ГЕОВЕРСУМ

ФОРМИРУЯ ТЕРРИТОРИЮ,
ФОРМИРУЕМ БУДУЩЕЕ

Заказчик: Администрация местного самоуправления Эркен-Шахарского сельского поселения Ногайского района Карачаево-Черкесской Республики

Муниципальный контракт:

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Эркен-Шахарского сельского поселения Ногайского района Карачаево-Черкесской Республики

г. Ставрополь, 2016

ООО «ГеоВерсум»

Заказчик	Администрация местного самоуправления Эркен-Шахарского сельского поселения Ногайского района Карачаево-Черкесской Республики
Муниципальный контракт:	

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Эркен-Шахарского сельского поселения Ногайского района Карачаево-Черкесской Республики

Директор **М.В. Черномуров**

г. Ставрополь, 2016

СОДЕРЖАНИЕ

Наименование раздела	Страница
Паспорт программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Эркен-Шахарского сельского поселения Ногайского района Карачаево-Черкесской Республики на 2016-2030 годы	4
Введение	9
1 Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Ногайского района Карачаево–Черкесской Республики	11
2 Характеристика существующего социально–экономического состояния поселения. характеристика транспортной инфраструктуры поселения.	25
3. Прогноз транспортного спроса, изменение объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения.	38
4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.	41
5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.	42
6. Предложения по инвестиционным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения.	48

ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЭРКЕН-ШАХАРСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НОГАЙСКОГО РАЙОНА КАРАЧАЕВО-ЧЕРКЕССКОЙ РЕСПУБЛИКИ НА 2016-2030 ГОДЫ

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Эркен-Шахарского сельского поселения Ногайского района Карачаево-Черкесской Республики на 2016-2030 годы.
Основание для разработки программы	Статья 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ; Статья 5 Федерального закона от 29 декабря 2014 года №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»
Наименование заказчика и разработчиков программы, их местонахождение	Заказчик: Администрация местного самоуправления Эркен-Шахарского сельского поселения Ногайского района Карачаево-Черкесской Республики. Разработчик: ООО «ГеоВерсум» (г. Ставрополь).
Цели и задачи программы	Цель программы - обеспечение сбалансированного перспективного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения в соответствии с потребностями в строительстве,

	реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения. Задачи программы: а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории Эркен-Шахарского сельского поселения; б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования Эркен-Шахарского сельского поселения; в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории Эркен-Шахарского сельского поселения; г)развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с

	градостроительной деятельностью в Эркен-Шахарском сельском поселении; д) создание условий для управления транспортным спросом; е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; з) создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения; и)эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.
Целевые показатели (индикаторы) реализации программы	Расширение улично-дорожной сети. Увеличения парковочного пространства. Сокращение числа зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий. Увеличение количества светофорных объектов. Увеличение числа остановочных павильонов. Создание пунктов хранения велосипедов.

	Увеличение числа АЗС с 4 до 7 единиц.
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	Мероприятия программы (инвестиционные проекты) направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по направлениям: а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта; б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов; в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства; г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения; д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб; е) мероприятия по развитию сети дорог поселений, городских округов. а) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения,

	снижению перегруженности дорог и (или) их участков; б) мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем; в) мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения; г) мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности.
Срок и этапы реализации программы	Срок реализации программы с 2016 по 2030 годы. Этапы: 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021-2030 гг.
Объемы и источники финансирования программы	Объем финансирования программы будет уточняться исходя из объемов финансирования муниципальных программ и региональных программ, исходя из параметров нового строительства.

ВВЕДЕНИЕ

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

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

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

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

- обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования;
- обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;
- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;
- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;
- обеспечение условий для управления транспортным спросом;

- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;

- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;

- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов.

1 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НОГАЙСКОГО РАЙОНА КАРАЧАЕВО–ЧЕРКЕССКОЙ РЕСПУБЛИКИ

1.1.Анализ положения Карачаево–Черкесской Республики в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Эркен-Шахарского сельского поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Карачаево-Черкесская Республика расположена в южной части Северо-Кавказского экономического района России на границе с Республикой Грузия.

Карачаево-Черкесия находится в стороне от основных международных транспортных коридоров южной части России. Вместе с тем относительно близкое расположение основных транспортных узлов этих коридоров (Невинномысску и Пятигорску) позволяет пользоваться преимуществами транспортно-логистической инфраструктуры.

Рисунок 1.1.1. Основные транспортные коридоры и рекреационные центры юго-западной части Северо-Кавказского экономического района

В непосредственной близости от Республики по территории Ставропольского края проходит ответвление от международного транспортного коридора «Север-Юг». Основная трасса коридора проходит от ж. д. станции Бусловская в Ленинградской области на границе с Финляндией по линии Санкт-Петербург – Москва – Рязань – Саратов – Волгоград – Астрахань и насчитывает по территории России 2513 км. железнодорожных путей. Ответвление на Юг России начинается от г.Мичуринск в Тамбовской области и следует до города Ростова-на-Дону и далее раздваивается на Новороссийск и Владикавказ. Владикавказская ветвь МТК «Север-Юг» продолжается на территории Грузии, где сопрягается с транспортно-логистической сетью Закавказья и Ближнего Востока.

Таким образом, относительная транспортная обособленность региона и отсутствие на его территории мощных магистралей компенсируется близостью крупных транспортных узлов Юга России при отсутствии негативных последствий наличия разветвлённой транспортной инфраструктуры, как то: отчуждение земель под строительство дорог, экологические последствия и т.п.

Географическое положение региона способствует тому, что основные транспортные связи Республики ориентированы на север – в сторону Ставропольского края, граница с которым проходит по местности с относительно спокойным рельефом, что позволяет здесь протрассировать как железную дорогу (из Невинномысска до Усть-Джегуты), так и несколько автодорог. Всего Карачаево-Черкесия связана со Ставропольским краем семью автодорогами (в т.ч. двумя федеральными), а с Краснодарским – двумя дорогами территориального значения. Граница с Кабардино-Балкарской Республикой проходит по труднодоступной горной местности, дорог с твёрдым покрытием в этих местах нет.

Со стороны Ставропольского края с Карачаево-Черкесией граничат Предгорный, Андроповский и Кочубеевский районы – место сосредоточения крупных транспортных узлов, в т.ч. всероссийского значения (Минеральные Воды), крупнейших предприятий химической промышленности (г.

Невинномысск), энергетики (Невинномысская ГРЭС, каскад Кубанских ГЭС), крупных агропромышленных комплексов.

