Карачаево-Черкесской Республики - городским округом г. Черкесск. Село Садовое расположено 12 км от города Черкесск и в 9 км от районного центра а.Адыге-Хабль. Благоприятное расположение усиливается прохождением через территорию СП участка железной дороги Невинномысск – Черкесск, участка федеральной автодороги «Подъезд к г. Черкесску от магистрали М-29 «Кавказ» и участков региональных автодорог.

Таким образом, Садовское СП имеет самое благоприятное территориальное расположение из 7-ми сельских поселений Адыге-Хабльского района.

Численность населения Садовского сельского поселения по официальным результатам переписи 2010г., составила 1 672 человека – 10,3% населения Адыге-Хабльского района. Все население в районе является сельским. В административно-территориальный состав Садовского сельского поселения входит всего один населенный пункт – село Садовое, где, соответственно, и сосредоточено всё население поселения.

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

***в разрезе муниципальных образований.***



Население Адыге-Хабльского района по территории распределено относительно равномерно. Садовское СП имеет 4-ю численность населения в районе.

Площадь территории Апсуанского сельского поселения составляет 3607,9 га. Данное муниципальное образование занимает 11,3% территории Адыге-Хабльского района.

***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 Садовского сельского поселения составляет 45,8 чел./км2.

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

**142,9**

**50,5**

**45,5**

**45,8**

**35,0**

**58,3**

**25,6**

**0**

**20**

**40**

**60**

**80**

**100**

**120**

**140**

**160**

**Адыге-Хабльское**

**сельское поселение**

**Апсуанское сельское**

**поселение**

**Вако-Жилевское**

**сельское поселение**

**Грушкинское сельское**

**поселение**

**Садовское сельское**

**поселение**

**Старо-Кувинское**

**сельское поселение**

**Эрсаконское сельское**

**поселение**

По плотности населения Садовское сельское поселение занимает четвертое 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 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.

В Садовском сельском поселении внешний транспорт представлен автомобильным и железнодорожным видом транспорта и автодорогами. Услуги воздушного транспорта оказываются населению в аэропорте «Минеральные Воды» КМВ, расположенного в 100 км от с.Садовое.

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

**Железнодорожный транспорт.**

Садовское сельское поселение является единственным сельским поселением Адыге-Хабольского района, на территории которого имеются объекты железнодорожного транспорта - участок железной дороги Ураковская – Эркен-Шахар – Черкесск – Абазинка – Джегута и полустанок Псыж. На полустанке отсутствуют приемо-отправочные пути и, соответственно, грузовая работа. Пассажирское обслуживание представлено остановочной платформой рельсового автобуса (РА-2) Черкесск – Невинномысск. Сведения о планируемом развитии железнодорожного транспорта в границах СП отсутствуют.

***Железнодорожные пути в районе с. Садовое***



***Автомобильный транспорт*.**

Садовское СП имеет развитую автодорожную сеть (отображена в графической части проекта). Основу автодорожной транспортной сети МО образуют: участок федеральной автодороги «Подъезд к г.Черкесску от магистрали М-29 «Кавказ», участок региональной соединительной автодороги Невинномысск-Домбай и Лермонтово - Черкесск (северный объезд г. Черкесска) и «подъезд к с.Садовое».

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

| **Шифр** | **Наименование автомобильной дороги** | **Начало км+** | **Конец км+** | **Всего**  **в границах СП** | **Категория** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Соединительная дорога Лермонтово-Черкесск Невинномысск-Домбай | 0,0 | 10,9 | 4,6 | III |
|  | Невинномысск–Домбай-Садовый | 0,0 | 6,3 | 6,3 | IV |

Прохождение по территории Садовского сельского поселения железнодорожной линии Невинномысск – Черкесск и развитая сеть региональных автодорог создают хорошие потенциальные условия для развития транспортно-логистических предприятий, обслуживающих агропромышленные и строительные организации.

Необходимо резервирование земельных участков и строительство следующих местных автодорог (районного значения):

* + Строительство автодороги местного значения вдоль железной дороги от переезда до федеральной автодороги Черкесск-Лермонтово.
  + Строительство местной автодороги к дачному кооперативу «Надежда».

### 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.

Для пассажирских перевозок население сельского поселения, в основном, пользуется ежедневным автобусным маршрутом Садовое – Черкесск семь рейсов в день и транзитными автобусами, следующими по федеральной автодороге «Подъезд к г.Черкесску от магистрали М-29 «Кавказ». Представленное на территории железнодорожное местное сообщении не получило широкого развития и используется небольшой частью населения.

Автотранспортные предприятия на территории Садовского 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.

