

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

муниципального образования
**«Мамхегское сельское
поселение»**

Аул Мамхег – 2018 г



Автономная Некоммерческая Организация
«Практический центр поддержки
местного самоуправления»

Заказчик: Администрация муниципального образования «Мамхегское сельское поселение» Договор с некоммерческой организацией по оказанию услуг август 2017 г

ПРОГРАММА
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ
муниципального образования
«Мамхегское сельское поселение»

2018 год

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ

1. РАЗДЕЛ I

Паспорт

программы.....

2 РАЗДЕЛ II

Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры;

2.1. Анализ положения Республики Адыгея в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения «Мамхегское сельское поселение» в структуре пространственной организации Республики

2.2. Социально-экономическая характеристика «Мамхегское сельское поселение», характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

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

2.4. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами)

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

2.6. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

2.7. Анализ уровня безопасности дорожного движения

2.8. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения

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

2.10. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

РАЗДЕЛ III

3 Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения;

3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития «Мамхегское сельское поселение»

3.2 Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории «Мамхегское сельское поселение»

- 3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта
- 3.4 Прогноз развития дорожной сети «Мамхегское сельское поселение»
- 3.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения
- 3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения
- 3.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.

РАЗДЕЛ IV

- 4 **Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта;**

- 4.1. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры
 - 4.1.1. мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта;
 - 4.1.2. мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов
 - 4.1.3. мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства;
 - 4.1.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб
 - 4.1.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб
 - 4.1.6. Мероприятия по развитию сети дорог «Мамхегское сельское поселение»

РАЗДЕЛ V

- 5 **Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов);**

РАЗДЕЛ VI

- Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по**

- 6 **проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры;**

РАЗДЕЛ VII

- 7 **Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры;**

РАЗДЕЛ VIII

Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения.

ВВЕДЕНИЕ

Комплексная программа развития транспортной инфраструктуры (далее – КПРТИ) муниципального образования «Мамхегское сельское поселение» (далее также МО «Мамхегское сельское поселение») разработаны **НЕКОММЕРЧЕСКОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ «Практический центр поддержки местного самоуправления»** в соответствии с договором на оказание услуг по разработке проекта Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Мамхегское сельское поселение» заключенным с Администрацией муниципального образования «Мамхегское сельское поселение».

Комплексная программа развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Мамхегское сельское поселение» разработаны в соответствии с законодательством Российской Федерации и Республики Адыгея, нормативно-правовыми актами администрации муниципального образования «Мамхегское сельское поселение».

Цель разработки Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры – обеспечение пространственного развития территории муниципального образования «Мамхегское сельское поселение», соответствующего качеству жизни населения, предусмотренному документами планирования социально-экономического развития территории.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры:

- установление минимального набора услуг в сфере транспортной инфраструктуры в соответствии с нормативами градостроительного строительства, генерального плана, документации по планировке территории, правил землепользования и застройки на основе документов планирования социально-экономического развития территории;
- создание благоприятных условий жизнедеятельности населения;
- создание условий для реализации определенных законодательством Российской Федерации социальных гарантий граждан, включая маломобильные группы населения, в части обеспечения объектами инженерными сооружениями, установленными на соответствующей транспортной инфраструктуре;
- обеспечение оценки качества градостроительной документации в плане соответствия ее решений целям повышения качества жизни населения;

- обеспечение постоянного контроля соответствия проектных решений градостроительной документации изменяющимся социально-экономическим условиям на территории;
- установление расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности объектов инженерной, транспортной инфраструктур, благоустройства, социального и коммунально-бытового назначения, доступности таких объектов для населения включая маломобильные группы населения.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры предусматривает выполнение комплекса мероприятий, которые обеспечат положительный эффект в развитии транспортной инфраструктуры муниципального образования, а также определит участие в ней хозяйствующих субъектов: организаций, непосредственно реализующих программу; предприятий, обслуживающих транспортную инфраструктуру; поставщиков материальных и энергетических ресурсов; строительные организации и пр.

Реализация предлагаемой программы определяет наличие основных положительных эффектов: бюджетного, коммерческого, социального:

Коммерческий эффект – развитие малого и среднего бизнеса, развитие деловой инфраструктуры, повышение делового имиджа.

Бюджетный эффект – развитие предприятий приведет к увеличению бюджетных поступлений.

Социальный эффект – стабильное развитие муниципального образования, повышение качества жизни населения.

Комплексное управление программой осуществляется путем:

- определения наиболее эффективных форм и процедур организации работ по реализации программы;
- организации проведения конкурсного отбора исполнителей мероприятий программы;
- координации работ исполнителей программных мероприятий и проектов;
- обеспечения контроля реализацией программы, включающего в себя контроль эффективности использования выделяемых финансовых средств (в том числе аудит), качества проводимых мероприятий, выполнения сроков реализации мероприятий, исполнения договоров и контрактов;
- несения предложений, связанных с корректировкой целевых индикаторов, сроков и объемов финансирования программы;
- предоставления отчетности о ходе выполнения программных мероприятий

При необходимости изменения объема и стоимости программных мероприятий будут проводиться экспертные проверки хода реализации программы, целью которых может стать подтверждение соответствия

утвержденным параметрам программы, сроков реализации мероприятий, целевого и эффективного использования средств.

ЗАДАЧИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Формирование и реализация Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры базируется на следующих принципах:

- определения качественных и количественных задач программы, которые затем становятся основой для мониторинга ее реализации в виде целевых индикаторов. Мероприятия и решения Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры должны обеспечивать достижение поставленных целей;
- рассмотрения Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования как единой системы с учетом взаимного влияния разделов и мероприятий Программы друг на друга;
- формирование Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры в увязке с различными целевыми Программами (федеральными, муниципальными и другими программами, реализуемыми на территории муниципального образования;
- адекватность и оперативность принимаемых решений;
- реалистичность мероприятий и возможных альтернатив их реализации;

Целью разработки Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры муниципального образования [Мамхегское сельское поселение](#) является обеспечение развития транспортных систем и объектов в соответствии с потребностями населения и производственного сектора.

Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры муниципального образования [Мамхегское сельское поселение](#) является базовым документом для разработки инвестиционных и производственных Программ дорожно-строительных и дорожно-эксплуатационных организаций.

Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры муниципального образования [Мамхегское сельское поселение](#) представляет собой увязанный по задачам, ресурсам и срокам осуществления перечень мероприятий, направленных на обеспечение функционирования и развития транспортной инфраструктуры.

Основными задачами Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры муниципального образования [Мамхегское сельское поселение](#) являются:

1. Реализация Генерального плана поселения и других документов территориального планирования.
2. Реализация Стратегии устойчивого развития населенных пунктов муниципального образования:
3. Обеспечение наиболее экономичным образом качественного и надежного предоставления транспортных услуг потребителям.
4. Разработка конкретных мероприятий по повышению эффективности и оптимальному развитию систем транспортной инфраструктуры
5. Определение необходимого объема финансовых средств для реализации Программы.
6. Создание основы для разработки инвестиционных программ организаций дорожно-строительного и дорожно-эксплуатационного комплекса

Основные понятия и сокращения применяемые в комплексной программе развития транспортной инфраструктуры муниципального образования.

зона транспортной безопасности - объект транспортной инфраструктуры, его часть (наземная, подземная, воздушная, надводная), транспортное средство, его часть, для которых в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности устанавливается особый режим прохода (проезда) физических лиц (транспортных средств) и проноса (провоза) грузов, багажа, ручной клади, личных вещей либо перемещения животных;

(Пункт дополнительно включен с 4 февраля 2014 года Федеральным законом от 3 февраля 2014 года N 15-ФЗ)

соблюдение транспортной безопасности - выполнение физическими лицами, следующими либо находящимися на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, требований, установленных Правительством Российской Федерации;

(Пункт дополнительно включен с 4 февраля 2014 года Федеральным законом от 3 февраля 2014 года N 15-ФЗ)

категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств - отнесение их к определенным категориям с учетом степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий;

объекты транспортной инфраструктуры - технологический комплекс, включающий в себя:

- железнодорожные, автомобильные вокзалы и станции;
- надземный (подземный) пешеходный переход;
- тоннели, эстакады, мосты;
- остановочная площадка, остановочный пункт;

■ объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств;

■ участки автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромы, посадочные площадки, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование, определяемые Правительством Российской Федерации;

(Пункт 5 в редакции, введенной в действие с 4 февраля 2014 года Федеральным законом от 3 февраля 2014 года N 15-ФЗ.

транспортные средства - устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами, и включающие в себя:

а) **транспортные средства автомобильного транспорта**, используемые для регулярной перевозки пассажиров и багажа или перевозки пассажиров и багажа по заказу либо используемые для перевозки опасных грузов, на осуществление которой требуется специальное разрешение;

б) **воздушные суда** коммерческой гражданской авиации;

в) **воздушные суда авиации общего назначения**,

г) **суда, используемые в целях торгового мореплавания (морские суда)**,

д) **суда, используемые на внутренних водных путях**

е) **железнодорожный подвижной состав, осуществляющий перевозку пассажиров и (или) грузов повышенной опасности**, допускаемых к перевозке по специальным разрешениям в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел;

ж) **транспортные средства городского наземного электрического транспорта**;

(Пункт 11 в редакции, введенной в действие с 4 февраля 2014 года Федеральным законом от 3 февраля 2014 года N 15-ФЗ.

перевозчик - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж, грузобагаж из пункта

отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж уполномоченному на его получение лицу (получателю);

(Пункт в редакции, введенной в действие с 4 февраля 2014 года Федеральным законом от 3 февраля 2014 года N 15-ФЗ.

грузы повышенной опасности - опасные грузы, отнесенные Правительством Российской Федерации к грузам, представляющим повышенную опасность для жизни и здоровья людей и для окружающей среды;

(Пункт дополнительно включен с 4 февраля 2014 года Федеральным законом от 3 февраля 2014 года N 15-ФЗ)

субъекты транспортной инфраструктуры – юридические лица, индивидуальные предприниматели и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств или использующие их на ином законном основании;

(Пункт в редакции, введенной в действие с 4 февраля 2014 года Федеральным законом от 3 февраля 2014 года N 15-ФЗ.

транспортная безопасность - состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства;

транспортный комплекс - объекты и субъекты транспортной инфраструктуры, транспортные средства;

уровень безопасности - степень защищенности транспортного комплекса, соответствующая степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства.

велопарковка: Место для длительной стоянки (более часа) или хранения велосипедов, оборудованное специальными конструкциями.

велосипед: Транспортное средство, кроме инвалидных колясок, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение как правило мускульной энергией лиц, находящихся на этом транспортном средстве, в частности при помощи педалей или рукояток, и может также иметь электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, автоматически отключающийся на скорости более 25 км/ч.

велопешеходная дорожка: Велосипедная дорожка, предназначенная для раздельного или совместного с пешеходами движения велосипедистов и обозначенная дорожными знаками.

велосипедист: Лицо, управляющее велосипедом.

велосипедная дорожка: Отдельная дорога или часть автомобильной дороги, предназначенная для велосипедистов и оборудованная соответствующими техническими средствами организации дорожного движения.

велосипедная стоянка: Место для кратковременной стоянки (до одного

часа) велосипедов, оборудованное стойками или другими специальными

конструкциями для обеспечения сохранности велосипедов.

маломобильные группы населения: Люди, испытывающие затруднения при самостоятельном передвижении, получении услуги, необходимой информации или при ориентировании в пространстве (инвалиды, люди с временным нарушением здоровья, пожилые люди, беременные женщины, люди с детскими колясками, с малолетними детьми, тележками, багажом).

пешеход: Лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства.

пешеходная дорожка: Размещаемое за пределами земляного полотна инженерное сооружение, предназначенное для движения пешеходов вне населенных пунктов в полосе отвода или придорожной полосе автомобильной дороги.

плотность пешеходных потоков: Количество людей, проходящихся на единицу площади пешеходного пути.

полоса для велосипедистов: Велосипедная дорожка, расположенная на проезжей части автомобильной дороги, отделяющая велосипедистов техническими средствами организации дорожного движения (разметкой, дорожными ограждениями и т.д.) от проезжей части и обозначенная дорожным знаком в сочетании с табличкой, расположенными над полосой.

надземный (подземный) пешеходный переход: пешеходный переход, выполненный над (под) проезжей частью автомобильной дороги с целью разделения транспортных и пешеходных потоков в пространстве.

остановочная площадка: элемент обустройства остановочного пункта, предназначенная для остановки маршрутных транспортных средств с целью посадки и высадки пассажиров.

остановочный пункт: инженерное сооружение, предназначенное для остановки маршрутных транспортных средств, высадки и посадки пассажиров из них, а также ожидания пешеходами прибытия маршрутных транспортных средств.

павильон: элемент обустройства остановочного пункта, предназначенный для укрытия пассажиров, ожидающих прибытия маршрутного транспортного средства, от воздействия неблагоприятных погодных-климатических факторов (осадки, солнечная радиация, ветер и т.п.).

пассажир: лицо, находящееся в транспортном средстве, а также лицо, которое входит в транспортное средство или выходит из него, кроме водителя и других работников транспорта, находящихся в транспортном средстве с целью выполнения своих прямых служебных обязанностей (кондукторов, контролеров и пр.).

Автомобильная дорога — дорога, имеющая однопутное, многопутное, встречное а также попутное направление движения механических транспортных средств. Термин включает в себя комплекс функционально связанных конструктивных элементов и искусственных инженерных сооружений, специально предназначенных для обеспечения безопасного движения автомобильных и других транспортных средств с расчётными скоростями, нагрузками и габаритами, с заданной интенсивностью движения в течение длительного времени, а также участки земель, предоставленные для размещения этого комплекса и пространство в пределах установленного габарита.

Парковка (парковочное место) - специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, являющееся в том числе частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющееся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы по решению собственника или иного владельца автомобильной дороги, собственника земельного участка;

(Пункт дополнительно включен с 6 мая 2011 года Федеральным законом от 21 апреля 2011 года N 69-ФЗ; в редакции, введенной в действие с 1 января 2017 года Федеральным законом от 3 июля 2016 года N 315-ФЗ.

Автомобильные дороги по условиям движения и доступа на них транспортных средств разделяют на три класса:

- ✚ автомагистраль,
- ✚ скоростная дорога,
- ✚ дорога обычного типа (нескоростная дорога).

К классу «автомагистраль» относят автомобильные дороги:

- ✚ имеющие на всем протяжении многополосную проезжую часть с центральной разделительной полосой;
- ✚ не имеющие пересечений в одном уровне с автомобильными, железными дорогами, трамвайными путями, велосипедными и пешеходными дорожками;
- ✚ доступ на которые возможен только через пересечения в разных уровнях, устроенных не чаще, чем через 5 км друг от друга.

К классу «скоростная дорога» относят автомобильные дороги:

- ✚ имеющие на всем протяжении многополосную проезжую часть с центральной разделительной полосой;

✚ не имеющие пересечений в одном уровне с автомобильными, железными дорогами, трамвайными путями, велосипедными и пешеходными дорожками;

✚ доступ на которые возможен через пересечения в разных уровнях и примыкания в одном уровне (без пересечения потоков прямого направления), устроенных не чаще, чем через 3 км друг от друга.



К классу «дороги обычного типа» относят автомобильные дороги, не отнесённые к классам «автомагистраль» и «скоростная дорога»:

Транспортный узел - это совокупность транспортных процессов и средств для их реализации в местах стыкования двух или более видов транспорта. Понятие транспортного узла включает собственно перевозочный процесс, технические устройства и средства контроля и управления.