С востока Республика граничит с одной из крупнейших агломераций Северного Кавказ – Кавказско-Минераловодской полицентрической агломерация-конурбацией, является основой эколого-курортного региона «Кавказские Минеральные Воды», который включает в себя и часть территории Карачаево-Черкесской Республики.

На территории Краснодарского края к Карачаево-Черкесской Республике примыкают Отрадненский и Мостовской районы – крайние восточные районы региона. Это одна из наименее развитых в экономическом и инфраструктурном отношении частей Краснодарского края. Здесь находятся сельскохозяйственные (в основном животноводческие) предприятия, лесохозяйственные комплексы, предприятия по добыче и переработке строительного сырья. В Адыге-Хабльском и Хабезском районах установились стабильные трудовые связи с восточными районами Краснодарского края, в основном за счёт сезонных рабочих из Карачаево-Черкесии, нанимающихся к сельхозпроизводителям из Отрадненского района. В юго-западной части республики, в Урупском районе, отсутствуют аналогичные связи, в основном из-за малонаселённости этих мест.

Со стороны Кабардино-Балкарской Республики к Карачаево-Черкесской Республики примыкают Эльбрусский и Малкинский районы. Ввиду недоступности большей части границы (отметки самой нижней части – около 1400м н.у.м., самой высокой – высота Эльбруса – 5642м н.у.м.) связи между двумя регионами осуществляются через территорию Ставропольского края.

На территории Ногайского района представлены все виды транспорта республики (автомобильный, железнодорожный, трубопроводный).

1.1. Характеристика существующей транспортной системы Ногайского района Карачаево–Черкесской Республики[1]

Развитие транспортного комплекса района в Схеме территориального планирования муниципального уровня в соответствии с Градостроительным кодексом должно рассматриваться в части развития дорог муниципального значения «в границах муниципального района вне границ населённых пунктов», так как это соответствует уровню полномочий органов местного самоуправления, определённых законодательством.

Однако транспортная система района является основой функционирования всех его систем, в том числе и системы расселения. Поэтому мероприятия, предусматриваемые стратегиями и программами развития транспортной инфраструктуры федерального и регионального уровня, должны учитывать и интересы Ногайского муниципального района. Задача органов местного самоуправления - в организации взаимодействия со всеми уровнями государственной власти с целью обеспечения соблюдения интересов Ногайского муниципального района.

Транспортная система на территории района представлена автомобильными дорогами федерального и регионального значения и участком железной дороги.

Основные мероприятия в части развития транспортной сети на территории района предусмотрены Стратегией социально-экономического развития Северо-Кавказского федерального округа до 2025 года.

В «Стратегии» отмечается, что «масштабное развитие туристических центров потребует увеличения пропускной способности существующих транспортных узлов и коридоров, а также территориального развития транспортной системы». С этой целью предполагается строительство автодорожной инфраструктуры для соединения ключевых туристических

[1] По материалам Схемы территориального планирования Ногайского района Карачаево–Черкесской Республики.

центров Северо-Кавказского федерального округа между собой и с курортами Краснодарского края и Республики Абхазия.

С этой целью на территории Карачаево-Черкесской Республики предусмотрено строительство элементов транспортной инфраструктуры в области железнодорожного, автомобильного и воздушного транспорта.

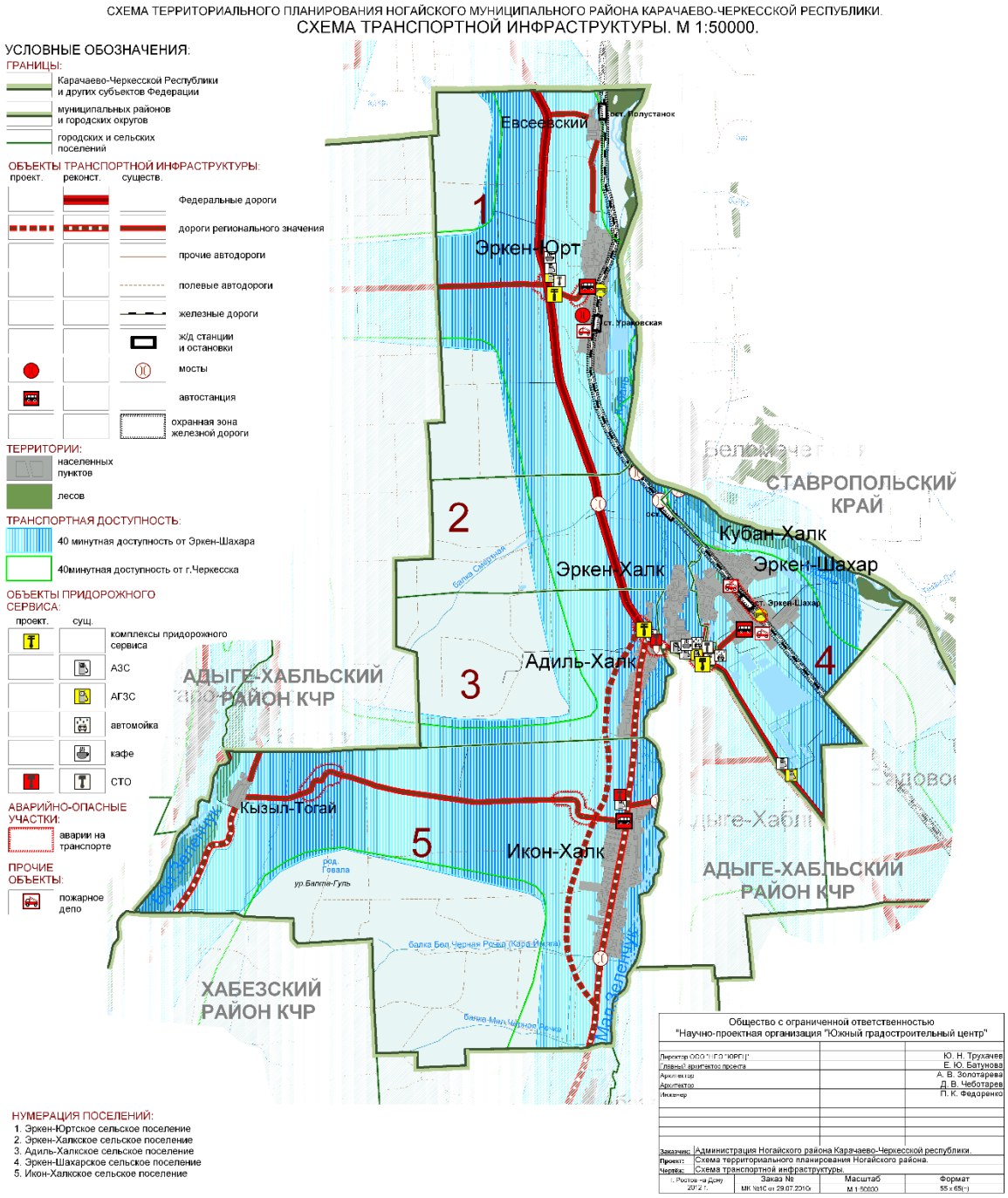

Рисунок 1.1.1. Схема транспортной инфраструктуры Ногайского района[2]

[2] По материалам Схемы территориального планирования Ногайского района Карачаево–Черкесской Республики

1.1.1. Железнодорожный транспорт

Ногайский муниципальный район осуществляет железнодорожное сообщение со столицей республики и через станцию Невинномысская имеет выход на железнодорожную систему Российской Федерации.