### 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 с. Садовое асфальтовое покрытие имеется только на ул. Степная и ул. Полевая, остальные улицы села имеют улучшенное грунтовое покрытие, находящееся преимущественно в удовлетворительном состоянии. Существующая улично-дорожная сеть обеспечивает полноценное обслуживание части территорий села пунктов: проезд к жилым кварталам, производственным и складским территориям, а также к объектам общественного назначения. Большая часть дорожных покрытий находится в удовлетворительном состоянии, но в расчетный срок проекта потребует проведения устройства твердого покрытия, ремонта и реконструкции (за исключением подъезда к селу). Общая протяженность улично-дорожной сети Садовского сельского поселения составляет около 26 км.

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.

Предлагаемая транспортная схема организована с учетом сформировавшейся системы улиц и дорог, основных въездов и транзита транспорта, сложившихся трудовых и социально-бытовых связей. Генеральным планом предлагаются трассы основных улиц и дорог, обеспечивающие транспортное обслуживание населенных пунктов, их частей и организацию транзитного движения.

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 с. Садовое функцию главной дороги села выполняет ул. Степная и частично проходящая по ней региональная автодорога подъезд к с. Садовое, соединяющая жилые кварталы села с федеральной автодорогой «Подъезд к г.Черкесску от магистрали М-29 «Кавказ».

**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 – 6,0м. В с.Садовое к основным улицам относятся участки улица: ул. Полевая.

***Характеристика улично-дорожной сети села Садовое***

***Садовского сельского поселения.***

| **№ п/п** | **Наименование улицы** | **Протяженность, м** | **Ширина в красных линиях,**  **м** | **Объекты, которые на улице расположены** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **с. Садовое** | | | | |
| 1. | ул. Интернациональная | 4041 | 5 | - жилая застройка;  - почта;  - мечеть;  - торговые объекты. |
| 2. | ул. Советская | 4132 | 5 | - жилая застройка;  - торговые объекты;  - дом культуры;  - христианское кладбище. |
| 3. | ул. Комсомольская | 4560 | 5 | - жилая застройка |
| 4. | ул. Полевая | 835 | 5 | - жилая застройка  - школа;  - ФАП;  - административное здание;  - торговые объекты. |
| 5. | ул. Партизанская | 880 | 5 | - жилая застройка. |
| 6. | ул. Молодежная | 180 | 5 | - жилая застройка. |
| 7. | ул. Новая | 1145 | 5 | - жилая застройка. |
| 8. | ул. Зеленая | 1060 | 5 | - жилая застройка. |
| 9. | ул. Степная | 1060 | 5 | - жилая застройка. |

### 

### 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 Садовского 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 | с.Садовое | 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 | с.Садовое | 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. | с.Садовое | 2016-2019 | 0,12 |
| Утверждение перечня автодорог местного значения в соответствии с классификацией автодорог. | с.Садовое | 2016-2019 | - |
| Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения, решаемых в комплексе с разработкой документации по планировке территорий | с.Садовое | 2016-2018 | 0,35 |
| Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов. | с.Садовое в первую очередь на перекрёстках | 2016-2019 | 0,15 |
| Реконструкция, ремонт, устройство твёрдого покрытия на улицах населённых пунктов | с.Садовое | 2016-2019 | 6,3 |
| Комплексное строительство дорог и тротуаров | с.Садовое при освоении новых территорий для жилищного и промышленного строительства | перспектива | 3,2 |
| Организация поперечных профилей всех улиц населённых пунктов с водоотводом | с.Садовое | 2016-2020 | 2,3 |
| Оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта | с.Садовое | 2016-2021 | 0,22 |
| Создание инфраструктуры автосервиса | с.Садовое | 2016-2026 | - |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Всего |  |  | 13,36 |

### 

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 Садовском 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 Садовском 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.

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

* + 1. ***Реконструкция ул. Степная до уровня главной улицы села;***
    2. ***Реконструкция ул. полевая до уровня основной улицы села;***
    3. ***Ремонт и реконструкция существующей улично-дорожной сети и тротуаров.***

### 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 населённого пункта 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 Садовского 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 | м2 | 17893 | 17893 | 17893 | 17893 | 17893 | 17893 |
| Улучшенная структура улично- дорожной сети | м2 | 17893 | 17893 | 17893 | 17893 | 17893 | 17893 |
| Показатели спроса на развитие улично- дорожной сети | Общая протяженность улично-дорожной сети | м2 | 17893 | 17893 | 17893 | 17893 | 17893 | 17893 |
| 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 Садовского сельского поселения на 2016 - 2026 годы, составляет 3661,7 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 Садовского сель­ского поселения, тыс. руб.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Виды услуг** | **Инвестиции на реализацию программы** | | | | | | **всего** |
| **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021-2026** |
| 1 | Ремонт дорог  сетидорожной | 661,7 | 600,0 | 300,0 | 300,00 | 300,0 | 1500,00 | 3661,7 |
| 2 | Освещение | 20,0 | 20,0 | 20,0 | 20,0 | 20,0 | 100,0 | 200,0  0 |

В результате анализа состояния улично- дорожной сети Садовского 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 Садовского 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 | 661,7 | 0 | 0 | 661,7 | 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 Садовского 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 Садовского сельского поселения.**

Администрация Садовского 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)