Транспортно-пересадочный узел - комплекс объектов недвижимого имущества, включающий в себя земельный участок либо несколько земельных участков с расположенными на них, над или под ними объектами транспортной инфраструктуры, а также другими объектами, предназначенными для обеспечения безопасного и комфортного обслуживания пассажиров в местах их пересадок с одного вида транспорта на другой;

(Пункт дополнительно включен с 19 апреля 2013 года Федеральным законом от 5 апреля 2013 года N 43-ФЗ)

Нормативы градостроительного проектирования - совокупность установленных в целях обеспечения благоприятных условий

жизнедеятельности человека расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами, предусмотренными частями 1, 3 и 4 статьи 29 2 настоящего Кодекса, населения субъектов Российской Федерации, муниципальных образований и расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения субъектов Российской Федерации, муниципальных образований;

(Пункт дополнительно включен Федеральным законом от 5 мая 2014 года N 131-ФЗ)

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально экономического развития муниципального

образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта. Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа разрабатываются и утверждаются органами местного самоуправления поселения, городского округа на основании утвержденных в порядке, установленном настоящим Кодексом, генеральных планов поселения, городского округа и должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения;

(Пункт дополнительно включен с 1 января 2015 года Федеральным законом от 29 декабря 2014 года N 456-ФЗ)

РАЗДЕЛ I
Паспорт Программы

**Паспорт Программы комплексного развития
транспортной инфраструктуры «Мамхегское сельское поселение»**

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры «Мамхегское сельское поселение»	примечание
Ответственные исполнители программы	Органы местного самоуправления муниципального образования «Мамхегское сельское поселение»: 1. Глава муниципального образования. 2. Администрация муниципального образования. 3. Совет народных депутатов муниципального образования.	
Заказчик программы и его местонахождения	Глава муниципального образования «Мамхегское сельское поселение». Шовгеновский район, аул Мамхег.	
Разработчик программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Мамхегское сельское поселение»	Автономная некоммерческая организация «Практический центр поддержки местного самоуправления». Республика Адыгея, город Майкоп улица Ленина № 36.	
Соисполнители программы	Муниципальное образование «Шовгеновский район»	
Цель программы	развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, снижение транспортных издержек в экономике муниципалитета.	

<p style="text-align: center;">Задачи Программы</p>	<p>Обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляемых экономическую деятельность (далее- субъекты экономической деятельности), на территории «Мамхегское сельское поселение».</p> <p>2. Обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения.</p> <p>3. Обеспечение развития транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности- в перевозке пассажиров и грузов на территории поселения (далее- транспортный спрос);</p> <p>4. Обеспечение развития транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселении.</p> <p>5. Создание условий для управления транспортным спросом;</p> <p>6. Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;</p> <p>7. Создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;</p> <p>8. Создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;</p> <p>9. Повысить эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.</p>	
<p style="text-align: center;">Важнейшие целевые показатели Программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> - снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции); - увеличение протяженности дорог с твердым покрытием; - достижение расчетного уровня 	

	обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры.	
Сроки и этапы реализации программы	Срок реализации Программы: 2018-2027 гг Реализация программы планируется провести в два этапа: I этап 2018-2022годы II этап 2023 – 2027 годы.	
Объемы требуемых капитальных вложений.	Объем требуемых капитальных затрат: 1 818 029.4415 тыс рубл 161 467.5685 т.р. муниципальные 1 656 561.873 т.р. республиканские	
Ожидаемые результаты реализации программы.	реализация мероприятий Программы к 2027 году приведет к достижению следующих результатов: - повышению качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности «Мамхегское сельское поселение» - обеспечению надежности и безопасности системы транспортной инфраструктуры. - на территории муниципалитета после реализации программы появятся элементы инженерной инфраструктуры современных технологий.	

РАЗДЕЛ II

характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры в Республике Адыгея и муниципального образования «Мамхегское сельское поселение»;

- 2.1. Анализ положения Республики Адыгея в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения «Мамхегское сельское поселение» в структуре пространственной организации Республики
- 2.2. Социально-экономическая характеристика «Мамхегское сельское поселение», характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса
- 2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта
- 2.4. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами)
- 2.5. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока
- 2.6. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств
- 2.7. Анализ уровня безопасности дорожного движения
- 2.8. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения
- 2.9. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения
- 2.10. Оценка нормативно-правовой базы необходимой для функционирования и развития транспортной муниципальной образования «Мамхегское сельское поселение»
- 2.10. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

2.1. Анализ положения Республики Адыгея в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения муниципального образования «Мамхегское сельское поселение» в структуре пространственной организации Республики Адыгея.

(Материал данного раздела полностью взят из транспортной инфраструктуры Республики Адыгея)

Автомобильный транспорт занимает ключевое положение в транспортном комплексе Российской Федерации не только благодаря своему ведущему месту в общем объеме перевозок грузов (42%) и пассажиров (54%, вместе с личным транспортом до 70%), но и в силу своих особых функциональных свойств - универсальности, гибкости, возможности обеспечить доставку грузов и пассажиров «от двери до

двери» и способности связать работу других видов транспорта в единую сеть. В социальной сфере, автомобиль уже перестал быть мечтой или символом успеха, а превратился в обязательную и часто основную статью «потребительской корзины» активной части населения, во многом определяя понятие «качество жизни». Таким образом, бесперебойное функционирование автодорожного комплекса является базовым условием устойчивого развития экономики страны и социального благополучия населения.

+

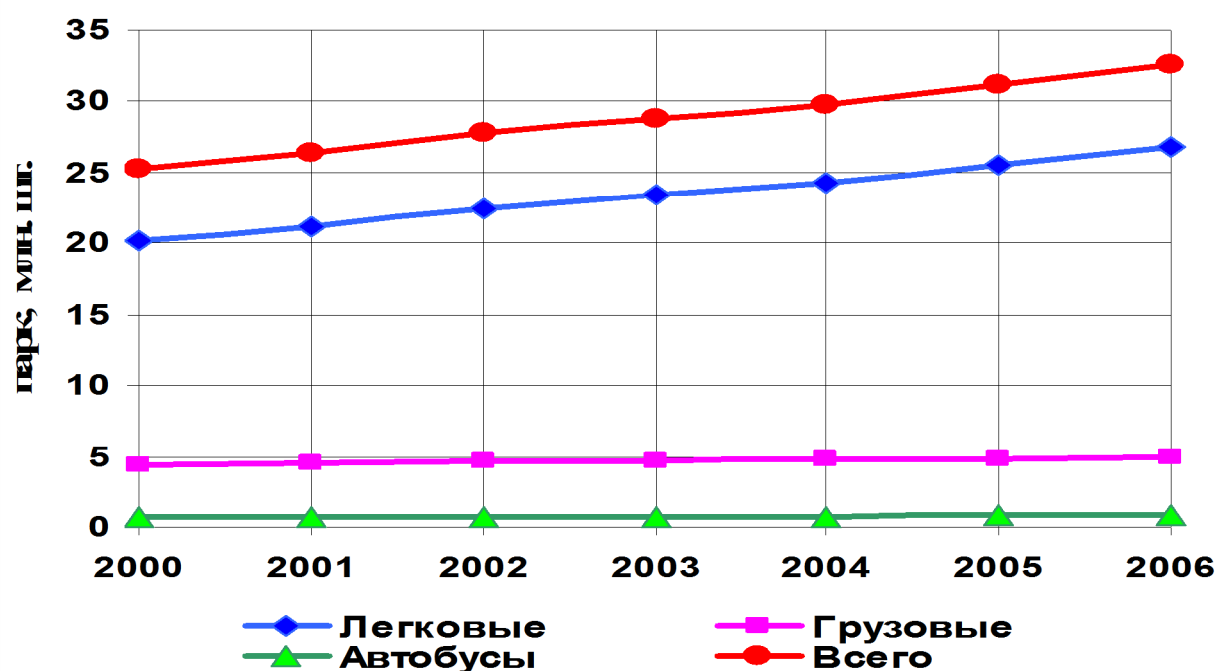


Рис. Рост численности парка по типам АТС

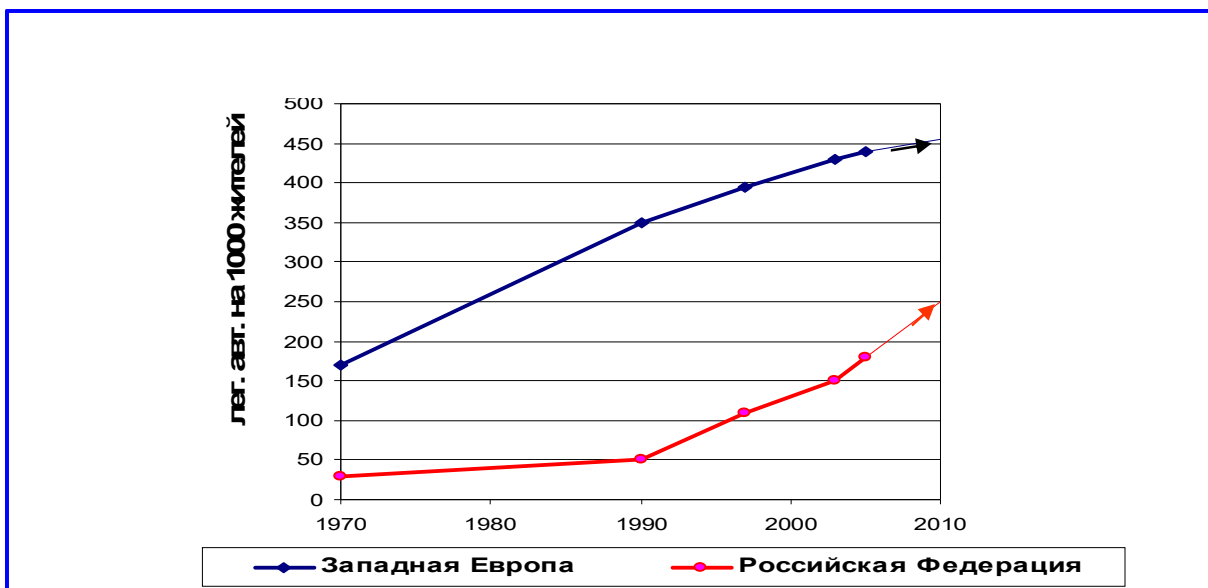


Рис. Развитие автомобилизации в странах Западной Европы и РФ

Автомобилизация и сопутствующий ей рост объёмов движения автотранспорта, играют, в целом, положительную роль в развитии экономики и общества. Однако без соответствующего инфраструктурного обеспечения они порождают ряд серьёзных проблем в области дорожного движения, имеющих далеко идущие последствия для социальной и экономической сферы (рис.3)

Рост автомобилизации и обеспеченность автомобильными дорогами в РФ

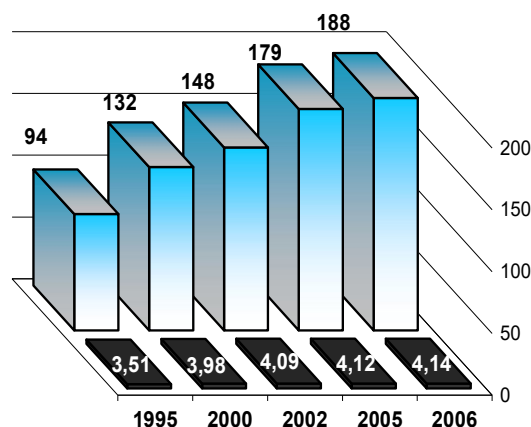


Рис. Рост автомобилизации и обеспеченность автомобильными дорогами в Республике Адыгея

Эти проблемы имеют общую природу: несоответствие динамичного роста объёмов движения низким темпам увеличения пропускной способности дорожных сетей (рис.4) ведёт к перегруженности существующей дорожной инфраструктуры, и, как следствие – к регулярным и повсеместным нарушениям нормального режима движения транспортных потоков, образованию локальных, а в дальнейшем и сетевых заторов.

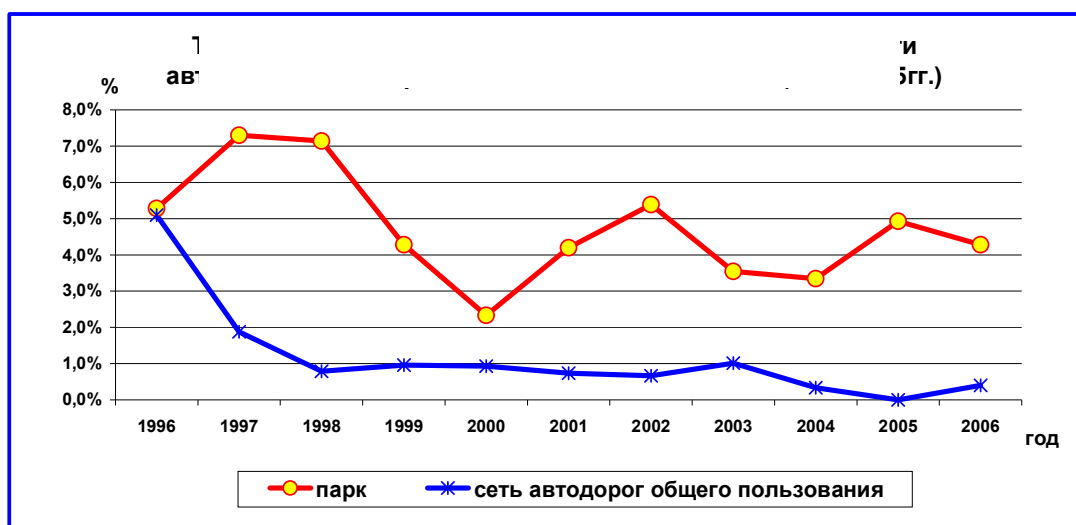


Рис. Темпы роста автомобильного парка и протяженности сети автомобильных дорог общего пользования в Республике Адыгея (2010-2016гг.)

Особенно остро эта проблема проявляется в городе Майкопе, **улично-дорожные сети (УДС)** которых формировались в прежние годы исходя из нормативного уровня 170 - 180 автотранспортных средств (АТС) на 1000 жителей. Очевидно, что их пропускная городских улиц и дорог недостаточна при существующего и перспективного уровня автомобилизации общества (рис. 5 и 6).

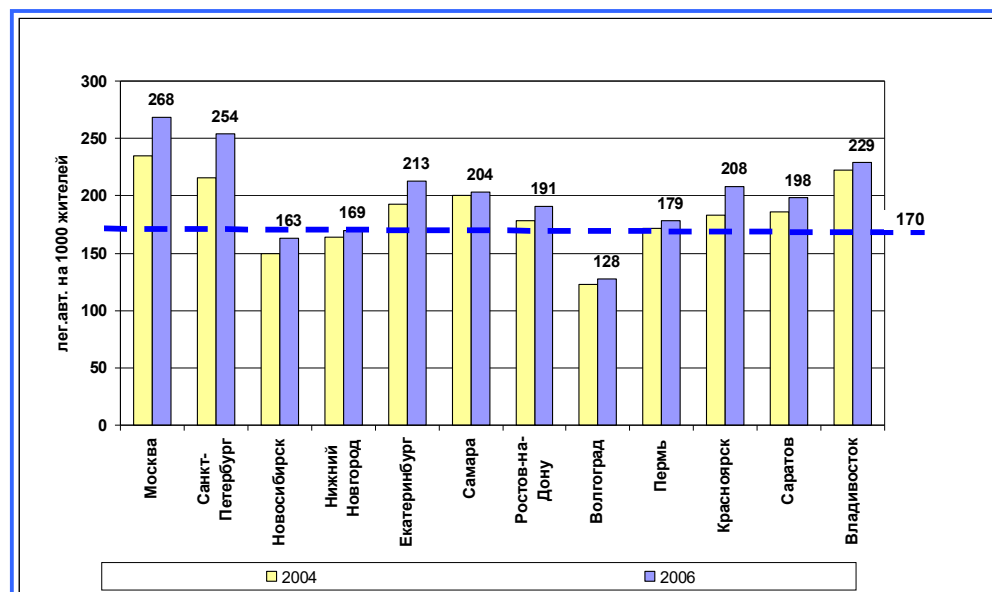


Рис. Уровень автомобилизации в городе Майкопе и прилегающей границе к городу Майкопу по сравнению с иными городами.

Город Майкоп занимает первое место по России легковых автомобилей в среднем на 1000 чел. Средние скорости сообщения в городе неуклонно падают, и в отдельные дни достигают 8-10 км/час, при оптимальных 30-35 км/час. Системные сбои в дорожном движении приводят к резкому увеличению затрат времени на перевозки, повышению расхода топлива, росту числа дорожно-транспортных происшествий, ухудшению экологической ситуации. В конечном итоге, такая ситуация ведёт к повышению себестоимости автомобильных перевозок, снижению их качества и надежности, снижению эффективности работы всех городских служб, ощутимому снижению качества жизни населения, и как следствие, к росту социальной напряжённости.

Проблема заторов на федеральных и республиканских дорогах уже давно вышла на федеральный уровень, поскольку **Шовгеновский район** является важным узлом региональной и федеральной дорожной сети. Через территорию **Шовгеновский района** и куда входит муниципальное образование «Мамхегское сельское поселение» проходят значительные транзитные транспортные потоки. Как следствие, проблемы в сфере дорожного движения на сельских УДС отражаются на эффективности работы автотранспортного комплекса поселения и страны в целом. По данным Федерального дорожного агентства, сегодня уже около трети федеральных дорог работают в режиме перегрузки.