По территории проходит железнодорожная ветка Ураковская – Эркен-Шахар – Черкесск – Абазинка – Джегута протяженностью 66 км. Железнодорожная станция Черкесск - это 58 километров железнодорожных путей, 4 грузовых и 1 пригородный поезд. Протяжённость железнодорожной ветки в границах Ногайского района составляет около 20 км.

Участки Зеленчукская - Ураковская, Ураковская – Эркен-Шахар, Эркен-Шахар – Черкесск оборудованы полуавтоматической блокировкой.

На территории Ногайского района действуют две железнодорожные станции – «Ураковская» и «Эркен-Шахар». Станция «Эркен-Шахар» расположена в районном центре, станция «Ураковская» в ауле Эркен-Юрт.

Таблица 1.1.1.1

Перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования

	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Перевезено грузов -всего, тонн	1163,3	1331,0	1325,5	1525,0	2000,4	2469,0	2177,0
в том числе по станциям:							
Ураковская	20,2	6,3	11,9	30,2	103,8	136,2	179,0
Эркен-Шахар	42,4	19,8	88,4	54,3	42,2	9,1	12,8

Объём грузоперевозок по станции «Ураковская» в 2005 году составлял 8% от общего объёма грузоперевозок по Карачаево-Черкесской Республике, по станции «Эркен-Шахар» - 0,5%.

Основную часть грузооборота дает железным дорогам вывоз минерального сырья, нерудных материалов от источников добычи, расположенных вдалеке от водных путей. Около 70% всех перевозок приходится на сырье и топливо. Значительное место также занимают минерально-строительные грузы, продукция сельского хозяйства, металлы и древесина.

Кроме грузов по станции «Эркен-Шахар» в 2005 году было перевезено 2,2 тыс. пассажиров пригородного сообщения.

Наличие на территории железнодорожного транспорта является несомненным преимуществом муниципального образования, позволяющего значительно увеличить экономическую активность.

Дополнительное развитие железных дорог на территории Ногайского района не предусмотрено схемой территориального планирования Российской Федерации в области транспорта и Стратегией развития Северо-Кавказского федерального округа. Вместе с тем, в расчетный срок проекта прогнозируется повышение значения железной дороги для развития экономики района.

Схемой территориального планирования Карачаево-Черкесской Республики предусмотрены следующие мероприятия, связанные с развитием инфраструктуры железнодорожного транспорта на территории Ногайского района:

– строительство пешеходных путепроводов через ж/д пути на ст.Эркен-Шахар, Эркен-Юрт.

–строительство нового путепровода на пересечении железной дороги с автодорогой регионального значения в ауле Эркен-Юрт.

– строительство нового путепровода на пересечении железной дороги с автодорогой регионального значения в ауле Эркен-Шахар.

1.1.2. Автомобильный транспорт

Автомобильные дороги являются одним из важнейших элементов транспортной системы, во многом определяют социально-экономическое развитие территории. В то же время, состояние и уровень развития автодорог непосредственно связаны с такими показателями как уровень цен, доходы бюджета, уровень занятости населения. Дороги соединяют Ногайский район с Краснодарским, Ставропольским краями, Кабардино-Балкарской Республикой, столицей Карачаево-Черкесской Республики, рекреационными центрами КЧР, другими муниципальными образованиями республики, обеспечивают

значительный пропуск транзитного движения. По своему значению и объему перевозок федеральные дороги фактически выполняют функции опорных маршрутов, формирующих основу сети (опорную сеть Республики и страны). Однако технические параметры отдельных дорог не соответствуют существующим размерам движения и нуждаются в улучшении. Особенно это несоответствие наблюдается на подавляющем протяжении федеральных дороги, на многих территориальных дорогах. В КЧР практически отсутствуют современные скоростные, многополосные магистрали, транспортные многоуровневые развязки в узлах, обходы населенных пунктов.

На территории Ногайского района нет крупных транзитных транспортных дорог. Вместе с тем, туристические районы республики – Домбай, Архыз связаны дорогами с Невинномысском, к ним через Ногайский район идёт основной маршрут из северных регионов страны, в том числе из Ростова-на-Дону, Москвы и т.д.

Основу транспортной сети Ногайского района составляет ***автомобильная дорога федерального значения «Подъезд к г.Черкесску от магистрали М-29 «Кавказ»,*** имеющая общую протяжённость в КЧР 36 км. Протяжённость в границах Ногайского района составляет около 22 км (61% от общей протяжённости). Дорога имеет параметры I-II технической категории. Данная автомобильная дорога связывает Ногайский район со столицей республики – городом Черкесском, а также с другими регионами России. Внутри района по автомобильной дороге федерального значения осуществляется сообщение Эркен-Юртского сельского поселения с административным центром Ногайского района – посёлком Эркен-Шахар.

С 2002 г. ведется работа по обоснованию инвестиций в строительство и реконструкцию автомобильной дороги по направлению Черкесск - Адлер. Детальная проработка целесообразности сооружения этой автомобильной дороги позволила приступить к её проектированию. Наиболее оптимальный вариант позволит более чем в 2 раза сократить путь.