Уровень загрузки федеральных и региональных дорог

Имеющиеся тенденции в сфере дорожного движения не дают оснований для оптимистических прогнозов: вполне возможно, что уже через 3-4 года нагрузка на дорожные сети в Республике достигнет

критического уровня, когда можно будет говорить о потере устойчивости функционирования дорожно-транспортных систем с далеко идущими последствиями.

Анализ ситуации, складывающаяся в столице Республике и на подходах к ней, показывает, что перегруженность движением дорог и городских улично-дорожных сетей обусловлена совокупным влиянием ряда факторов разнонаправленного действия:

1. С одной стороны, динамичным нерегулируемым ростом спроса на пропускную способность дорожных сетей, которая обусловлена:

- ✚ Высокими темпами автомобилизации, и прежде всего ростом парка легковых автомобилей;

- ✚ Непродуманным территориальным зонированием, планировкой и застройкой городских и пригородных территорий, ведущейся без учёта формируемого транспортного спроса и пропускной способности улично-дорожной инфраструктуры;

- ✚ Низкой конкурентоспособностью общественного пассажирского транспорта по сравнению с личным легковым транспортом

2. Недостаточной пропускной способностью дорожной инфраструктуры, которая обусловлена:

- ✚ Низкими темпами строительства и реконструкции улично-дорожных сетей по сравнению с растущим спросом на ее пропускную способность;

- ✚ Неоптимальным использованием пропускной способности существующих улично-дорожных сетей



Рис. Факторы, формирующие уровень загрузки УДС.

Сложная внутренняя структура и взаимное влияние этих факторов со всей очевидностью свидетельствует о том, что проблемы в сфере дорожного движения, с которыми в настоящее время столкнулся город и прилегающая территория имеют комплексную природу и требуют системного подхода к их решению. Решения лежат в сфере социально-экономического планирования развития территорий, регулирования автомобилизации, транспортного планирования, градостроительного планирования и планирования землепользования, организации дорожного движения и дорожного строительства.

Это подтверждает и мировой опыт достаточно успешного решения транспортных проблем, который получил название **интегрированной политики в области транспорта, градостроительства и землепользования.**

Необходимо преодолеть одну из самых распространенных иллюзий, что проблему можно решить исключительно наращиванием объемов дорожного строительства. Момент для эволюционного решения проблемы давно упущен.

Даже при более благоприятных исходных условиях по обеспеченности автомобильными дорогами отставание темпов развития дорожной сети от темпов автомобилизации не может быть устранено полностью в силу своей высокой капиталоемкости, трудоемкости, а также ограниченности городских и пригородных территории, пригодных для постройки дорог.

Более того, ввод в строй новых объектов дорожной инфраструктуры зачастую приводит к скачкообразному росту объемов перевозок, который быстро «поглощает» дополнительную пропускную способность, и сводит к минимуму положительный эффект дорожного строительства (явление, известное как «индуцированная мобильность»). Хотя изложенное выше не позволяет отрицать необходимость и значение развития дорожной инфраструктуры, дорожное строительство всё же не должно рассматриваться как основное и безальтернативное средство решения проблем в сфере дорожного движения.

Впервые на официальном уровне основные принципы интегрированного подхода в транспортной политике были провозглашены в Транспортной стратегии Российской Федерации на **период до 2020 года:**

- ✚ комплексный учет транспортных факторов при выработке архитектурно-планировочных решений, развитие долгосрочного градостроительного и транспортного планирования с учетом прогнозируемых транспортных потоков;

- ✚ транспортное зонирование городских территорий, использование системы административных и экономических механизмов для ограничения использования личного автотранспорта в наиболее загруженных зонах;

- ✚ внедрение элементов платности за пользование улично-дорожной сетью, а также взимания платы за въезд в центральную часть городов;
- ✚ выработка и реализация эффективной парковочной политики;
- ✚ комплексное опережающее развитие систем общественного пассажирского транспорта как альтернативы росту числа личных автомобилей; развитие систем скоростного и внеуличного пассажирского транспорта;
- ✚ развитие систем городской грузовой логистики. Создание в пригородных зонах крупных терминалов и распределительных центров для вывода из города складов и большегрузного транспорта;
- ✚ совершенствование правовой базы, обеспечивающей реализацию транспортной политики крупного города с учётом его специфических особенностей.

В настоящее время реализация этих принципов на региональном, и тем более, муниципальном уровнях крайне проблематична из-за отсутствия соответствующего правового, институционального, кадрового, финансового обеспечения. Она потребует проведения последовательной скоординированной государственной политики в сфере организации дорожного движения.

Целью такой политики должно являться обеспечение бесперебойного движения транспортных потоков по улично-дорожным сетям, и снижение транспортных издержек при всех видах автомобильных перевозок на основе комплексного внедрения методов транспортного планирования территорий, управления транспортным спросом и совершенствования использования пропускной способности дорожной инфраструктуры.

К сожалению, правовые и институциональные предпосылки проведения такой политики сегодня крайне ограничены.

Основная роль в регламентации общественных отношений в области организации дорожного движения принадлежит Федеральному закону **196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»**. Однако, этот закон не регулирует всего круга вопросов, связанных с организацией дорожного движения в предложенном толковании, а ограничивается вопросами обеспечения безопасности дорожного движения без установления целевых ориентиров этой деятельности.

В целях обеспечения бесперебойного движения транспортных потоков дополнил федеральный закон № 456 «О внесении изменений и дополнений в градостроительный кодекс и закон «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».

"27) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной

инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта. Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа разрабатываются и утверждаются органами местного самоуправления поселения, городского округа на основании утвержденных в порядке, установленном настоящим Кодексом, генеральных планов поселения, городского округа и должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения;

6.1) разработка и утверждение программ комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры поселений, городских округов, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, программ комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации;

Разработка и утверждение программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений осуществляется в соответствии с требованиями, установленными в Постановлении Правительства от 25 декабря 2015 года **№ 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуре поселений, городских округов»**

Градостроительный кодекс и методика составления программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры дали исчерпывающий и достаточный перечень подхода к реализации установленных полномочий в сфере транспортной инфраструктуры.

Кроме того, Конституция Российской Федерации дает полные основания и обязывает к государственно – управленческой деятельности по обеспечению транспортной безопасности в Российской Федерации.

Статья 71 Конституции Российской Федерации относит к ведению Российской Федерации экономическое развитие, федеральный транспорт и пути сообщения, оборону и безопасность.

Статья 72 Конституции относит к совместному ведению Российской Федерации и субъектов Российской Федерации обеспечение правопорядка, общественной безопасности, экологической безопасности, борьбу с катастрофами и ликвидацию их последствий, в том числе в области транспортной деятельности. **сожалению, правовые и институциональные предпосылки проведения такой политики сегодня крайне ограничены.**

Ведущая роль в регламентации общественных отношений в области организации дорожного движения принадлежит Федеральному закону **196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»**. Однако, этот закон не регулирует всего круга вопросов, связанных с организацией дорожного движения в предложенном толковании, а ограничивается вопросами обеспечения безопасности дорожного движения без установления целевых ориентиров этой деятельности.

- необязательность государственной экспертизы документов территориального планирования, при этом отрицательное заключение экспертизы не является препятствием для утверждения этих документов;
- отсутствие механизмов, обеспечивающих выполнение властями всех уровней планов реализации документов территориального планирования;

Действующее законодательство, в том числе федеральные законы **«Об общих принципах организации местного самоуправления»**, **Градостроительный кодекс и Земельный кодекс**, чётко распределили обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере.

Кроме того, на сегодня в стране распределение полномочий определён федеральный орган исполнительной власти, ответственный за разработку и реализацию государственной политики в сфере организации дорожного движения:

- Минтранс России формально отвечает за выработку государственной политики на всех видах транспорта, однако в Положении о Министерстве транспорта не нашли чёткого отражения его функции и полномочия в сфере ОДД, транспортного планирования, обеспечения эффективности функционирования транспортных сетей различного уровня;
- ГИБДД решает задачи организации дорожного движения исключительно в части обеспечения его безопасности. Она осуществляет контрольные, надзорные и разрешительные функций. Вопросы ОДД, связанные с обеспечением эффективного использования транспортной инфраструктуры и высокого качества транспортного обслуживания остаются вне сферы ответственности ГИБДД;

- Министерство регионального развития отвечает за организацию территориального планирования, однако вопросы транспортной политики остаются за рамками его компетенции и интересов.

Таким образом, муниципалитеты, уполномоченные Федеральным законом **«Об общих принципах организации местного самоуправления...»** заниматься вопросами муниципального дорожного строительства, **содержанием объектов транспортной инфраструктуры**, а также созданием условий для предоставления транспортных услуг населению и организации его транспортного обслуживания, остаются один на один с проблемами, порождёнными перегруженностью улично-дорожных сетей. При этом они не располагают ни правовыми, ни институциональными, ни финансовыми, ни методическими, ни кадровыми ресурсами. Наконец, мотивация заниматься этими вопросами у муниципалитетов появляется лишь тогда, когда проблема заходит, когда необходимо исполнить предписание надзорных органов.

2.1.1. Анализ положения муниципального образования «Мамхегское сельское поселение» в структуре пространственной организации Республики.

Структура системы транспортной инфраструктуры муниципалитета

Транспортная инфраструктура муниципального образования «Мамхегское сельское поселение» имеет следующую структуру в пространственной системы Республики.

Структура транспортной инфраструктуры					
I					
Железнодорожный транспорт и Российские железные дороги					
Инженерная инфраструктура	На территории муниципального образования данной инфраструктуры нет				
II					
Водный транспорт					
Инженерная инфраструктура	На территории муниципального образования данная инфраструктура отсутствует				
III					
Трубопроводный транспорт					
Инженерная инфраструктура	На территории муниципального образования данная инфраструктура отсутствует				
IV					
Воздушный транспорт					
Инженерная инфраструктура	На территории муниципального образования данная инфраструктура отсутствует				

V Промышленный транспорт						
Инженерная инфраструктура	На территории муниципального образования данная инфраструктура отсутствует					
VI Общественный транспорт						
Инженерная инфраструктура						
Автобусы и микроавтобусы						
троллейбусы						
трамвай						
VII Автомобильный транспорт						
Инженерная инфраструктура						
	Пешеходные дорожки					
	Велосипедные дорожки					
	Мосты и переходы					
	Остановочный пункт					
	Остановочная площадка					
	Транспортный узел					
	Автостанция					

Анализ состояния объектов инженерной инфраструктуры



Состояние и общий вид объекта инфраструктуры парковочное место. Требованиям закона не соответствует. .



Состояние и общий вид объекта инфраструктуры трубный переход. Требованиям закона не соответствует.



Состояние и общий вид объекта инфраструктуры трубный переход. Требованиям закона не соответствует.



Место под перспективный остановочный пункт



Состояние и общий вид объекта инфраструктуры остановочный пункт или площадка. Требованиям закона не соответствует.



Состояние и общий вид объекта инфраструктуры остановочный пункт или площадка. Требованиям закона не соответствует.



Состояние и общий вид инфраструктуры перспективного транспортного узла. Требованиям закона не соответствует. .



Анализ ситуации положения Республики Адыгея и муниципального образования «Мамхегское сельское поселение» позволил сформулировать

основные задачи, которые необходимо решить для достижения целей государственной политики в сфере организации транспортной инфраструктуры и дорожного движения:

1. Создание правовых, институциональных и организационных предпосылок для успешного решения проблем в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения на региональном и местном уровне;

2. Выработка руководящих принципов деятельности в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения, а также создание научной и методической основы для реализации данных принципов на местном уровне;

3. Создание условий, обеспечивающих заинтересованность региональных и местных властей в решении проблем в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения на подведомственных им территориях;

4. Создание механизмов контроля деятельности региональных и местных властей в области транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения, и оценки её соответствия принципам государственной политики в данной сфере.

5. Создание механизмов мониторинга функционирования автомобильного транспорта на дорожных сетях федерального, регионального и местного уровня.

6. Проведение информационных кампаний, привлечение общественности к обсуждению предложений по развитию городских транспортных систем

При разработке Комплексной программы развития систем транспортной инфраструктуры использовались следующие принципы:

1 принцип - отношение к пропускной способности дорожных сетей как к ограниченному, но жизненно необходимому ресурсу, пользующемуся повышенным спросом. Его дефицит приводит к транспортным заторам, что эквивалентно очередям за дефицитным товаром. С дефицитом борются двумя путями – либо увеличением уровня предложения (наращивание пропускной способности УДС), либо уменьшением уровня спроса (ограничением доступа на дороги или введением платы за пользование). Таким образом, решение проблемы перегруженности УДС заключается в выборе методов, которые позволят регулировать транспортный спрос, **влиять на его величину и структуру**.

2-й принцип - максимально полное использование имеющейся пропускной способности поселенческих и региональных дорожных сетей.

3-й принцип – комплексность принимаемых решений, под которой подразумевается координация деятельности в сфере ОДД с деятельностью

в сфере градостроительства, дорожного строительства, развития общественного пассажирского и грузового автотранспорта.

4-й принцип – непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки.

Как показывает практика применения и опыт, данные принципы могут быть реализованы следующими методами:

- совершенствованием существующих схем движения автотранспорта и методов регулирования движения на существующих дорожных сетях. Данное направление реализуется с помощью традиционных средств организации дорожного движения (таких, как установка дорожных знаков, нанесение разметки на проезжую часть, светофорное регулирование, введение одностороннего движения и т.д.;

- введением прямых и косвенных ограничений на пользование УДС некоторыми типами АТС (ограничения парковки в зонах с перегруженной УДС, постоянные или временные запреты на въезд, платный въезд и парковка)

- информационным обеспечением участников дорожного движения через специализированные радиоканалы, услуги сети Internet и сотовой связи, электронные табло и т.п., (оповещение водителей о состоянии дорожной сети, оптимальном маршруте, ДТП, пробках и т.д.);

- развитием общественного пассажирского транспорта как главного, и зачастую и единственного конкурента личного легкового автомобиля (открытие новых маршрутов, строительство пересадочных узлов и пассажирских терминалов, предоставление наземному ОПТ приоритета в дорожном движении, устройство «перехватывающих парковок», прогрессивная тарифная политика, развитие новых видов внеуличного транспорта и т.п.).

- учетом транспортной составляющей при градостроительной деятельности (снижение уровня транспортного спроса средствами градостроительного планирования, обеспечение сбалансированного транспортного и социально-экономического развития территории, проектирование «самодостаточных» с точки зрения занятости населения районов, обязательная разработка КТС и КСОД и т.п.

2.2. Социально-экономическая характеристика муниципального образования «Мамхегское сельское поселение», характеристика градостроительной деятельности и деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

2.2.1. Социально-экономическая характеристика муниципального образования «Мамхегское сельское поселение».

3. Обеспечение наиболее экономичным образом качественного и надежного предоставления транспортных услуг потребителям.
4. Разработка конкретных мероприятий по повышению эффективности и оптимальному развитию систем транспортной инфраструктуры
5. Определение необходимого объема финансовых средств для реализации Программы.
6. Создание основы для разработки инвестиционных программ организаций дорожно-строительного и дорожно-эксплуатационного комплекса

В соответствии с предоставленным генеральным планом в муниципальном образовании **«Мамхегское сельское поселение»** социально-экономическое положение характеризуется следующими данными из генерального плана.

Демографическая ситуация

Современная демографическая ситуация в муниципальном образовании, как и в республике Адыгея и в России в целом является прямым следствием общесистемного кризиса в стране, развернувшегося в переходный период. Снижение уровня жизни в 1991 – 2000 гг. в условиях социальной незащищенности привело к негативным последствиям. Ухудшение демографической ситуации началось в 90-х годах и продолжилось и в 2000-х годах.

Население

Состав сельского поселения

Численность населения									
2002	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1765	2055	2011	2011	2020	2008	2019	2017	2023	2010

Состав сельского поселения

№	Населённый пункт	Тип населённого пункта	Население
1	Мамхег	аул, административный центр	2010 ^[10]



Рис.1 Динамка роста населения «Мамхегского сельского поселения»

Для изменения существующих моделей воспроизводства населения муниципального образования необходимо помимо повышения уровня рождаемости, одновременное сокращение сверхвысоких показателей смертности в районе и усиление миграционного притока на территорию поселения.

Двумя составляющими будущих демографических тенденций района будут воспроизводственные и миграционные процессы.

Перспективные расчеты численности населения строятся на гипотезах относительно будущих тенденций рождаемости, смертности и миграции населения. Из возможных методов перспективных расчетов населения был использован так называемый способ *передвижки возрастов*. Перспективная динамика численности населения на расчетную перспективу будет сопровождаться существенными территориальными различиями: при *всех вариантах развития* меньшим спадом или большим ростом числа жителей будут выделяться районы расположенные вблизи крупных городов – *Краснодара и Майкопа*, к которым и относится *Мамхегское сельское поселение*.

На основании прогнозных расчетов представленных в Схеме территориального планирования и в «Стратегии социально-экономического развития Республики Адыгея до 2025 г.» предположительная численность населения МО «Мамхегское сельское поселение» на расчетный срок определена ориентировочно в 2.5 тыс.чел. и возрастная структура населения на расчетный срок может распределиться следующим образом.

Таблица Состав населения «Мамхегского сельского поселения»

Группы населения	В % от общей численности	
	Современное состояние	Расчетный срок
	(01. 01 2011 г)	
Моложе трудоспособного возраста	16,0%	18,5%
В трудоспособном возрасте	58%	55%
Старше трудоспособного возраста	26%	26,5%

Примечание: младше трудоспособного возраста – до 16 лет;

трудоспособного возраста – от 16 до 59 лет – мужчины, от 16 до 54 лет – женщины;

старше трудоспособного возраста – с 60 лет - мужчины, с 55 лет – женщины.

К числу факторов, позволяющих улучшить *демографическую обстановку* относятся:

- социальная поддержка населения;
- семейная политика, создание условий, благоприятных для рождения, содержания и воспитания детей, стимулирование рождаемости (включая материальную помощь при рождении ребенка);
- молодежная политика;
- здравоохранение (укрепление здоровья и увеличение ожидаемой продолжительности жизни населения снижение смертности лиц трудоспособного возраста, укрепление состояния здоровья детей;
- культура;
- последовательное повышение уровня жизни населения на основе самореализации каждого гражданина;
- доступность и бесплатность для всех граждан *базовых* социальных услуг, прежде всего образования и здравоохранения;
- сокращение социального неравенства, перераспределение социальных расходов в пользу наиболее уязвимых групп населения;
- предоставление гражданам возможностей более высокого уровня социального потребления за счет собственных доходов;
- обеспечение занятости населения, создание новых рабочих мест, проведения инвестиционной политики стимулирующее более полное использование имеющихся рабочих мест;
- проведение взвешенной миграционной политики;

Меры социально-демографической политики, принимаемые в последнее время Правительством РФ способны повлиять на повышение интенсивности рождаемости. *Надежды на решение демографических проблем мерами по стимулированию рождаемости недостаточны, даже не смотря на принимаемые в последнее время мероприятия (предоставление материнского капитала и пр.).* Сценарий развития демографических процессов предполагает рост численности его населения вследствие не только *коренного перелома в основных показателях воспроизводства населения*, в частности, увеличении

рождаемости и сокращении смертности, но в основном вследствие увеличения механического притока населения.

Основные мероприятия Генерального плана по развитию и оптимизации функционального зонирования

К основным функциональным зонам населенных пунктов, выделенным в Генеральном плане относятся:

- **жилые зоны** – зоны застройки среднеэтажными и малоэтажными многоквартирными жилыми домами; зоны застройки индивидуальными жилыми домами с возможностью ведения личного подсобного хозяйства;
- **общественно- деловые зоны** – зоны, предназначенные для размещения объектов здравоохранения, культуры, торговли, общественного питания, социального и коммунально-бытового назначения, предпринимательской деятельности, административных, объектов делового, финансового назначения, иных объектов, связанных с обеспечением жизнедеятельности граждан;
- **производственные зоны, зоны инженерной и транспортной инфраструктур** – зоны производственных объектов с различными нормативами воздействия на окружающую среду и зоны размещения объектов транспорта и инженерной инфраструктур;
- **зоны сельскохозяйственного использования** – зоны занятые объектами сельскохозяйственного назначения, сельхозугодий,
- **зоны рекреационного назначения** – парки, скверы, бульвары; лесопарки, зоны отдыха, спортивные комплексы и сооружения;
- **зоны режимных территорий;**
- **зоны специального назначения** – кладбища;
- **иные зоны** – озеленение специального назначения, прочие территории.

Кроме функционального зонирования населенных пунктов проектом определяются зоны развития элементов транспортной инфраструктуры, зоны размещения полезных ископаемых, водные объекты с охранными зонами, зоны земель лесного фонда, зоны сосредоточения объектов культурного наследия. Зоны земель сельскохозяйственного назначения выделены на основе данных предоставленной картографической подосновы и данных земельного кадастра, выделяются зоны, характеризующие специализацию сельского хозяйства, что влияет на характер землепользования: сельхозугодья, пастбища, сады, земли занятые зданиями и сооружениями,

используемыми для производства хранения и первичной переработки сельскохозяйственной продукции.

2.2.2. Социально-экономическая характеристика муниципального образования «Мамхегское сельское поселение» по результатам проведенного анализа.

Муниципальное образование «Мамхегское сельское поселение» входит в состав Красногвардейского района.

Основу экономической базы муниципального образования «Мамхегское сельское поселение» составляет третий сектор экономики, в которой работает около 75% от числа занятых во всех сферах экономики.

В целом муниципалитет имеет хорошие предпосылки для хозяйственного и экономического развития.

Муниципальное образование «Мамхегское сельское поселение» имеет выгодное географическое положение. Муниципальное образование предопределяет большие потенциальные возможности для активного развития транспортно-промышленного и торгового комплекса, способствует развитию внешней торговли, укреплению деловых связей со многими партнерами из других регионов России и государствами ближнего и дальнего зарубежья. Непосредственная близость с крупным экономическим центром всего Юга России оказывает серьезное влияние на хозяйственный комплекс района, экономико-географическое положение и является одним из основных ресурсов муниципального образования. Проведенный анализ позволяет говорить о высоком потенциале развития территории: имеющийся портфель ресурсов может позволить территории успешно развиваться в существующей рыночной среде и повысить планку социально-экономического развития как района, так и республики в целом.

В основу экономического развития территории на расчетную перспективу положена идея формирования конкурентоспособной и инвестиционно привлекательной территории. Для достижения поставленной цели необходимо обозначить стратегические направления развития экономики поселения, к которым относятся:

- развитие транспортно-логистического комплекса;
- развитие третьего сектора экономики комплекса и перерабатывающей промышленности;
- развитие промышленности строительных материалов без ущерба экологии и природной среде.

2.2.3. Характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта и оценка транспортного спроса.

В Генеральной схеме муниципального образования **«Мамхегское сельское поселение»** градостроительная деятельность в сфере транспорта и оценка транспортного спроса не отражена.

Убыль жилищного фонда

Согласно Жилищному Кодексу РФ государство гарантирует гражданам, проживающим в жилом помещении (доме) не отвечающем установленным санитарным и техническим требованиям право на получение в пользование жилого помещения. Дефицит средств, выделяемых из бюджетов всех уровней на содержание и ремонт жилищного фонда, приводит к его ускоренному старению и обветшанию. Ветхий и аварийный жилищный фонд ухудшает внешний облик населенного пункта, сдерживает развитие инфраструктуры, понижает инвестиционную привлекательность.

Размещение объектов социальной инфраструктуры (сфера обслуживания населения)

Преобразования, направленные на наполнение социальной сферы современными услугами, формирующими новое качество условий жизни будет осуществляться в рамках создания и развития многофункционального *социального кластера*, что определено в «Стратегии социально-экономического развития Республики Адыгея до 2025 г.». Основная задача – формирование благоприятной социальной среды путем предоставления полного спектра качественных социальных услуг населению. Основными элементами кластера являются учреждения образования, здравоохранения, культуры, физической культуры и спорта, торговые организации, учреждения, оказывающие платные услуги населению.

Система общественных центров является одной из важнейших функциональных систем любого поселения, обеспечивающих его структурное единство.

Административно-деловой центр остается на старом месте. Генеральным планом предлагается дальнейшее развитие центра.

В Генеральном плане предусмотрены следующие основные мероприятия по развитию системы общественных центров

- развитие существующих и создание новых центров общественной, коммерческой и деловой активности;
- развитие специализированных центров;
- формирование общественных центров в районах нового жилищного строительства;
- благоустройство и развитие рекреационно-обслуживающей зоны.

Приоритетом развития социальной инфраструктуры является:

- строительство объектов социально-гарантированного уровня детских дошкольных учреждений и амбулаторно-поликлинических учреждений в объемах, обеспечивающих 100% обеспеченность согласно нормативам;
- реконструкция существующих объектов соцкультбыта, не соответствующих современным требованиям;
- строительство проектируемых объектов соцкультбыта предлагается отдельно стоящими зданиями.
 - реконструкция существующих и строительство новых объектов культуры;
 - создание условий для выбора сфер досуговой деятельности;
 - развитие учреждений дополнительного образования детей (внешкольных учреждений).
 - приоритетное развитие физкультурно-спортивных сооружений; дальнейшее развитие сети розничной и оптовой торговли и общественного питания, рост обеспеченности жителей городского поселения этими видами обслуживания, строительство разнообразных объектов торговли, размещение новых предприятий общественного питания.

2.2.4. Оценка транспортного спроса

2.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Существующие автодороги федерального и регионального значения, проходящие по территории Мамхегского поселения Республики Адыгея, сохраняют свое назначение. Учитывая растущий уровень автомобилизации по стране, повышенную аварийную опасность. СПРОС

№ п/п	Наименование дороги (улицы)	Спрос т.с./час	Загруженность %	Покрытие
Аул Мамхег				
Муниципальные				
1	ул. Советская	50	50	Асфальт
2	ул. Пролетарская	50	30	Гравий
3	ул. Интернациональная	50	60	Гравий
4	ул. Строительная	50	60	Гравий
5	ул. Кирпичная	50	30	Гравий
6	ул. Куйбышева	50	40	Гравий
7	пер.Первомайский	40	60	Гравий
8	ул. 50 лет ВЛКСМ	40	30	Асфальт
9	ул. Ешугаова	50	60	Гравий
10	ул. Белинского	50	60	Гравий
11	ул. Энгельса	50	30	Гравий
12	ул. С. Лазо	40	40	Гравий
13	ул. Жуковского	40	60	Гравий
14	ул. Тимирязева	50	60	Гравий
15	ул. Выгонная	50	30	Гравий
16	ул. К.Маркса	40	40	Гравий
17	ул. Объездная	40	30	Гравий
18	ул. Им.З.Р.Даурова	50	40	Гравий
19	ул. Луговая	50	60	Гравий
20	ул. Костичева	50	60	Гравий
21	ул. Белинского	40	30	Гравий
22	ул. Герцена	40	40	Гравий
23	ул. Инкубаторная	50	60	Гравий
24	ул. Писарева	50	60	Гравий
25	ул. Первомайская	50	30	Гравий
Республиканские				
1	Ул. Хагудокова	90	90	Асфальт

Самые загруженные улицы

Комплексная Программа развития Транспортной инфраструктуры муниципального образования «Мамхегское сельское поселение» до 2027 года

№ п/п	Наименование дороги (улицы)	Спрос т.с./час	Загруженность %	Покрытие
Аул Мамхег				
Республиканские				
1	Ул. Хагудокова	90	90	Асфальт

№ п/п	Вид ТС	Процент ТС в общем потоке, %
1	Легковые автомобили	57.8
2	Легкие грузовые автомобили	18.6
3	Средние грузовые автомобили	16.8
4	Тяжелые грузовые автомобили	12.6
5	Очень тяжелые грузовые автомобили	4.6
6	Автопоезда	н/д
7	Автобусы и общественный транспорт	5.7
9	велосипедный	0.5

Состояние дорожной разметки можно охарактеризовать как удовлетворительное на дорогах только Федерального и Регионального значения. На дорогах местного значения дорожная разметка не применяется как на дорогах с асфальтным покрытием так и на дорогах гравийного покрытия..

Светофорные объекты на территории муниципального образования отсутствуют.

Характеристика транспортных инженерных сооружений приведена в таблице.

№ п/п	Сооружения	Наименование препятствия	Ширина проезжей части, м	Техническое состояние, год обследования
1			7	Неудовлетворительное.
2			7	Кап. ремонт проведен в 2014г.
3			11,5	Удовлетворительное
4			9	Кап. ремонт проведен в 2012г.
5			6,05	Неудовлетворительное, 2004 г.

На территории муниципального образования дорожные ограждения имеются в 4 местах. Дорожные ограждения имеют общую протяженность –38.7 п.м.

Имеется 8 пешеходных переходов, общей площадью разметки 36 кв.м., из них подлежали реконструкции в 2015 г. – 3 ед., капитальному ремонту 3 ед.

2.3.2. Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Распределение дорог по принадлежности и соответствие их нормативным требованиям.
СПРОС

№ п/п	Наименование дороги (улицы)	Спрос т.с./час	Загруженность %	Покрытие
Аул Мамхег				
Муниципальные				
26	ул. Советская	50	50	Асфальт
27	ул. Пролетарская	50	30	Гравий
28	ул. Интернациональная	50	60	Гравий
29	ул. Строительная	50	60	Гравий
30	ул. Кирпичная	50	30	Гравий
31	ул. Куйбышева	50	40	Гравий
32	пер.Первомайский	40	60	Гравий
33	ул. 50 лет ВЛКСМ	40	30	Асфальт
34	ул. Ешугаова	50	60	Гравий
35	ул. Белинского	50	60	Гравий
36	ул. Энгельса	50	30	Гравий
37	ул. С. Лазо	40	40	Гравий
38	ул. Жуковского	40	60	Гравий
39	ул. Тимирязева	50	60	Гравий
40	ул. Выгонная	50	30	Гравий
41	ул. К.Маркса	40	40	Гравий
42	ул. Объездная	40	30	Гравий
43	ул. Им.З.Р.Даурова	50	40	Гравий
44	ул. Луговая	50	60	Гравий
45	ул. Костичева	50	60	Гравий
46	ул. Белинского	40	30	Гравий
47	ул. Герцена	40	40	Гравий
48	ул. Инкубаторная	50	60	Гравий
49	ул. Писарева	50	60	Гравий
50	ул. Первомайская	50	30	Гравий
Республиканские				
1	Ул. Хагудокова	90	90	Асфальт

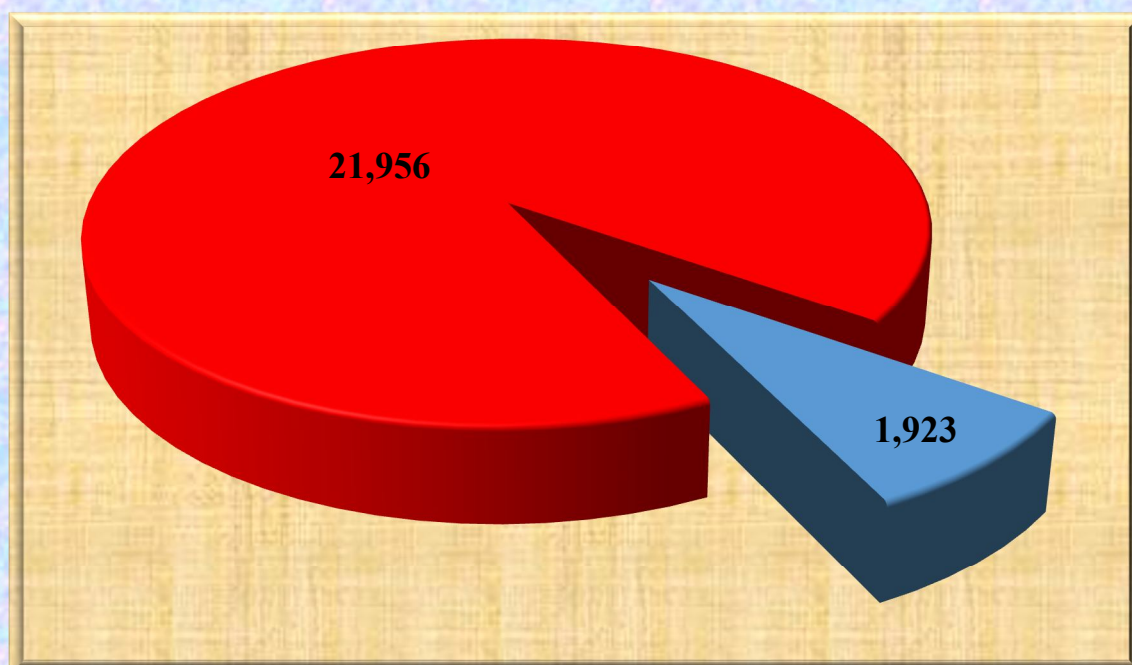
Самые загруженные улицы

№ п/п	Наименование дороги (улицы)	Спрос т.с./час	Загруженность %	Покрытие
Аул Мамхег				
Республиканские				
2	Ул. Хагудокова	90	90	Асфальт

Дороги, улицы диаграммы

№ п/п	Наименование дороги (улицы)	Протяженность дорог, (км)		Покрытие
Аул Мамхег				
Муниципальные				
51	ул. Советская	3,643	6.2 – 7.2	Асфальт
52	ул. Пролетарская	0,533	5.5 – 6.5	Гравий
53	ул. Интернациональная	0,514	6.3 - 7.3	Гравий
54	ул. Строительная	0,794	6.2 – 7.2	Гравий
55	ул. Кирпичная	0,326	5.2 – 6.2	Гравий
56	ул. Куйбышева	3,439	6.6 – 7.6	Гравий
57	пер.Первомайский	0,279	5.2 – 6.2	Гравий
58	ул. 50 лет ВЛКСМ	1,795	6.2 – 7.2	Асфальт
59	ул. Ешугаова	0,335	5.6 – 6.6	Гравий
60	ул. Белинского	0,739	6.2 – 7.2	Гравий
61	ул. Энгельса	1,031	6.5 - 8.2	Гравий
62	ул. С. Лазо	0,226	5.5 – 6.5	Гравий
63	ул. Жуковского	0,617	6.5 – 7.5	Гравий
64	ул. Тимирязева	0,630	6.5 – 7.5	Гравий
65	ул. Выгонная	0,599	5.4 - 6.4	Гравий
66	ул. К.Маркса	1,293	6.5 – 7.5	Гравий
67	ул. Объездная	1,96	7.5 – 8.5	Гравий
68	ул. Им.З.Р.Даурова	0,223	5.6-6.6	Гравий
69	ул. Луговая	0,156	5.2-6.2.	Гравий
70	ул. Костичева	0,33	5.6 – 6.6	Гравий
71	ул. Белинского	0,215	5.5 – 6.5	Гравий
72	ул. Герцена	0, 838	5.6-6.6	Гравий
73	ул. Инкубаторная	0,384	6.2	Гравий
74	ул. Писарева	0,439	5.4 – 6.4	Гравий
75	ул. Первомайская	0,618	8.5 – 9.5	Гравий
Итого муниципальные		21,956		
Республиканские				
1	Ул. Хагудокова	1,923	8.5 – 9.5	Асфальт
Итого республиканских		1,923		
Итого по поселения		23,879		Асфальт: 7,361 Гравий: 16,518

Соотношение муниципальных и республиканских дорог по Мамхегскому СП, км.