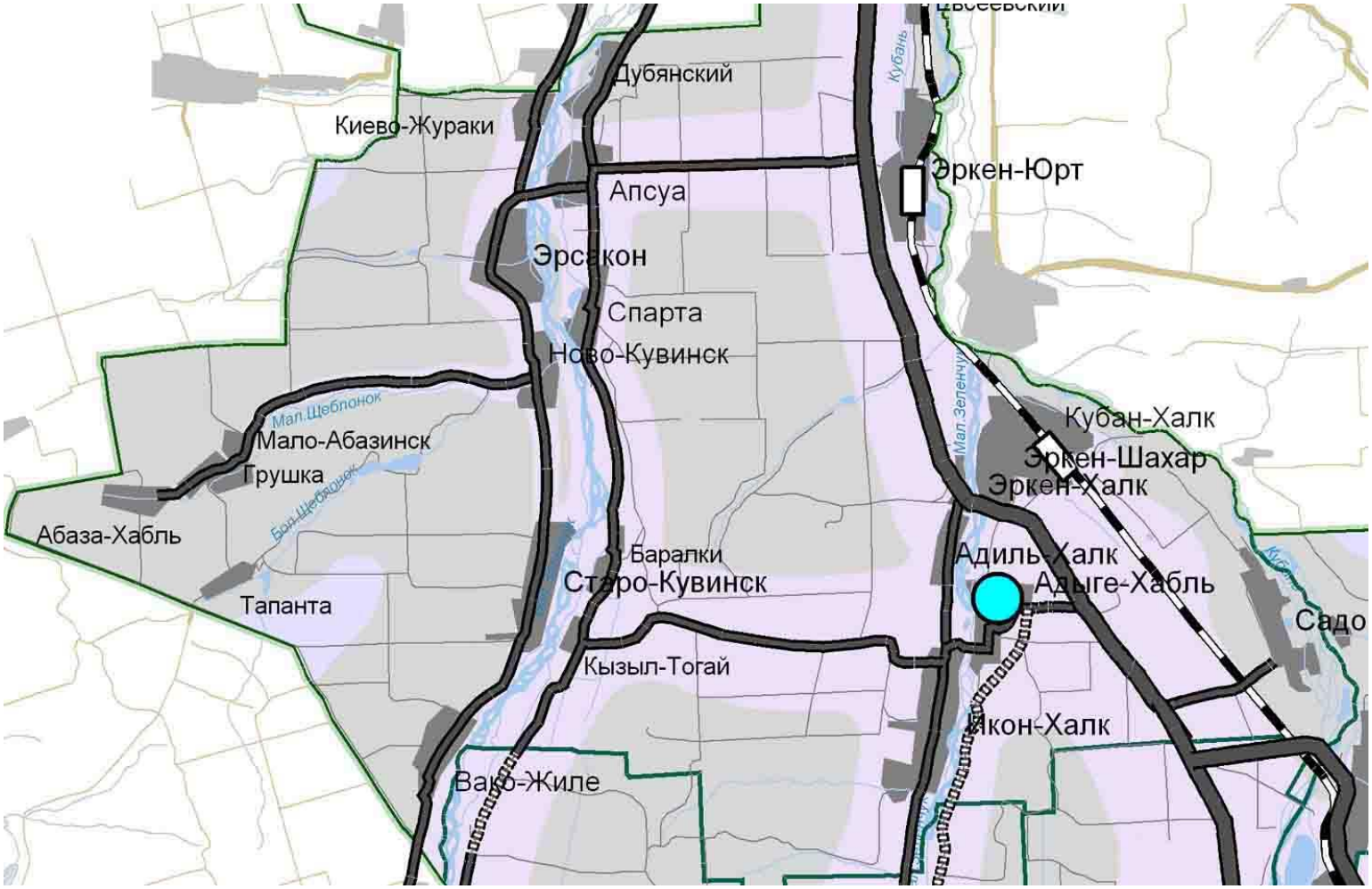

Рисунок 1.1.2.1. Транспортная инфраструктура Ногайского и Адыге-Хабльского районов[3]

[3] По материалам Схемы территориального планирования Ногайского района Карачаево–Черкесской Республики

Общая протяжённость автомобильных дорог общего пользования в границах Ногайского района составляет около 50 км[4]. Плотность сети автомобильных дорог составляет около 244 км/1000 км^2. Это один из самых высоких показателей плотности автодорог среди муниципальных образований КЧР. Среднереспубликанский показатель, к примеру, составляет 132,7 км/1000 км^2. Высокая плотность автодорог является благоприятным для развития экономики фактором.

Остальные дороги между населёнными пунктами в границах Ногайского района относятся к региональным:

- Адиль-Халк – Псаучье-Дахе;
- Апсуа – Бесленей;
- Эркен-Юрт – Апсуа;
- Икон-Халк – Кызыл-Тогай.

Автомобильная ***дорога регионального значения*** направлением ***Адиль-Халк – Псаучье-Дахе*** берёт начало в районе аула Адиль-Халк от автомобильной дороги федерального значения «Подъезд к г.Черкесску от магистрали М-29 «Кавказ». Протяжённость автодороги в границах Ногайского района составляет 10,9 км. Автодорога идёт по долине реки Малый Зеленчук и связывает Ногайский район с Хабезским, Абазинским и Зеленчукским районами Карачаево-Черкесии.

Внутри района по данной автодороге осуществляется сообщение Адиль-Халкского и Икон-Халкского сельских поселений с административным центром Ногайского района – п.Эркен-Шахар.

Автомобильная ***дорога регионального значения*** направлением ***Икон-Халк – Кызыл-Тогай*** имеет широтное направление и связывает аул Икон-Халк, являющийся центром Икон-Халкского сельского поселения с аулом Кызыл-Тогай, расположенным в границах того же сельского поселения. Протяжённость автомобильной дороги составляет 10,8 км.

[4] Все сведения о протяжённости дорог на территории района получены в результате обмеров чертежей.

Данная автомобильная дорога позволяет осуществить выход на дорогу Апсуа – Бесленей, связывающую Ногайский район с Адыге-Хабльским, Хабезским и Зеленчукским районами КЧР.

Автомобильная ***дорога регионального значения*** направлением ***Апсуа – Бесленей*** имеет меридиональное направление. По территории Ногайского района дорога проходит только в юго-западной его части в границах Икон-Халкского сельского поселения через аул Кызыл-Тогай. Протяжённость автодороги в границах района всего 5 км.

Автомобильная ***дорога регионального значения*** направлением ***Эркен-Юрт - Апсуа*** имеет широтное направление. Связывает Ногайский район с соседним – Адыге-Хабльским. Дорога берёт начало от автомагистрали федерального значения «Подъезд к г.Черкесску от магистрали М-29 «Кавказ» в районе аула Эркен-Юрт. Протяжённость в границах района составляет всего 2,8 км.

Транспортная сеть района сложилась и вполне удовлетворяет потребности района в осуществлении транспортных связей.

Проблемы связаны с обеспечением безопасности на автодорогах, а также с несоответствием их технических характеристик увеличивающимся нагрузкам.

Через большую часть населённых пунктов района автомобильные дороги федерального и регионального значения проходят транзитом. Исключение составляют аул Эркен-Юрт и хутор Евсеевский.

Значительные мероприятия в части развития автомобильного транспорта на территории Ногайского района связаны с перспективами реконструкции существующих автомобильных дорог федерального и регионального значения, предусмотренными стратегическими документами и документами территориального планирования соответствующего уровня.

К таким мероприятиям относится реконструкция и строительство федеральных автодорог по направлению Черкесск – Адлер и подъездов к курортам «Архыз» и «Домбай». Развитие курорта «Архыз» потребует

дополнительной транспортной связи с использованием региональных автодорог, проходящих в долине р. Мал. Зеленчук, в том числе и на территории Ногайского района.

Проектом схемы территориального планирования Ногайского района учтена возможная реконструкция федеральной автодороги «Подъезд к г. Черкесску от магистрали М-29 «Кавказ». За расчетный срок проекта потребуется строительство двух уровневой развязки в месте примыкания региональной автодороги к федеральной автодороге в районе а. Адиль-Халк.

Схемой территориального планирования Карачаево-Черкесской Республики предусмотрены следующие мероприятия по строительству автомобильных дорог регионального значения на территории Ногайского района:

– строительство региональной автодороги Бесленей – Кызыл-Тогай (в границах района) по параметрам 4-й категории;

– реконструкция региональной автодороги Адиль-Халк – Зеленчукская (в границах района).

– строительство моста через р. Б. Зеленчук в районе а. Кызыл-Тогай.

За расчетный срок схемы территориального планирования Ногайского района потребуется строительство объездов территории населенных пунктов а. Адиль-Халк и а. Икон-Халк региональной автодорогой Адиль-Халк – Зеленчукская. Трассы возможных обходов предлагаются при разработке проектов генеральных планов соответствующих муниципальных образований.

Общими мероприятиями по развитию транспортного комплекса Ногайского района станут следующие:

1. Учет в проекте схемы территориального планирования Ногайского района мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период);

2. Обеспечение резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог (весь период);

3. Оказание содействия в выделении земельных участков для развития автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период);

4. Обеспечение соблюдения режима использования полос отвода и охранных зон автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период);

5. Обоснование необходимости строительства автомобильных развязок в местах повышенной аварийности (первая очередь – расчётный срок);

6. Проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения (первая очередь);

7. Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах района, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства (первая очередь);

8. Утверждение перечня автодорог местного значения в соответствии с классификацией автодорог (первая очередь);

9. Установление придорожных полос для автодорог местного значения (расчётный срок);

10. Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения (первая очередь);

11. Размещение дорожных знаков и указателей на автомобильных дорогах района, в первую очередь на перекрёстках (первая очередь);

12. Оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта (первая очередь).

2 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОЦИАЛЬНО–ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ПОСЕЛЕНИЯ. ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОСЕЛЕНИЯ.

2.1Социально-экономическая Эркен-Шахарского сельского поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Площадь территории Эркен-Шахарского муниципального образования составляет 2450 га. Центром муниципального образования является поселокЭркен-Шахар, также на территории сельского поселения располагается аул Кубан-Халк. Численность населения аула на 01.01.2016 года - 5071 человек.

Описываемая территория расположена в области континентального климата. Средняя температура января -5°С; июля, соответственно, +21°С. Зимой температура воздуха колеблется от 0°С до -10°С градусов, летом - от +18°С до +25°С градусов. Территория сельского поселения характеризуется хорошим увлажнением; здесь в среднем за год выпадает 500-600 мм осадков, в отдельные годы - 680-780 мм, реже годовое количество осадков колеблется в пределах 360-390 мм.

Территория Эркен-Шахарского сельского поселения относится к западной подобласти Атлантико-континентальной степной области, расположенной в предгорной зоне республики в диапазоне 400 - 800 м и пространственно соответствующему Предгорному району.

Поселок Эркен-Халк расположен по левому берегу реки Кубань. Ее протяженность в границах сельского поселения составляет около 7 км. Восточная граница Эркен-Шахарского сельского поселения проходит по пойме реки. Направление течения реки – с юга на север.

На территории Эркен-Шахарского сельского поселения разведанных месторождений и утвержденных запасов не выявлено. Месторождений подземных вод на территории Эркен-Шахарского сельского поселения не зарегистрировано.

Территория поселения расположена в равнинно-степной зоне, которая характеризуется наличием густого и высокого травостоя с преобладанием злаков (овсяница тростникововидная, ежа сборная и др.) и высокостебельного разнотравья (головатка гигантская, мышиный горошек, различные виды ромашек). Наряду с влаголюбивыми растениями лугов (клевер, ежа сборная, тимофеевка) встречаются растения из более сухих сред обитания (коротконожка, перистая тонконог, овсяницаовечья, пестрая овсяница, типчак, бородок, ковыль и др.).

Растительность территории представлена в виде отдельных групп деревьев лиственных и хвойных пород: сосна, клён, ясень, вяз, тополь пирамидальный, каштан конский, орех грецкий, липа, туя и т.д.

Административный центр сельского поселения поселокЭркен-Шахар является центром Ногайского района и находится на расстоянии 13 км к северо-западу Черкесска. Связь с республиканским центром осуществляется по автодороге федерального значения . Связь между населенными пунктами внутри поселения осуществляется по муниципальным дорогам с асфальтобетонным, гравийным и грунтовым покрытием. Развитая сеть автомобильных дорог, наличие рек, близость республиканского центров в общем то благоприятно сказывается на социально-экономическом развитии Эркен-Шахарского сельского поселения.

Экономическая база Эркен-Шахарского сельского поселения имеет сельскохозяйственную направленность. Традиционно на территории поселения развито животноводство (молочное и мясное направление, овцеводство и коневодство), а также растениеводство (зерновое хозяйство). Достаточно развиты такие отрасли перерабатывающей промышленности как мясная, молочная, мукомольная, хлебопекарная, сахарная, спиртовая и пивобезалкогольная. Предприятия переработки имеют большой опыт производства высококачественной продукции.

В поселении расположены 1 общеобразовательная школа,3 детских сада, дом культуры, музыкальная школа, библиотека, спортивная школа, отделение связи.

2.2. Характеристика деятельности в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.

Транспортно-экономические связи Эркен-Шахарского сельского поселения осуществляются только автомобильным видом транспорта. Транспортные предприятия на территории поселения отсутствуют. Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобусное сообщение. Большинство трудовых передвижений в поселении приходится на личный транспорт и пешеходные сообщения.

В основе оценки транспортного спроса лежит анализ передвижения населения к объектам тяготения.

Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- объекты социально сферы;
- объекты трудовой деятельности
- узловые объекты транспортной инфраструктуры.