■ Республиканские ■ Муниципальные



Плотность сети автомобильных дорог общего пользования 6,25 км/км². Распределение дорог по принадлежности и соответствие их нормативным требованиям представлено в таблице.

2.4. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении обеспеченность парковками (парковочными местами);

Парк транспортных средств и уровень автомобилизации поселения представлен в таблице.

Анализ данных показывает рост автомобилизации населения в сравнении с данными 2008 года в 1,25 раза, несмотря на незначительную убыль населения, количество легковых автомобилей продолжает расти.

Хранение легковых автомобилей индивидуальных владельцев осуществляется преимущественно в одноэтажных гаражах боксового типа.

Существующее парковочное пространство и дефицит на территории муниципального образования представлено в таблице.

Наименование показателя	№ строки	Транспортные средства - всего (сумма граф 2 и 4)	в том числе находящихся в собственности:				
			Физических лиц	из них индивидуальных предпринимател ей и фермеров	Юридических лиц	из них в собственности:	
						Федераль ной, субъектов Российск ой Федераци и муниципа льной	иностран ной
Транспортные средства - всего (сумма строк 06-11) (сумма строк 19, 35, 52, 70, 88, 104,120,132,147)	01	14351	13626	98	725	229	
в том числе:							
иностраннх марок (сумма строк 20, 36, 53, 71, 89, 105, 121, 137, 152)	02	3581	3442	16	139	57	
из них:							
с правым расположением рулевого управления (сумма строк 21, 37, 54, 72, 90, 106,122)	03	558	529	13	29		
произведенные на территории Российской Федерации (сумма строк 22, 38. 55,73,91, 107, 123)	04	9502	9171	19	331	173	
произведенные в единичном экземпляре сумма строк 23. 39. 56. 74. 92. 108. 124. 138. 153)	05	20					
С года выпуска которых прошло до 1 года включительно (сумма строк 24. 40. 57. 75. 93. 109. 125. 139. 154)	06	893	816	7	77	16	
с года выпуска которых прошло от 1 до 3 лет включительно) (сумма строк 25. 41. 58. 76. 94. 110. 126. 140. 155)	07	1847	1770	26	77	28	
с года выпуска которых прошло от 3 до 5 лет включительно (сумма строк 26. 42. 59. 77. 95. 111. 127. 141. 156)	08	1253	1182	32	71	35	
с года выпуска которых прошло от 5 до 10 лет включительно (сумма строк 27, 43. 60. 78.96. 112. 128, 142. 157)	09	2771	2620	21	151	65	
с года выпуска которых прошло от 10 до 15 лет включительно (сумма строк 28. 44, 61.79, 97. 113, 129, 143, 158)	10	2139	2057	10	82	40	
с года выпуска которых прошло свыше 15 лет (сумма строк 29, 45, 62, 80, 98, 114, 130, 144, 159)	11	5448	5181	2	267	45	
оборудованные для перевозки опасных грузов (сумма строк 46, 63, 81, 145, 160)	12	43	32	4	11	1	
оборудованные для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов (сумма строк 64, 82, 146, 161)	13	10	3		7		
Из строки 01, имеющие возможность использования природного газа в качестве моторного топлива (сумма строк 30, 47, 65, 83, 99, 1 15) (сумма строк 15 и 16)	14	8173	8169	5217	4		
в том числе:							
компримированного природного газа (сумма строк 31, 48. 66, 84, 100, 116)	15	1868	1868	710			
сжиженного природного газа (сумма строк 32. 49, 67, 85, 101, 117)	16	6305	6301	4507	4		

Комплексная Программа развития Транспортной инфраструктуры муниципального образования «Мамхегское сельское поселение» до 2027 года

из строки 01. имеющие возможность использования электродвигателей (сумма строк 33.50.68.86. 102. 118. 131)	17	16	16				
в том числе с гибридной силовой установкой (сумма строк 34. 51, 69, 87. 103, 119)	18	16	16				
Легковые автомобили (категории М1 по ГОСТ Р 52051-2003) (сумма строк 24 - 29)	19	11374	11133	12	241	155	
в том числе:							
иностраннх марок	20	3136	3060	4	76	49	
из них:							
с правым расположением рулевого управления	21	459	446		13		
произведенные на территории Российской Федерации	22	8209	7970	8	239	141	
произведенные в единичном экземпляре	23						
с года выпуска которых прошло до 1 года включительно	24	786	750	3	36	10	
с года выпуска которых прошло от 1 до 3 лет включительно	25	1621	1589	4	32	16	
с года выпуска которых прошло от 3 до 5 лет включительно	26	1068	1042	3	26	24	
с года выпуска которых прошло от 5 до 10 лет включительно	27	2288	2218	2	70	48	
с года выпуска которых прошло от 10 до 15 лет включительно	28	1727	1693		34	34	
с года выпуска которых прошло свыше 15 лет	29	3884	3841		43	23	
Из строки 19. имеющие возможность использования природного газа в качестве моторного топлива (сумма строк 31 и 32)	30	8115	8113	5217	2		
в том числе:					2		
сжиженного природного газа	31	1846	1846	710			
компримированного природного газа	32	6269	6267	4507	2		
Из строки 19. имеющие возможность использования электродвигателей	33	16	16				
в том числе с гибридной силовой установкой	34	16	16				
Грузовые автомобили (категории N1 по ГОСТ Р 52051-2003) (сумма .10К 40 - 45)	35	551	486	12	65	19	
в том числе:							
иностраннх марок	36	73	66	6	7	3	
из них:							
с правым расположением рулевого управления	37	18	13	6	5		
произведенные на территории Российской Федерации	38	418	412	8	6	16	

Комплексная Программа развития Транспортной инфраструктуры муниципального образования «Мамхегское сельское поселение» до 2027 года

произведенные в единичном экземпляре	39						
с года выпуска которых прошло до 1 года включительно	40	18	12	2	6	1	
с года выпуска которых прошло от 1 до 3 лет включительно	41	48	43	4	6	3	
с года выпуска которых прошло от 3 до 5 лет включительно	42	47	36	3	11	6	
с года выпуска которых прошло от 5 до 10 лет включительно	43	107	90	3	17	2	
с года выпуска которых прошло от 10 до 15 лет включительно 44		123	109		14	3	
с года выпуска которых прошло свыше 15 лет 45		208	196		12	4	
оборудованные для перевозки опасных грузов	46	1	1				
Из строки 35. имеющие возможность использования природного газа в качестве моторного топлива (сумма строк 48 и 49)	47	24	24				
в том числе:							
Компримированного природного газа	48	10	10				
сжиженного природного газа	49	14	14				
Из строки 35. имеющие возможность использования электродвигателей	50						
в том числе с гибридной силовой установкой	51						
Грузовые автомобили (категории №2 по ГОСТ Р 52051-2003) (сумма строк- 57 - 62)	52	330	230	10	100	25	
в том числе:							
иностранных марок	53	53	49	5	4	3	
из них							
с правым расположением рулевого управления	54	24	22	7	2		
произведенные на территории Российской Федерации	55	290	281		9	9	
произведенные в единичном экземпляре	56						
с года выпуска которых прошло до 1 года включительно	57	2	1	2	1	1	
с года выпуска которых прошло от 1 до 3 лет включительно	58	7	5	4	2	2	
с года выпуска которых прошло от 3 до 5 лет включительно	59	8	4	3	4	2	
с года выпуска которых прошло от 5 до 10 лет включительно	60	22	15	2	7	7	
с года выпуска которых прошло от 10 до 15 лет включительно	61	10	9		1	1	
с года выпуска которых прошло свыше 15 лет	62	281	196		85	12	
оборудованные для перевозки опасных грузов	63	16	11	2	5		
оборудованные для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов	64						
Из строки 52, имеющие возможность использования природного газа в качестве моторного топлива (сумма строк 66 и 67)	65	8	8				
в том числе:							
компримированного природного газа	66	6	6				
сжиженного природного газа	67	2	2				
Из строки 52, имеющие возможность использования электродвигателей	68						
в том числе с гибридной силовой установкой	69						

Грузовые автомобили (категории \3 по ГОСТ Р 52051-2003) (сумме по строкам 75 - 80)	70	773	606	4	167	18	
в том числе:							
иностраннх марок	71	183	151	1	32	1	
из них:							
с правым расположением рулевого управления	72	31	27		4		
произведенные на территории Российской Федерации	73	536	467	3	69	16	
произведенные в единичном экземпляре	74						
с года выпуска которых прошло до 1 года включительно	75	37	25	1	12	2	
с года выпуска которых прошло от 1 до 3 лет включительно	76	92	66	1	26	4	
с года выпуска которых прошло от 3 до 5 лет включительно	77	73	57	2	16	2	
с года выпуска которых прошло от 5 до 10 лет включительно	78	146	123		23	5	
с года выпуска которых прошло от 10 до 15 лет включительно	79	76	60		16	1	
с года выпуска которых прошло свыше 15 лет	80	349	275		74	4	
оборудованные для перевозки опасных грузов	81	12	8	1	4	1	
оборудованные для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов	82						
Из строки 70, имеющие возможность использования природного газа в качестве моторного топлива (сумма строк 84 и 85)	83						
в том числе:							
сжиженного природного газа	84						
сжиженного природного газа	85						
Из строки 70, имеющие возможность использования электродвигателей	86						
в том числе с гибридной силовой установкой	87						

Данные за муниципальный район

транспорт. ср-ва

Количество легковых автомобилей	Существующее количество машиномест						Необходимо Общее количество машиномест	Существующий дефицит в машиноместах
	На территории и специализированных автостоянок	Парковка вдоль УДС	ГСК	Парковки на территории и частных домовладений	Перехватывающие парковки	Парковка на территории дворов		
349	12	---	8-	25	0	39	325	349

Анализ состояния грузового транспорта

Количество грузовых автомобилей	Существующее количество машиномест						Необходимо общее количество машиномест	Существующий дефицит в машиноместах
	На территории специализированных автостоянок	Парковка вдоль УДС	ГСК	Парковки на территории и частных домовладений	Перехватывающие парковки	Парковка на территории дворов		
32	4	16	н/д	21	0	21	-----	32

Анализ состояния велосипедного транспорта

Количество велосипедов	Наличие парковочных мест для велосипедов	Необходимо общее количество парковочных мест для велосипедов	Существующий дефицит в машиноместах

800	-	800	800
-----	---	-----	-----

Таблица - Парк транспортных средств и уровень автомобилизации

№ п/п	Наименование показателя	Значение показателя по	
		2007	2015
1	Легковые автомобили, единиц ТС	150	345
2	Грузовые автомобили, единиц ТС	23	32
3	Мотоциклетный ТС	н/д	
4	Велосипедный транспорт	800	800
3	Уровень автомобилизации населения, ед. ТС/1000 жителей	100	217

2.5. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока;

Междугородняя и пригородная

ТРАНСПОРТ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ - транспорт, удовлетворяющий потребности всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающий различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. К перевозкам транспорта общего пользования относятся перевозки на коммерческой основе (за плату) пассажиров (включая граждан, пользующихся правом бесплатного проезда на общественном транспорте) или грузов. Перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных правовых актов или выданного этой организации разрешения (лицензии) вытекает, что эта организация обязана осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица.

Транспорт удовлетворяет одну из важнейших потребностей человека - потребность в перемещении. Однако практически ни один вид транспорта не может самостоятельно обеспечить полный цикл перемещения по схеме

«от двери до двери» или «от дома до дома». Такое перемещение возможно лишь при чётком взаимодействии отдельных частей транспортного комплекса и **органов местного самоуправления муниципального образования «Мамхегское сельское поселение»**.

Муниципальное образование **«Мамхегское сельское поселение»** не представило правовое регулирование организации движения транспортного средства на территории муниципального образования.

Администрация муниципального образования предпринимает все усилия для удовлетворения потребности передвижения внутри муниципального образования, для чего организовало перевозку пассажиров, организовав внутри муниципальное перевозку.

Движение транспортных средств по иным маршрутам осуществляется стихийно без публичного договора.

Администрация муниципального образования не предоставило перечень организаций осуществляющих перевозку пассажиров.

Движение транспортных средств по территории муниципального образования отражено на соответствующей схеме.

1. Движение транспортного средства по существующей схеме;
2. Перспективное движение транспортного средства.

2.6. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств.

Основная проблема муниципального образования **«Мамхегское сельское поселение»** - движение через территорию грузового автотранспорта, в том числе грузового по направлению расположения среднего и малого бизнеса, недостаточная ширина магистральных улиц.

В населенных пунктах муниципального образования имеется ряд предприятий и организаций, располагающих грузовым автотранспортом общим количеством не более 18 единиц подвижного состава. В муниципалитете осуществляет деятельность организация коммунальных и дорожных служб - ООО «Трансервис»..

2.5.1. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.

пешеход: Лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге либо

на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства.

пешеходная дорожка: Размещаемое за пределами земляного полотна инженерное сооружение, предназначенное для движения пешеходов вне населенных пунктов в полосе отвода или придорожной полосе автомобильной дороги.

плотность пешеходных потоков: Количество людей, приходящихся на единицу площади пешеходного пути.

полоса для велосипедистов: Велосипедная дорожка, расположенная на проезжей части автомобильной дороги, отделяющая велосипедистов техническими средствами организации дорожного движения (разметкой, дорожными ограждениями и т.д.) от проезжей части и обозначенная дорожным знаком в сочетании с табличкой, расположенными над полосой.

В каждом населенном пункте пешеходные направления привязаны к объектам культурно - исторического наследия, к объектам сферы оказания услуг здравоохранения, образования, услуг торгового обслуживания и системы межличностного общения между слоями населения. По причине того, что выше названные объекты расположены в основном в центральной части каждого населенного пункта связь общения должна происходить по пешеходным и велосипедным дорожкам.

Отсутствие пешеходных и велосипедных дорожек затрудняет связь общения субъектов.

Велосипедные дорожки на территории муниципального образования «Мамхегское сельское поселение» отсутствуют.

Пешеходная дорожка имеется не во всех населенных пунктах.. Длина пешеходной дорожки 2.75 км.

Существующие пешеходные дорожки отражены в схемах.

2.7. Анализ уровня безопасности дорожного движения.