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

Расчетная автомобилизация поселения по состоянию на 2016 год составляет 1521 автомобиля оценивается как выше средней (при уровне автомобилизации в Российской Федерации 317 единиц на 1000 человек). Грузовой транспорт в основном представлен сельскохозяйственной техникой. В основе формирования улично-дорожной сети населенных пунктов лежат: основная улица, второстепенные улицы, проезды, хозяйственные проезды.

2.4. Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог.

Дорожно-транспортная сеть поселения состоит из дорог V категории, предназначенных не для скоростного движения. В таблице 2.4.1 приведен перечень и характеристика дорог местного значения в населенном (населенным) пункте (пунктам) поселения. Большинство дорог общего

пользования местного значения имеют щебеночное и грунтовое покрытие. Содержание автомобильных дорог осуществляется подрядной организацией по муниципальному контракту. Проверка качества содержания

дорог по согласованному графику, в соответствии с установленными критериями.

На территории Ногайского района нет крупных транзитных транспортных дорог. Вместе с тем, туристические районы республики – Домбай, Архыз связаны дорогами с Невинномысском, к ним через Ногайский район идёт основной маршрут из северных регионов страны, в том числе из Ростова-на-Дону, Москвы и т.д.

Через территорию сельского поселения проходят дороги:

- федерального значения - ***автомобильная дорога федерального значения «Подъезд к г.Черкесску от магистрали М-29 «Кавказ»***, имеющая общую протяжённость в КЧР 36 км. Протяжённость в границах Ногайского района составляет около 22 км (61% от общей протяжённости). Дорога имеет параметры I-II технической категории. Данная автомобильная дорога связывает Ногайский район со столицей республики – городом Черкесском, а также с другими регионами России. Внутри района по автомобильной дороге федерального значения осуществляется сообщение Эркен-Юртского сельского поселения с административным центром Ногайского района – посёлком Эркен-Шахар;

- регионального значения - автомобильная дорога Адиль-Халк – Псаучье-Дахе. Автомобильная ***дорога регионального значения*** направлением ***Адиль-Халк – Псаучье-Дахе*** берёт начало в районе аула Адиль-Халк от автомобильной дороги федерального значения «Подъезд к г.Черкесску от магистрали М-29 «Кавказ». Протяжённость автодороги в границах Ногайского района составляет 10,9 км. Автодорога идёт по долине реки Малый Зеленчук и связывает Ногайский район с Хабезским, Абазинским и Зеленчукским районами Карачаево-Черкесии. По данной автодороге осуществляется сообщение Адиль-Халкского и Икон-Халкского сельских

поселений с административным центром Ногайского района – п.Эркен-Шахар.

Таблица 2.4.1.

Характеристика автомобильных дорог Эркен-Шахарского сельского поселения

№ п/п	Наименование улицы	Протяжённость улицы, км	Объекты расположены на улице
1.	Мира	0,90	Филиал ОАО «Россельхозбанк», обелиск «Воинам землякам павшим в годы ВОВ»
2.	Некрасова	2,80	ОАО «Нива»
3.	А.Агайгельдиева	0,52	ОАО «КЧСЗ»
4.	Элеваторная	0,18	ДОУ «Ласточка»

Транспортная сеть района сложилась и вполне удовлетворяет потребности района в осуществлении транспортных связей.

Проблемы связаны с обеспечением безопасности на автодорогах, а также с несоответствием их технических характеристик увеличивающимся нагрузкам.

Эркен-Шахарское поселение обладает достаточно развитой автомобильной транспортной сетью и находится недалеко от республиканского центраг. Черкесск, что создаёт оптимальные условия для перемещения сырья и готовых товаров. Отсутствие альтернативных видов транспорта предъявляет большие требования к автомобильным дорогам. Строительства новых дорог местного значения не производилось более 10 лет. Сохранение автодорожной инфраструктуры осуществлялось только за счет ремонта автодорог с твердым покрытием и автодорог с гравийным покрытием. В условиях ограниченного финансирования дорожных работ с каждым годом увеличивается протяженность дорог требующих ремонта.

2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации сельского поселения, обеспеченность парковками (парковочными местами).

Автомобильный парк сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Детальная информация по видам транспорта отсутствует. За период 2013-2015 годы отмечается рост транспортных средств рост и уровня автомобилизации населения. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

Таблица 2.5.1.

Оценка уровня автомобилизации населения на территории Эркен-Шахарского сельского поселения[5]

№	Показатели	2016	2030
1	Общая численность населения, тыс. чел.	5071	5700
2	Количество автомобилей у населения, ед.	1521	1774
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	300	350

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

Передвижение по территории населенных пунктов сельского поселения осуществляется с использованием личного транспорта либо в пешем порядке. Автобусное движение между населенными пунктами района организовано в соответствии с расписанием. Информация об объемах пассажирских перевозок необходимая для анализа пассажиропотока отсутствует.

2.7. Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения.

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары преимущественно в грунтовом исполнении. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов

[5] Расчетный уровень автомобилизации, на основании Местных нормативов градостроительного проектирования Ногайского района.

осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств.

Транспортных организаций осуществляющих грузовые перевозки на территории сельского поселения не имеется.

2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения.

Транспорт является источником опасности не только для пассажиров, но и для населения, проживающего в зонах транспортных автомагистралей, железнодорожных путей, поскольку по ним транспортируются легковоспламеняющиеся, химические, горючие, взрывоопасные и другие вещества. Аварии на автомобильном транспорте при перевозке опасных грузов с выбросом (выливом) опасных химических веществ, взрывом горючих жидкостей и сжиженных газов возможны в той части поселения, где проходит автомобильная дорогафедерального значения «Подъезд к г.Черкесску от магистрали М-29 «Кавказ».

По территории Эркен-Шахарского сельского поселения проходит железнодорожная магистральсо станцией «Эркен-Шахар».

Из всех источников опасности на автомобильном транспорте большую угрозу для населения представляют дорожно-транспортные происшествия. Основная часть происшествий происходит из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима и неудовлетворительного качества дорожных покрытий.

Крупными авариями на автотранспорте могут быть дорожно-транспортные аварии с участием пассажирских автобусов с числом пострадавших и погибших от 10 до 100 человек.

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низко

дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач.

2.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

Загрязнение атмосферы. Выброс в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксин азота и серы, озон) приводят не только к загрязнению атмосферы, но и к вредным проявлениям для здоровья, особенно к распираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55дБ. Это приводит к росту сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, вызывает раздражительность.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру сельского поселения и характер дорожно-транспортной сети, отсутствие дорог с интенсивным движением в районах жилой застройки, можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

2.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения.