Относительный показатель аварийности в 2014 году составил 13,07, в 2015 году - 8,93, что говорит в целом о снижении аварийности в муниципалитете и положительных результатах принятых мер по повышению безопасности дорожного движения.

2.8. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.

Уровень негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду оценивался посредством расчета среднесуточного выброса оксида углерода (CO) и оксида азота (NO₂) транспортными средствами и представлен в таблице.

Наименование участка	Показатель			
	CO		NO ₂	
	Факт,	Норматив,	Факт,	Норматив,
В среднем по	1,27	3	0,02	0,06

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

Транспортный комплекс образуют зарегистрированные юридические и физические лица - предприниматели, осуществляющие на всех видах транспорта перевозочную и транспортно-экспедиционную деятельность, проектирование, строительство, ремонт и содержание железнодорожных путей, автомобильных дорог и сооружений на них, трубопроводов, работы, связанные с обслуживанием судоходных гидротехнических сооружений, водных и воздушных путей сообщений, проведением научных исследований и подготовкой кадров, входящие в систему транспорта предприятия, изготавливающие транспортные средства, а также организации, выполняющие иную связанную с транспортным процессом работу.

Транспорт представляет собой важнейшую часть инфраструктуры экономики и всего социально-производственного потенциала нашей страны.

Железнодорожный транспорт. Обеспечивает экономичную перевозку крупных грузов, предлагая при этом ряд дополнительных услуг, благодаря чему он занимал почти монопольное положение на транспортном рынке. По территории муниципального образования проходит железная дорога с инженерной инфраструктурой одна остановочная площадка.

Водный транспорт. Здесь принято деление на глубоководное (океан-ское, морское) судоходство и внутреннее (речное). Главное преимущество водного транспорта - это способность перевозить очень крупные грузы. На территории муниципального образования нет водного транспорта.

Автомобильный транспорт. Основными причинами активного использования автотранспорта в логистических системах стали присущие ему гибкость доставки и высокая скорость междугородных перевозок. В муниципальном образовании «Мамхегское сельское поселение» преимущество отдается данному виду инфраструктуры.

Воздушный транспорт. Грузовая авиация - новейший и наименее востребованный вид транспорта. Главное его преимущество - скорость доставки, главный недостаток - высокая стоимость перевозки, который иногда перекрывается скоростью доставки. На территории муниципального образования имеется заброшенная площадка под воздушный транспорт местного значения.

Трубопроводный транспорт. Трубопроводы являются важной частью транспортной системы и предназначены в основном для перекачки сырой нефти и жидких нефтепродуктов, природного газа, жидких химикатов и превращенных в водную суспензию сухих сыпучих продуктов (цемент).

2.9.1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры муниципального образования «Мамхегское сельское поселение»

2.3. Транспортная инфраструктура.

Транспортная инфраструктура муниципального образования «Мамхегское сельское поселение» имеет следующую структуру в пространственной системе Республики.

Структура транспортной инфраструктуры					
I					
Железнодорожный транспорт и Российские железные дороги					
Инженерная инфраструктура	На территории муниципального образования данная инфраструктура нет				
II					
Водный транспорт					
Инженерная инфраструктура	На территории муниципального образования данная инфраструктура отсутствует				
III					
Трубопроводный транспорт					
Инженерная инфраструктура	На территории муниципального образования данная инфраструктура отсутствует				
IV					
Воздушный транспорт					
Инженерная инфраструктура	На территории муниципального образования данная инфраструктура отсутствует				

V Промышленный транспорт						
Инженерная инфраструктура	На территории муниципального образования данная инфраструктура отсутствует					
VI Общественный транспорт						
Инженерная инфраструктура						
Автобусы и микроавтобусы						
троллейбусы						
трамвай						
VII Автомобильный транспорт						
Инженерная инфраструктура						
	Пешеходные дорожки					
	Велосипедные дорожки					
	Мосты и переходы					
	Остановочный пункт					
	Остановочная площадка					
	Транспортный узел					
	Автостанция					

2.10. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения.

Федеральное законодательство по регулированию деятельности в сфере транспортной инфраструктуры разработано и принята к исполнению. Перечень нормативно правового регулирования деятельности объектов транспортной инфраструктуры приведен в разделе восемь.

Приказом Федерального агентства по техническому регулированию с 1 февраля 2016 года введены впервые национальные стандарты В национальном стандарте использованы нормативные ссылки на следующие

межгосударственные стандарты:

ГОСТ 32753-2014 Дороги автомобильные общего пользования.
Покрытия

противоскольжения цветные. Технические требования
ГОСТ 32846-2014 Дороги автомобильные общего пользования.

Элементы

обустройства. Классификация

ГОСТ 33127-2014 Дороги автомобильные общего пользования.

Ограждения дорожные. Классификация

ГОСТ 33475-2015 Дороги автомобильные общего пользования.

Но стандарт не распространяется на тротуары , пешеходные и велосипедные дорожки вне автомобильных дорог общего пользования.

В соответствии с уже действующим законодательством на некоторых территориях субъектов начато строительство по новым стандартам ограждения дорожные.

А именно:







В муниципальном образовании все нормативно-правовые акты необходимо привести в соответствие связи со вступлением в силу Федерального закона от 13.07.2015 г. №220-ФЗ **«Федеральный закон об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ»**, то есть опубликованы:

Разработать и принять

Постановление администрации **ПОСТАНОВЛЕНИЕ "Об утверждении Положения об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в границах ;**

Постановление администрации муниципалитета: **"Об утверждении реестра муниципальных маршрутов регулярных перевозок в границах муниципального образования «Мамхегское сельское поселение»".**

2.11. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.

Бюджетом муниципального образования не предусмотрено финансирование транспортной инфраструктуры по причине того, что средств недостаточно.

Используются средства дорожного фонда. Данных не предоставлено.

РАЗДЕЛ III

прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования «Мамхегское сельское поселение»;

3.1	Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Мамхегское сельское поселение
3.2	Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории Мамхегское сельское поселение
3.3	прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта
3.4.	прогноз развития дорожной сети Мамхегское сельское поселение
3.5.	прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения
3.6.	прогноз показателей безопасности дорожного движения
3.7.	прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития муниципального образования «Мамхегское сельское поселение»

3.1.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

Прогноз социально-экономического развития и градостроительного развития изложен в генеральной плане муниципального образования. представлен в таблице, основан на статистических данных муниципального образования.

3.2. Прогноз транспортного спроса поселения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по

видам транспорта, имеющегося на территории муниципального образования «Мамхегское сельское поселение»

Приложение

Результаты исследования интенсивности движения транспортных средств

Аул Мамхег

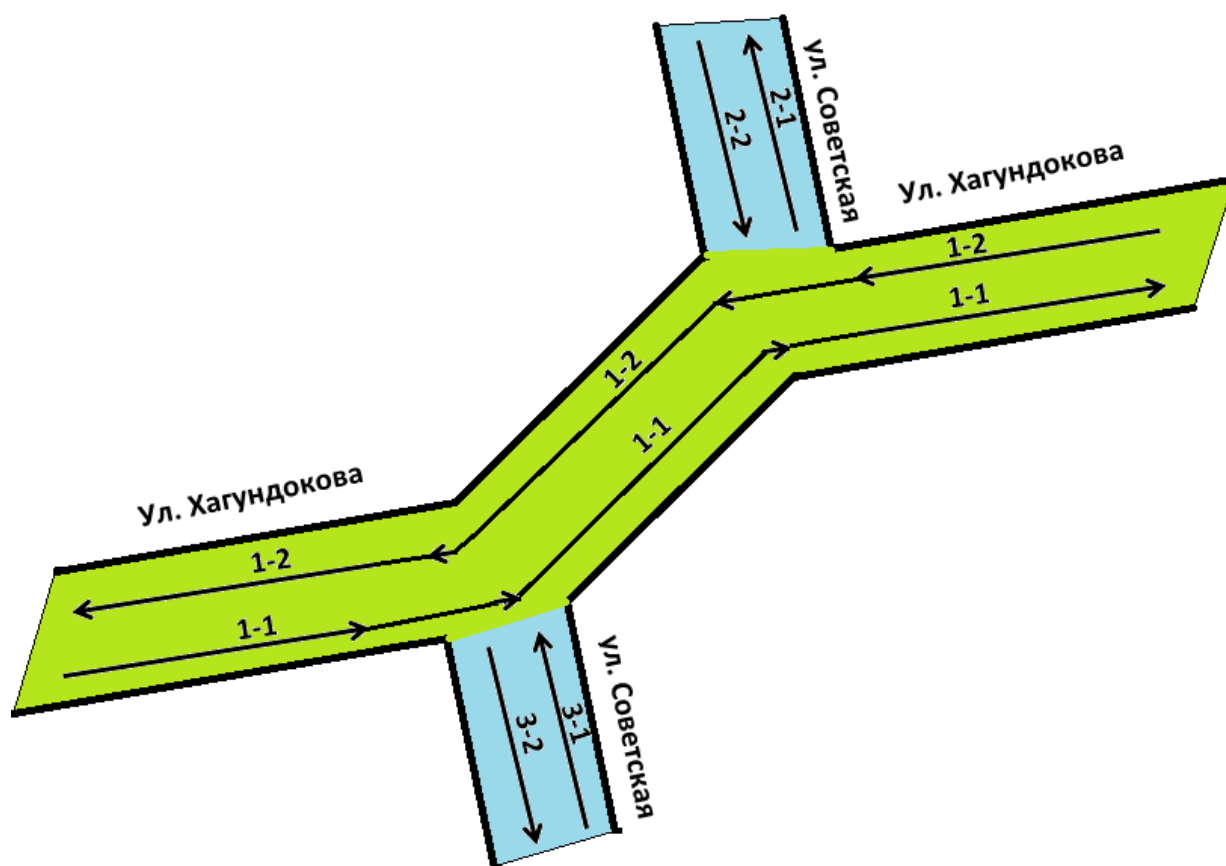


Рис. Перекресток ул. Хагундокова – ул. Советская

Приведенная интенсивность движения транспорта на перекрестке

Направление	Типы транспортных средств							ИТОГО	Приведенная интенсивность, ТС/час
	1	2	3	4	5	6	7		
1-1	35	8	0	3	0	0	3	49	90
1-2	40	5	0	4	0	0	3	52	90
2-1	25	5	0	3	0	0		33	50

2-2	26	3	0	2	0	0		31	50
3-1	25	5	0	3	0	0		33	50
3-2	26	3	0	2	0	0		31	50

Примечания:

1 – легковые автомобили;

2 – легкие грузовые автомобили, грузоподъемностью до 2,0 тонн;

3 – средние грузовые автомобили, грузоподъемностью от 2,1 до 5,0 тонн;

4 – тяжелые грузовые автомобили, грузоподъемностью от 5,1 до 8,0 тонн;

5 – тяжелые грузовые автомобили, грузоподъемностью более 8,0 тонн;

6 – автопоезда (по существующим весовым категориям);

7 – автобусы.

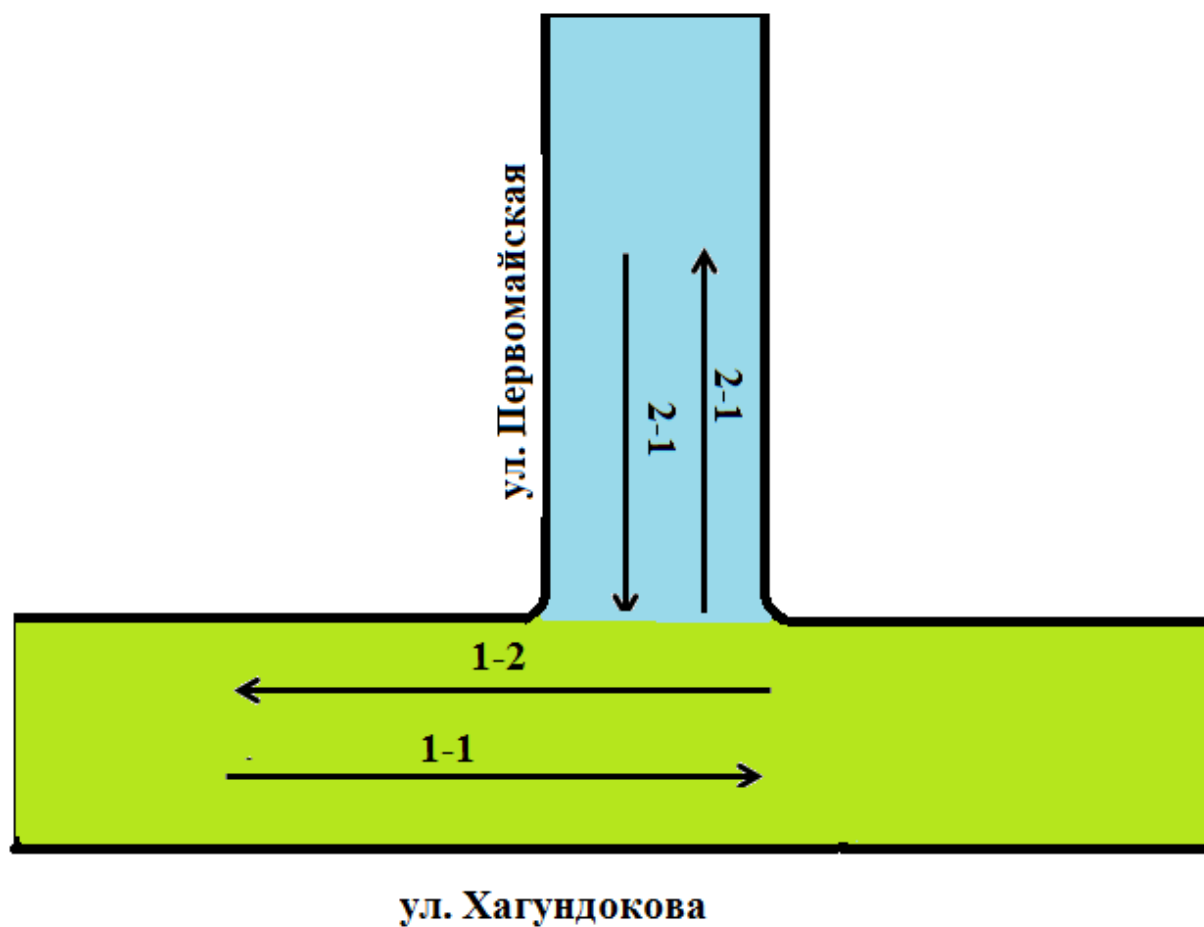


Рис. Перекресток ул. Хагундокова – ул. Первомайская

Приведенная интенсивность движения транспорта на перекрестке

Направление	Типы транспортных средств							ИТОГО	Приведенная интен-сть, ТС/час
	1	2	3	4	5	6	7		
1-1	35	8	0	3	0	0	3	49	90
1-2	40	5	0	4	0	0	3	52	90
2-1	25	5	0	3	0	0		33	50
2-2	26	3	0	2	0	0		31	50

Примечания:

- 1 – легковые автомобили;
- 2 – легкие грузовые автомобили, грузоподъемностью до 2,0 тонн;
- 3 – средние грузовые автомобили, грузоподъемностью от 2,1 до 5,0 тонн;
- 4 – тяжелые грузовые автомобили, грузоподъемностью от 5,1 до 8,0 тонн;
- 5 – тяжелые грузовые автомобили, грузоподъемностью более 8,0 тонн;
- 6 – автопоезда (по существующим весовым категориям);
- 7 – автобусы.