Таблица 2.11.1.

Технико-экономические показатели генерального плана Эркен-Шахарского сельского поселения Красносельского муниципального района Карачаево-Черкесской Республики

№ п./п.	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние на 01.01.2012 г.	На период до 2030 г.

№ п./п.	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние на 01.01.2012 г.	На период до 2030 г.
1	Территория МО «Эркен-Шахарское сельское поселение»			
1.1	Общая площадь земель в установленных границах	га	2450	2450
		%	100	100
1.1.1	в том числе			
1.1.2	сельхоз назначения	га	793	746
		%		
1.1.3	населенных пунктов	га	556	603
		%		
1.1.4	водного фонда	га	219	219
		%		
1.1.5	лесного фонда	га	715	715
		%		
1.1.6	промышленности, транспорта, энергетики, связи	га	167	167
		%		
1.2	жилые зоны	га	-	290
		% от общей площади земель в установленных границах поселения (…)	-	-
1.3	общественно-деловые зоны	га	-	27
		%	-	-
1.4	производственные зоны	га	-	158
		%	-	-
1.5	зона рекреации, экологического и природного ландшафта	га	-	71,1
		%	-	-
1.6	зоны транспортного обслуживания	га	-	21,5
		%	-	-
1.7	зона образования	га	-	19,3
		%	-	-
1.8	зона специального назначения	га	-	2,1
		%	-	-
1.9	зона садоводческих хозяйств	га	-	29,9
		%	-	-
2	НАСЕЛЕНИЕ (на 2012 г.)			
2.1	Общая численность постоянного населения	чел.	5160	5700
		% роста (падения) от существующей численности постоянного населения	100	110
3	ЖИЛИЩНЫЙ ФОНД			

№ п./п.	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние на 01.01.2012 г.	На период до 2030 г.
3.1	Общий объем жилищного фонда	тыс.кв. м. общей площади	-	-
		количество домов	1 548	-
3.2	Средняя обеспеченность населения общей площадью квартир	кв. м./чел.	14,9	20
4	ОБЪЕКТЫ СОЦКУЛЬТБЫТА			
4.1	Объекты учебно-образовательного назначения			
4.1.1	Общеобразовательная школа	объект (мест)	1(1040)	1 (1040)
4.1.2	Детский сад	объект (мест)	3(225)	5(285)
4.2	Объекты здравоохранения			
4.2.1	Амбулатория	объект	1	1
4.3	Объекты культурно-досугового назначения			
4.3.1	Общественный центр (клуб, библиотека)	объект	1	2
4.4	Объекты административно-делового назначения			
4.4.1	Администрация	объект	1	1
4.5	Объекты торгового назначения			
4.5.1	Магазины	кв.м.	-	1710
4.6	Объекты жилищно-коммунального хозяйства			
4.6.1	Пожарная часть	объект	1	1
5	ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА			
5.1	Протяженность основных улиц и дорог - всего в том числе:	км	67	67
	- главных улиц	км	20	35
6	ИНЖЕНЕРНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА			
6.1	Водоснабжение			
6.1.1	Водопотребление – всего, в том числе:	куб. м./в сутки		1665,50

№ п./п.	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние на 01.01.2012 г.	На период до 2030 г.
	- на хозяйственно-питьевые нужды	куб. м./в сутки		931,60
	- на производственные нужды	куб. м./в сутки		186,32
	- на поливочные нужды	куб. м./в сутки		285,00
	- на пожаротушение	куб. м./в сутки		216,00
	- неучтенные расходы	куб. м./в сутки		46,58
6.1.2	Производительность водозаборных сооружений	куб. м./в сутки	3000,00	3000,00
	в том числе водозаборов подземных вод	куб. м./в сутки	-	-
6.1.3	Среднесуточное водопотребление на 1 человека	л./в сутки на чел.		292,19
	в том числе на хозяйственно-питьевые нужды	л./в сутки на чел.		163,44
6.1.4	Протяженность сетей	км	45,100	56,100
6.2	Водоотведение			
6.2.1	Общее поступление сточных вод – всего	куб. м./в сутки		1211,08
	- хозяйственно-бытовые	куб. м./в сутки		931,60
	- производственные	куб. м./в сутки		232,90
	- неучтенные расходы	куб. м./в сутки		46,58
6.2.2	Производительность очистных сооружений канализации	куб. м./в сутки	2400,00	2400,00
6.2.3	Протяженность сетей	км	7,300	15,500
6.3	Электроснабжение			
6.3.1	Потребление электроэнергии на 1 чел. в год	кВт, чел/год	4983	5341
6.4	Теплоснабжение			
6.4.1	Потребление тепла – всего в том числе:	Гкал/год	34164	34164
6.5	Газоснабжение			
6.5.1	Количество ГРП, ГРПБ и ГРПШ	единиц	17	17
6.5.2	Протяженность сетей	км	33,5	33,5

2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной системы поселения.

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

1. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004г. №190-ФЗ (ред. от 30.12.2015г.);

2. Федеральный закон от 08.11.2007г. №257-ФЗ (ред. от 15.02.2016г) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

3. Федеральный закон от 10.12.1995г. №196-ФЗ (ред. от 28.11.2015г.) «О безопасности дорожного движения»;

4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090 (ред. от 21.01.2016г) «О правилах дорожного движения»;

5. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

6. Генеральный план Эркен-Шахарского сельского поселения;

7. Нормативы градостроительного проектирования Ногайского района Карачаево–Черкесской Республики

Нормативно-правовая база необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сформирована.

3. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЕ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ.

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения.

В период реализации программы прогнозируется тенденция небольшого роста численности населения, обусловленная созданием комфортных социальных условий для проживания граждан, в том числе молодых семей, что в свою очередь будет способствовать восстановлению процессов естественного прироста населения.

На территории Эркен-Шахарского сельского поселения расположено 2 населенных пункта, в которых проживает 5071 человек.

Причинами роста численности населения являются многие факторы, в том числе положительные показатели миграционного прироста, удобное расположение вблизи центра.

Из большего числа нормативных критериев (обеспеченность школами, детскими дошкольными учреждениями, объектами соцкультбыта, инженерными сетями, дорогами и др.) наиболее приоритетным является обеспеченность жителей жильём, состоянием дорог большинства населенных пунктов, газификация населенных пунктов.

Население Эркен-Шахарского сельского поселения, в основном, имеет благоприятные условия проживания по параметрам жилищной обеспеченности. Поэтому приоритетной задачей жилищного строительства на расчетный срок является создание комфортных условий с точки зрения обеспеченности современным инженерным оборудованием и замена ветхого жилого фонда на новый.