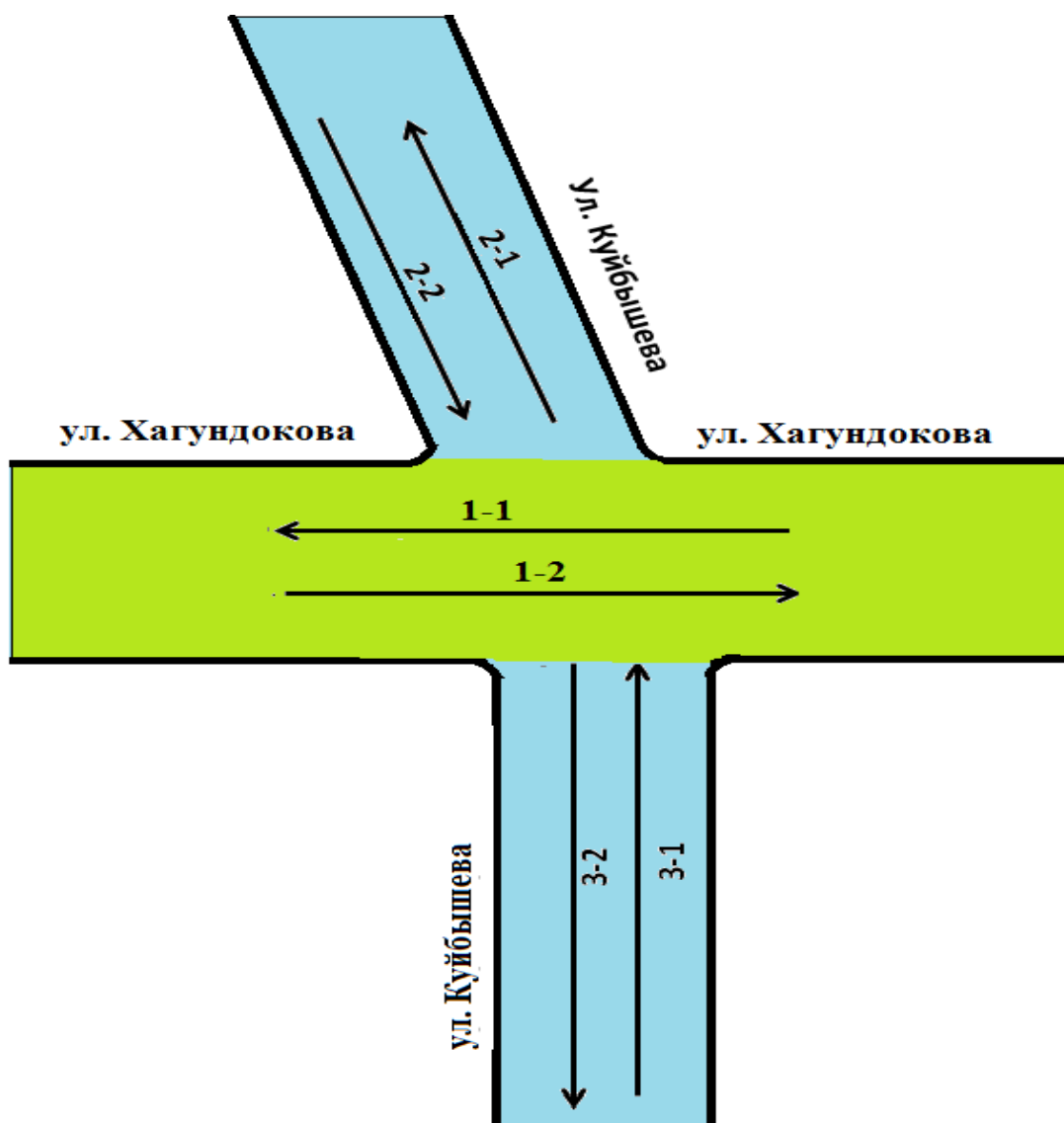


Рис. Перекресток ул. Хагундокова – ул. Куйбышева

Приведенная интенсивность движения транспорта на перекрестке

Направление	Типы транспортных средств							ИТОГО	Приведенная интенсивность, ТС/час
	1	2	3	4	5	6	7		
1-1	35	8	0	3	0	0	3	49	90

1-2	40	5	0	4	0	0	3	52	90
2-1	25	5	0	3	0	0		33	50
2-2	26	3	0	2	0	0		31	50
3-1	25	5	0	3	0	0		33	50
3-2	26	3	0	2	0	0		31	50

Примечания:

- 1 – легковые автомобили;
 2 – легкие грузовые автомобили, грузоподъемностью до 2,0 тонн;
 3 – средние грузовые автомобили, грузоподъемностью от 2,1 до 5,0 тонн;
 4 – тяжелые грузовые автомобили, грузоподъемностью от 5,1 до 8,0 тонн;
 5 – тяжелые грузовые автомобили, грузоподъемностью более 8,0 тонн;
 6 – автопоезда (по существующим весовым категориям);
 7 – автобусы.

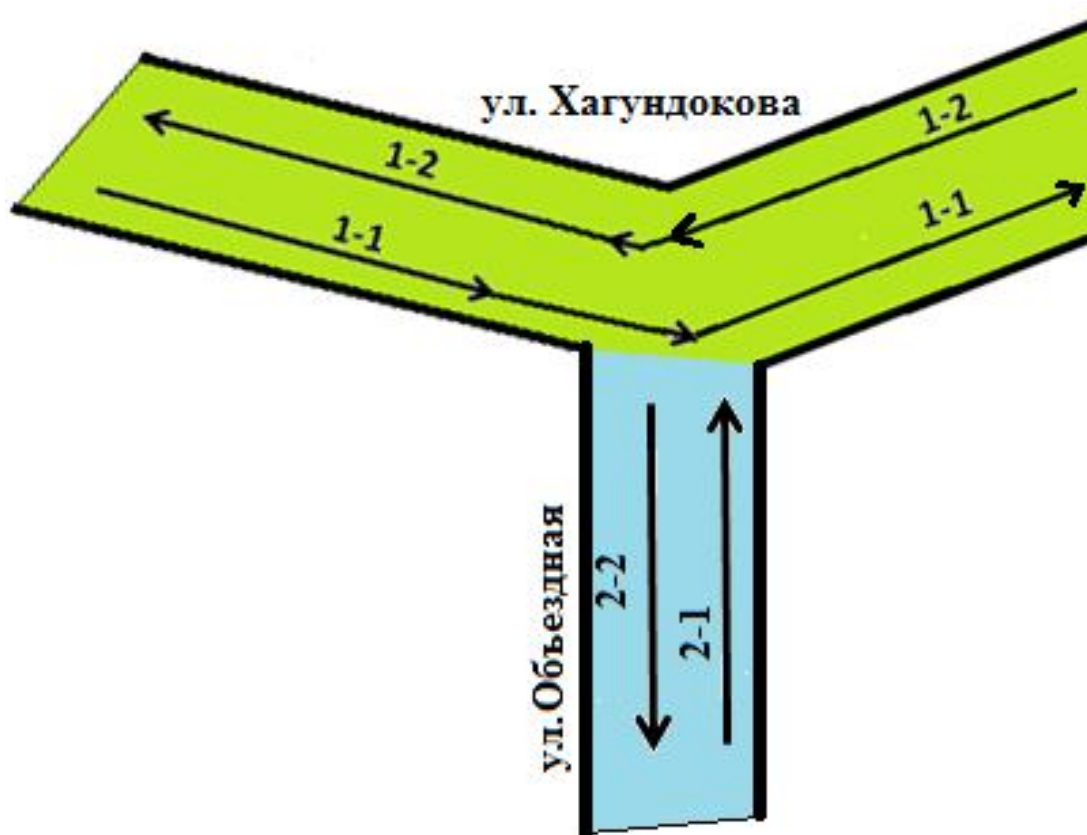


Рис. Перекресток ул. Хагундокова – ул. Объездная

Приведенная интенсивность движения транспорта на перекрестке

Направление	Типы транспортных средств							ИТОГО	Приведенная интенсивность, ТС/час
	1	2	3	4	5	6	7		
1-1	35	8	0	3	0	0	3	49	90
1-2	40	5	0	4	0	0	3	52	90
2-1	25	5	0	3	0	0	0	33	50
2-2	26	3	0	2	0	0	0	31	50

Примечания:

- 1 – легковые автомобили;
- 2 – легкие грузовые автомобили, грузоподъемностью до 2,0 тонн;
- 3 – средние грузовые автомобили, грузоподъемностью от 2,1 до 5,0 тонн;
- 4 – тяжелые грузовые автомобили, грузоподъемностью от 5,1 до 8,0 тонн;
- 5 – тяжелые грузовые автомобили, грузоподъемностью более 8,0 тонн;
- 6 – автопоезда (по существующим весовым категориям);
- 7 – автобусы.

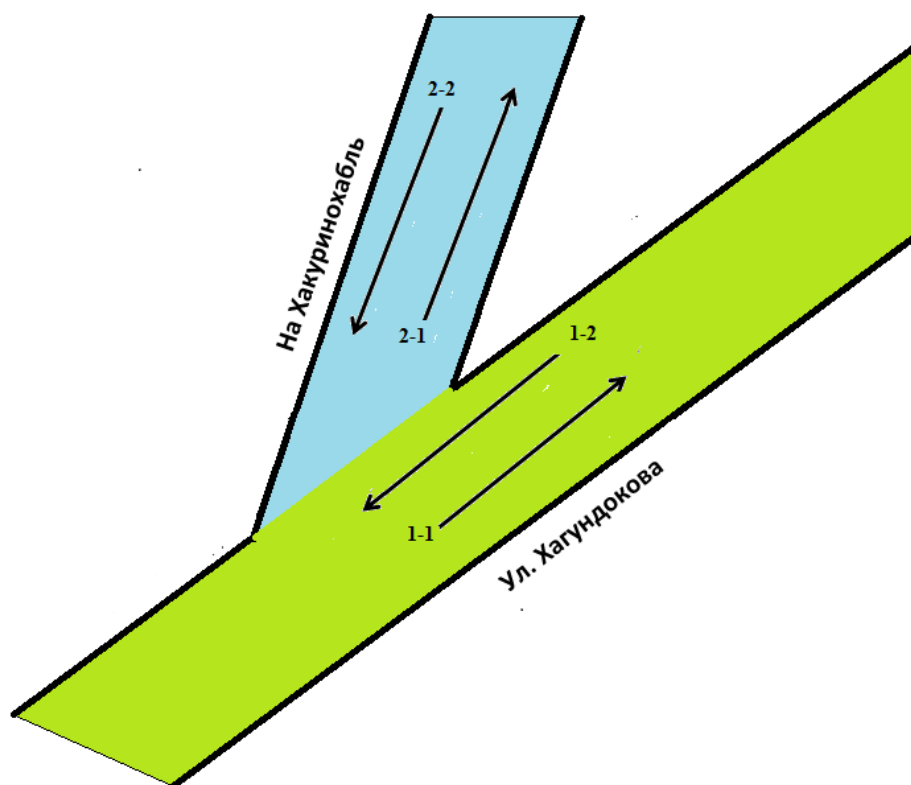


Рис. Перекресток ул. Хагундокова –дорога на Хакуринохабль

Приведенная интенсивность движения транспорта на перекрестке

Направление	Типы транспортных средств							ИТОГО	Приведенная интен-сть, ТС/час
	1	2	3	4	5	6	7		
1-1	35	8	0	3	0	0	3	49	90
1-2	40	5	0	4	0	0	3	52	90
2-1	40	5	0	4	0	0	3	52	90
2-2	35	8	0	3	0	0	3	49	90

Примечания:

- 1 – легковые автомобили;
- 2 – легкие грузовые автомобили, грузоподъемностью до 2,0 тонн;
- 3 – средние грузовые автомобили, грузоподъемностью от 2,1 до 5,0 тонн;
- 4 – тяжелые грузовые автомобили, грузоподъемностью от 5,1 до 8,0 тонн;
- 5 – тяжелые грузовые автомобили, грузоподъемностью более 8,0 тонн;
- 6 – автопоезда (по существующим весовым категориям);
- 7 – автобусы.

3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта;

Развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования определено Генпланом и действующими государственными и муниципальными программами. В результате реализации запланированных мероприятий повысится доступность для всех пользователей остановочных пунктов общественного транспорта и других объектов транспортной инфраструктуры. Увеличится количество обустроенных в соответствии с требованиями безопасности дорожного движения пешеходных переходов и тротуаров.

Имеющиеся в муниципалитете объекты транспортной инфраструктуры не соответствуют действующим требованиям и потребностям жителей населенных пунктов в транспортном обслуживании.

3.4. Прогноз развития дорожной сети муниципального образования «Мамхегское сельское поселение»

Развитие дорожной сети в населенных пунктах муниципального образования и транспортной инфраструктуры определено Генпланом, (необходимо внести изменения) предусматривающим перспективное размещение магистральных автодорог внутри населенного пункта и межнаселенного значения, а также основных улиц местного значения, продолжение строительства объездных дорог, отвечающих требованиям безопасности дорожного движения и роста интенсивности движения транспортных средств.

Для увеличения пропускной способности дорог планируется выполнение работ по капитальному ремонту и реконструкции участков улично-дорожной сети населенных пунктов.

3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения;

Прогнозный уровень автомобилизации жителей муниципального образования «Мамхегское сельское поселение» к 2026 году составит 350 - 400 автомобилей на 1000 жителей.

За счет проведения работ по созданию автоматизированных информационных и управляющих систем в населенных пунктах муниципального образования, организации платного парковочного пространства, оптимизации маршрутов грузового и пассажирского транспорта общего пользования интенсивность движения перераспределится на основных магистралях населенных пунктов, повысится скорость движения транспорта, снизится в целом нагрузка на улично-дорожную сеть поселения

3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

Уровень безопасности дорожного движения в муниципалитете повысится за счет реализации мероприятий по:

- капитальному ремонту, ремонту, содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- оборудованию защитными объектами мест концентрации ДТП, а также мест пересечений и примыканий автомобильных дорог;
- модернизации и реконструкции существующих перекрестных объектов;
- обустройству участков улично-дорожной сети пешеходными ограждениями;
- оборудованию нерегулируемых пешеходных переходов освещением, искусственными дорожными неровностями, светофорами и системами светового оповещения, дорожными знаками с внутренним освещением и светодиодной индикацией, Г-образными опорами, дорожной разметкой, в том числе с применением штучных форм и цветных дорожных покрытий, световозвращателями и индикаторами, а также устройствами дополнительного освещения и другими элементами повышения безопасности дорожного движения;
- созданию автоматизированной подсистемы управления дорожным движением.

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

Перечень основных факторов негативного воздействия, а также, провоцирующих такое воздействие факторов при условии увеличения

количества автомобильного транспорта на дорогах и развития транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований.

1) Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания (ДВС) содержат около 180.0 компонентов. Углеводородные соединения отработавших газов, наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и развитию злокачественных новообразований). Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований существенно повышает риски увеличения смертности от раковых заболеваний среди населения.

2) Отработавшие газы бензинового двигателя с неправильно отрегулированным зажиганием и карбюратором содержат оксид углерода в количестве, превышающем норму в 2-3 раза. Наиболее неблагоприятными режимами работы являются малые скорости и «холостой ход» двигателя. Это проявляется в условиях большой загруженности на дорогах.

3) Углеводороды под действием ультрафиолетового излучения Солнца вступают в реакцию с оксидами азота, в результате чего образуются новые токсичные продукты - фотооксиданты, являющиеся основой «смога». К ним относятся - озон, соединения азота, угарный газ, перекиси и др. Фотооксиданты биологически активны, ведут к росту легочных заболеваний людей.

4) Большую опасность представляет также свинец и его соединения, входящие в состав этиловой жидкости, которую добавляют в бензин.

5) При движении автомобилей происходит истирание дорожных покрытий и автомобильных шин, продукты износа которых смешиваются с твердыми частицами отработавших газов. К этому добавляется грязь, занесенная на проезжую часть с прилегающего к дороге почвенного слоя. В результате образуется пыль, в сухую погоду поднимающаяся над дорогой в воздух. Химический состав и количество пыли зависят от материалов дорожного покрытия. Наибольшее количество пыли создается на грунтовых и гравийных дорогах. Экологические последствия запыленности отражаются на пассажирах транспортных средств, водителях и людях, находящихся вблизи от дороги. Пыль оседает также на растительности и обитателях придорожной полосы. Леса и лесопосадки вдоль дорог угнетаются, а сельскохозяйственные культуры накапливают вредные вещества, содержащиеся в пылевых выбросах и отработавших газах.

6) Автотранспортные средства отечественного производства не удовлетворяют современным экологическим требованиям. В условиях быстрого роста автомобильного парка это приводит к еще большему возрастанию негативного воздействия на окружающую среду.

За счет проведения работ по созданию автоматизированных

информационных и управляющих систем в муниципалитете, оптимизации маршрутов грузового и пассажирского транспорта общего пользования сократится интенсивность движения на основных магистралях населенных пунктов и, следовательно, уменьшится уровень негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Для их соответствия нормативным требованиям необходимо выполнение различных видов дорожных работ:

- содержание автомобильной дороги – комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценке ее технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения;
- ремонт автомобильной дороги – комплекс работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги;
- капитальный ремонт автомобильной дороги – дорожных сооружений и (или) их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги и не изменяются границы полосы отвода автомобильной дороги;
- реконструкция автомобильной дороги – комплекс работ, при выполнении которых осуществляется изменение параметров автомобильной дороги, ее участков, ведущих к изменению класса и (или) категории автомобильной дороги либо влекущих за собой изменение границы полосы отвода автомобильной дороги.