Решение этих задач возможно при увеличении объёмов строительства жилья за счёт всех источников финансирования. Всё это потребует большой работы по привлечению инвесторов к реализации этой программы.

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

С учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения и перевозки грузов практически не изменяются.

3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не перетерпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный. Транспортная связь с республиканским и населенными пунктами будет осуществляться общественным транспортом (автобусное сообщение), внутри населенных пунктов личным транспортом и пешеходное сообщение. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения.

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

3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

При сохранившейся тенденции к увеличению уровня автомобилизации населения, с учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, предполагается повышение интенсивности движения по основным направлениям к объектам тяготения.

Таблица 3.5.1.

Оценка уровня автомобилизации населения на территории Эркен-Шахарского сельского поселения[6]

№	Показатели	2016	2030
1	Общая численность населения, тыс. чел.	5071	5700
2	Количество автомобилей у населения, ед.	1521	1774
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	300	350

3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

Предполагается незначительный рост аварийности. Это связано с увеличением парка автотранспортных средств и неисполнением участниками дорожного движения правил дорожного движения.

Факторами, влияющими на снижение аварийности станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие систем видеофиксации нарушений правил дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ.

3.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье человека.

В период действия Программы, не предполагается изменения центров транспортного тяготения, структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности в связи с чем, усилитсязагрязнение атмосферы выбросами в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ и увеличением воздействия шума на здоровье человека.

[6] Расчетный уровень автомобилизации, на основании Местных нормативов градостроительного проектирования Ногайского района.

4. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ИХ УКРУПНЕННУЮ ОЦЕНКУ ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ (ИНДИКАТОРАМ) РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплутационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожной комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. Поэтому в Программе выбирается вариант качественного содержания и капитального ремонта дорог.

5. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

С учетом сложившейся экономической ситуацией, мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта, по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов, по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства, по развитию пешеходного и велосипедного передвижения, по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

В целях повышения качественного уровня дорожной сети сельского поселения, снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия и доступности к центрам тяготения и территориям перспективной застройки предлагается в период действия Программы реализовать следующий комплекс мероприятий по развитию дорог поселения.

Таблица 5.1.

Перечень программных мероприятий Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории Эркен-Шахарского сельского поселения на 2016 – 2025 годы

№ п/п	Наименование программы	Сроки реализации	Объем финансирования, тыс.руб.	Ответственный за реализацию мероприятия
1	Учет в документах территориального планирования и градостроительного зонированияЭркен-Шахарского сельского поселений мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период);	2016-2030 гг.	-	Администрация Эркен-Шахарского сельского поселения
2	Обеспечение резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог	2016-2030 гг.	-	Администрация Эркен-Шахарского сельского поселения
3	Оказание содействия в выделении земельных участков для развития автомобильных дорог федерального и регионального значения	2016-2030 гг.	-	Администрация Эркен-Шахарского сельского поселения Администрация Ногайского района
4	Обеспечение соблюдения режима использования полос отвода и охранных зон автомобильных дорог федерального и регионального значения	2016-2030 гг.	-	Администрация Эркен-Шахарского сельского поселения Администрация Ногайского района
5	Обоснование необходимости строительства автомобильных развязок в местах повышенной аварийности	2016-2030 гг.	-	Администрация Эркен-Шахарского сельского поселения
6	Проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков,	2016, 2017 г.	-	Администрация Эркен-Шахарского сельского поселения

	занятых автодорогами местного значения			
7	Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах района, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства	2016, 2017, 2018	-	Администрация Эркен-Шахарского сельского поселения
8	Утверждение перечня автодорог местного значения в соответствии с классификацией автодорог	2016, 2017	-	Администрация Эркен-Шахарского сельского поселения
9	Установление придорожных полос для автодорог местного значения	2016,2017, 2018,2019	-	Уполномоченные органы
10	Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения	2016, 2017, 2018, 2019, 2020	-	Администрация Эркен-Шахарского сельского поселения Администрация Ногайского района
11	Размещение дорожных знаков и указателей на автомобильных дорогах района, в первую очередь на перекрёстках	2016, 2017	-	Уполномоченные органы
12	Оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта	2016, 2017, 2018	-	Администрация Эркен-Шахарского сельского поселения Администрация Ногайского района
13	Реконструкция, приведение в соответствии с классификационными характеристиками улиц в населенных пунктах поселения	2016-2030 гг.	-	Администрация Эркен-Шахарского сельского поселения Администрация Ногайского района

Основной целью Программы является развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения поселения.

Для достижения основной цели подпрограммы необходимо решить следующие задачи:

- выполнение комплекса работ по поддержанию, оценке надлежащего технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и искусственных сооружений на них (содержание дорог и сооружений на них), а также других объектов транспортной инфраструктуры;

- выполнение комплекса работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (ремонт дорог);

- выполнение комплекса работ по замене или восстановлению

конструктивных элементов автомобильных дорог, дорожных сооружений и их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильных дорог и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (капитальный ремонт дорог и сооружений на них);

- подготовка проектной документации на строительство, реконструкцию капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них;

- увеличение протяженности, изменение параметров, увеличение

протяженности, изменение параметров автомобильных дорог общего пользования, ведущее к изменению класса и категории автомобильной

дороги (строительство или реконструкция дорог и искусственных сооружений на них).

Поскольку мероприятия Программы, связанные с содержанием, ремонтом и капитальным ремонтом, носят постоянный, непрерывный характер, а мероприятия по реконструкции и строительству дорог имеют длительный производственный цикл, а финансирование мероприятий Программы зависит от возможности бюджетов всех уровней, то в пределах срока действия Программы этап реализации соответствует одному году. Задачей каждого этапа является 100-процентное содержание всей сети дорог и неувеличение показателя «Доля протяженности автомобильных дорог местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог местного значения».

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Карачаево-Черкесской Республики и бюджета Ногайского района и муниципального образования, а также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из регионального бюджета определяются после принятия краевых программ и подлежат уточнению после формирования краевого бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

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 Нефтекумском района и органов государственной власти Ставропольского края по развитию транспортной инфраструктуры.

При реализации программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

Ресурсное обеспечение реализации муниципальной программы за счет всех источников финансирования, планируемое с учетом возможностей ее реализации, с учетом действующих расходных обязательств и необходимых дополнительных средств при эффективном взаимодействии всех участников муниципальной программы, подлежит ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

6. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНВЕСТИЦИОННЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ.

В рамках реализации настоящей Программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структуры управления и взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. Нормативно-правовая база для Программы сформирована и не изменяется.