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту, капитальному ремонту и реконструкции дорог и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых средств в условиях их ограниченных объемов.

Хорошее состояние улично-дорожной сети - необходимое условие успешного развития экономики района и улучшения условий жизни населения.

Население, проживающее вблизи автомагистралей, особенно вдоль автомагистралей регионального и федерального значения испытывает вредное влияние таких токсических веществ, как азота диоксид, углерода

оксид, формальдегид, и др.

В целом на карте суммарного загрязнения атмосферного воздуха представленной в Схеме территориального развития Мамхегского района, загрязнение атмосферы Мамхегское сельское поселение представлено как загрязнение среднего уровня.

Увеличение количества автотранспортных средств у населения и интенсивности их эксплуатации существенно обостряет проблему безопасности дорожного движения при сохранении тенденции увеличения человеческих и экономических потерь, а также негативного влияния на окружающую среду.

Это в полной мере относится к улично-дорожной сети муниципального образования «Мамхегское сельское поселение». В результате недостаточного финансирования работ по содержанию и ремонту муниципальных улиц и дорог их транспортно-эксплуатационные показатели не соответствуют нормативным требованиям, что приводит к дополнительному увеличению затрат на автомобильные перевозки в 1,3 - 1,5 раза, а потерь от дорожно-транспортных происшествий - на 12 - 15 процентов.

Неразвитость улично-дорожной сети муниципального образования сельского поселения усугубляет проблемы в социальной сфере: несвоевременное оказание срочной и профилактической медицинской помощи, дополнительные потери времени и ограничения на поездки.

Недостаточный уровень развития улично-дорожной сети муниципального образования сельского поселения по сравнению с темпами роста парка автотранспортных средств приводит к сдерживанию социально-экономического развития муниципального образования.

Потери от дорожно-транспортных происшествий, связанные с гибелью и ранениями людей, а также с повреждением автотранспортных средств, влекут за собой расходы бюджетной системы на медицинское обслуживание, административные расходы, затраты по восстановлению разрушенных элементов автомобильных дорог и исчисляются десятками миллионов рублей в год.

Отсутствие возможности у местного бюджета финансировать в полном объеме объекты улично-дорожной сети муниципального образования сельского поселения является сдерживающим фактором развития экономики поселения и требует финансовой помощи за счет средств иного бюджета и государственных инвестиций.

Указанные проблемы обуславливают необходимость решения их программными методами.

Раздел IV
принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры представлены в общей схеме **«Транспортная инфраструктура муниципального образования «Мамхегское сельское поселение»**.

Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта осуществлялся с учетом результатов моделирования функционирования транспортной инфраструктуры, оценки вариантов изменения транспортного спроса и установленных целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры, а также сравнения целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры каждого варианта с базовыми показателями.

Существующее и перспективное состояние транспортной инфраструктуры по населенным пунктам представлено в отдельном альбоме и представлено ниже:

- *Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта;*
- *Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов;*
- *Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства*
- *;Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб*

4.1.5. Мероприятия по развитию сети дорог «Мамхегское сельское поселение»

См в разделе 5

РАЗДЕЛ V

перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

Генеральный план муниципального образования «Мамхегское сельское поселение» Республики Адыгея разработан по заказу администрации муниципального образования согласно муниципальному контракту в соответствии с утвержденным техническим заданием.

В соответствии с генеральным планом, который определил стратегию градостроительного развития муниципального образования и условия формирования среды жизнедеятельности ориентировочно на 20 лет. То есть 2011 по 2031 гг. Изменения и уточнения не вносились.

Программа Комплексного развития транспортной инфраструктуры **«Мамхегское сельское поселение»** согласно методики № 1440 от 25.12.2015 года разрабатывается на срок не менее 10 лет и не более чем на срок действия генерального плана поселения. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой, должны быть указаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам.

На основании вышеизложенного перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры сформирован на следующие годы: 2017 -2027 годы в два этапа- **2017-2021 и 2022-2027 годы.**

5.1. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.

5.1. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.

№ п п	Наименование мероприятия	параметр	Первый этап					Второй этап	примечан ие
			2018	2019	2020	2021	2022	2023- 2027гг	
	5.1.1. Мероприятия по созданию и развитию инженерной инфраструктуры объекта транспортной инфраструктуры								
	Инженерная инфраструктура Дорог федерального значения на территории муниципального образования								
1	Содержание, ремонт и реконструкция автодороги - трасса Дорошенко – Хакуринохабль	Длиной 1,161 км	-	2019 г	-	-	-	-	
2	Организация парковочных мест вдоль границы полосы отвода автодороги.							2022-2027	
3	Строительство АЗС:	Площадь	-	-	-	-	-	2022-2027	

	за полосой отвода в границах муниципального образования;								
	Информационные системы о недопустимости правонарушений в сфере дорожного движения с установкой информационных баннеров	Шт	-	2	1	1	1	-	
	Аул Мамхег		2018	2019	2020	2021	2022	23-27 гг	
	<i>Инженерная инфраструктура Дорог республиканского значения на территории муниципального образования</i>								
	Мероприятия по устройству (монтажу) недостающих средств организации и регулирования дорожного движения (капитальный ремонт в части элементов обустройства автомобильных дорог): - устройство (монтаж) барьерных ограждений; - устройство (монтаж) дорожных знаков; - капитальный ремонт пешеходных переходов на автомобильных дорогах общего пользования местного значения в части элементов обустройства; - актуализация Проекта организации дорожного движения; - ПСД на устройство (монтаж) недостающих элементов обустройства автомобильных дорог, проверка достоверности определения сметной стоимости, технадзор.					2021			
	Мероприятия по устройству, монтажу барьерных ограждений по новым технологиям по всему маршруту.			2019					
	Мероприятия по устройству и монтажу остановочных пунктов маршрутного общественного		2018	-	-	-	-	-	-

	<p>пассажирского транспорта на маршруте следования трасса Майкоп – Дорошенко:</p> <p>а) остановочный пункт «Гиагинская». (остановочная площадка; посадочная площадка; заездной «карман»; боковая разделительная полоса; тротуары и пешеходные дорожки; автопавильон; пешеходный переход; скамья; урна для мусора; технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, ограждения); освещение (при расстоянии до места возможного подключения к распределительным сетям не более 500 м).</p>								
	<p>В целях упорядочения движения пешеходов на остановочных пунктах, провести мероприятия по созданию пешеходных ограждений, размещаемых от границы посадочной площадки до пешеходного перехода:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Остановочный пункт № 1 ■ Остановочный пункт № 2 ■ Остановочный пункт № 3 ■ Остановочный пункт № 4 ■ Остановочный пункт № 5 			2019					
	Мероприятия по установке осветительных приборов в зонах наземных пешеходных переходов.					2021			
	<p>Мероприятия по разметке полосы для велосипедного движения на проезжей части;</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ вынесение на перекресток стоп линии для велосипедистов. 	7,850км					2022		
	Мероприятия по развитию инфраструктуры для пешеходного и велосипедного движения								

	Создание вдоль федеральной трасса Дорошенко – Хакуринохабль велосипедного и пешеходного кластера движения							2022-2027	
Мероприятия по развитию инфраструктуры сети республиканских дорог в Аул Мамхег									
	Ул. Хагудокова	1,923 км							
	Мероприятия по устройству (монтажу) недостающих средств организации и регулирования дорожного движения (капитальный ремонт в части элементов обустройства автомобильных дорог): ■ устройство (монтаж) барьерных ограждений; ■ устройство (монтаж) дорожных знаков; капитальный ремонт пешеходных переходов в части элементов обустройства	Шт				2021			
	Мероприятия по устройству и монтажу остановочной площадки:	Шт	-	-	-	2021			
Мероприятия по развитию инфраструктуры сети муниципальных дорог в Аул Мамхег									
	ул. Советская	3,643 км							
	Мероприятия по устройству (монтажу) недостающих средств организации и регулирования дорожного движения (капитальный ремонт в части элементов обустройства автомобильных дорог): ■ устройство (монтаж) барьерных ограждений; ■ устройство (монтаж) дорожных знаков; ■ капитальный ремонт пешеходных переходов в части элементов обустройства		2018						
	Ул. Пролетарская	0,533 км							
	Мероприятия по устройству (монтажу) недостающих средств организации и регулирования дорожного движения (капитальный ремонт в части элементов обустройства автомобильных дорог):		2018						

	<ul style="list-style-type: none"> ■ устройство (монтаж) барьерных ограждений; ■ устройство (монтаж) дорожных знаков; ■ - капитальный ремонт пешеходных переходов в части элементов обустройства 								
	ул. Интернациональная	0,514 км							
	Мероприятия по устройству (монтажу) недостающих средств организации и регулирования дорожного движения (капитальный ремонт в части элементов обустройства автомобильных дорог): <ul style="list-style-type: none"> ■ устройство (монтаж) барьерных ограждений; ■ устройство (монтаж) дорожных знаков; ■ капитальный ремонт пешеходных переходов в части элементов обустройства 		2018						
	ул. Строительная	0,794 км							
	Мероприятия по устройству (монтажу) недостающих средств организации и регулирования дорожного движения (капитальный ремонт в части элементов обустройства автомобильных дорог): <ul style="list-style-type: none"> ■ устройство (монтаж) барьерных ограждений; ■ устройство (монтаж) дорожных знаков; ■ капитальный ремонт пешеходных переходов в части элементов обустройства 		2018						
	ул. Кирпичная	0,326 Км							
	Мероприятия по устройству (монтажу) недостающих средств организации и регулирования дорожного движения (капитальный ремонт в части элементов обустройства автомобильных дорог):		2018						

	<ul style="list-style-type: none"> устройство (монтаж) барьерных ограждений; устройство (монтаж) дорожных знаков; капитальный ремонт пешеходных переходов в части элементов обустройства 								
	ул. Куйбышева	3,439 Км							
	Мероприятия по устройству (монтажу) недостающих средств организации и регулирования дорожного движения (капитальный ремонт в части элементов обустройства автомобильных дорог): <ul style="list-style-type: none"> устройство (монтаж) барьерных ограждений; устройство (монтаж) дорожных знаков; капитальный ремонт пешеходных переходов в части элементов обустройства 		2018						
	пер.Первомайский	0,279 км							
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: <ul style="list-style-type: none"> текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна 		2018				+		
	ул. 50 лет ВЛКСМ	1,795 км							
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: <ul style="list-style-type: none"> текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна 		2018		+				
	ул. Ешугаова	0,335 км							
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги:		2018					+	

	<ul style="list-style-type: none"> ■ текущий ремонт полотна; ■ подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна								
	ул. Белинского	0,739 км							
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: <ul style="list-style-type: none"> ■ текущий ремонт полотна; ■ подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна		2018				+		
	ул. Энгельса	1,031 Км							
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: <ul style="list-style-type: none"> ■ текущий ремонт полотна; ■ подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна		2018				+		
	ул. С. Лазо	0,226 Км							
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: <ul style="list-style-type: none"> ■ текущий ремонт полотна; ■ подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; ■ Грейдерование дорожного полотна 		2018		+	+			
	ул. Жуковского	0,617 Км							
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: <ul style="list-style-type: none"> текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; 		2018		+	+			

	Грейдерование дорожного полотна								
	ул. Тимирязева	0,630 Км							
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна		2018		+	+			
	ул. Выгонная	0,599 Км							
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна		2018		+	+			
	ул. К.Маркса	1,293 Км							
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна		2018		+	+			
	ул. Обьездная	1,96 км							
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна		2018		+	+			
	ул. Им.З.Р.Даурова	0,223 км							

Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна		2018		+	+			
ул. Луговая	0,156 км							
Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна		2018		+	+			
ул. Костицева	0,33 км							
Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна		2018		+	+			
ул. Белинского	0,215 км							
Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна		2018		+	+			
ул. Герцена	0, 838 км							
Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна;		2018		+	+			

	подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна								
	ул. Инкубаторная	0,384 км							
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна		2018		+	+			
	ул. Писарева	0,439 км							
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна		2018		+	+			
	ул. Первомайская	0,618 км							
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна		2018		+	+			
Мероприятия по развитию инфраструктуры для пешеходного и велосипедного движения									
	Мероприятия по строительству пешеходных и велосипедных дорожек по улицам: Муниципальные: ул. Советская, ул. Пролетарская, ул. Интернациональная, ул. Строительная ул. Кирпичная, ул. Куйбышева, пер. Первомайский, ул. 50 лет ВЛКСМ, ул.	21,956 км	+	+	+	+	+	+	+

	Ешугаова, ул. Белинского, ул. Энгельса, ул. С. Лазо, ул. Жуковского, ул. Тимирязева, ул. Выгонная, ул. К.Маркса, ул. Обьездная, ул. Им.З.Р.Даурова, ул. Луговая, ул. Костичева, ул. Белинского, ул. Герцена, ул. Инкубаторная, ул. Писарева, ул. Первомайская.								
	Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта и иных транспортных средств								
	Мероприятия по созданию парковочных мест согласно схеме перспективного развития транспортной инфраструктуры	+	+	+	+	+	+	++	+
	Мероприятия по развитию инфраструктуры транспорта общего пользования								
	Мероприятия по устройству и монтажу остановочных пунктов маршрутного общественного пассажирского транспорта на маршруте следования .внутримуниципальные: а) остановочный пункт «Аул Мамхег». <i>(остановочная площадка; посадочная площадка; заездной «карман»; боковая разделительная полоса; тротуары и пешеходные дорожки; автопавильон; пешеходный переход; скамья; урна для мусора; технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, ограждения);освещение (при расстоянии до места возможного подключения к распределительным сетям не более 500 м).</i>					+		+	
	Мероприятия по Организации маршрутов движения внутримунципального сообщения.								

Воздушный транспорт									
	Мероприятия по строительству вертолетной площадки						+		

РАЗДЕЛ VI

оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры;

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий предлагаемого (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры представлена в таблице 35.

Государственные укрупненные нормативы цены строительства (далее – НЦС), приведенные в сборнике, предназначены для планирования инвестиций (капитальных вложений), оценки эффективности использования средств, направляемых на капитальные вложения, и подготовки технико-экономических показателей в задании на проектирование автомобильных дорог, строительство которых финансируется с привлечением средств федерального бюджета.

В показателях НЦС учтена вся номенклатура затрат, которые предусматриваются действующими нормативными документами в сфере ценообразования для выполнения основных, вспомогательных и сопутствующих этапов работ для строительства автодорог в нормальных (стандартных) условиях, не осложненных внешними факторами.

Приведенные показатели учитывают стоимость строительных материалов, затраты на оплату труда рабочих и эксплуатацию строительных машин (механизмов), накладные расходы и сметную прибыль, а также затраты на строительство временных титульных зданий и сооружений и дополнительные затраты на производство работ в зимнее время, затраты, связанные с получением заказчиком и проектной организацией исходных данных, технических условий на проектирование и проведение необходимых согласований по проектным решениям, расходы на страхование строительных рисков, затраты на проектно-изыскательские работы и экспертизу проекта, содержание службы заказчика строительства и строительный контроль, резерв средств на непредвиденные работы и затраты.

Стоимость материалов учитывает все расходы (отпускные цены, наценки снабженческо-сбытовых организаций, расходы на тару, упаковку и реквизит, транспортные, погрузо-разгрузочные работы и

заготовительно-складские расходы), связанные с доставкой материалов, изделий от баз (складов) организаций- подрядчиков или организаций- поставщиков до приобъектного склада строительства.

Оплата труда рабочих-строителей и рабочих, управляющих строительными машинами, включает в себя все виды выплат и вознаграждений, входящих в фонд оплаты труда.

Укрупненными нормативами цены строительства не учтены и, при необходимости, могут учитываться дополнительно: прочие затраты подрядных организаций, не относящиеся к строительно-монтажным работам (командировочные расходы, перевозка рабочих, затраты по содержанию вахтовых поселков), плата за землю и земельный налог в период строительства.

Компенсационные выплаты, связанные с подготовкой территории строительства (снос ранее существующих зданий, перенос инженерных сетей и т.д.), а также дополнительные затраты, возникающие в особых условиях строительства (в удаленных от существующей инфраструктуры населенных пунктах, а также стесненных условиях производства работ), следует учитывать дополнительно.

Укрупнённые показатели на устройство автодорог дифференцированы в зависимости от категории автомобильных дорог, числа полос движения (1-но, 2-х, 4-х, 6-и, 8-и полосные), состава работ.

Показатели НЦС учитывают основные конструктивные решения и виды работ на основании проектных решений по реализованным проектам строительства автодорог и искусственных сооружений.

Показатели норматива цены строительства автомобильных дорог и транспортных развязок учитывают затраты на выполнение работ:

земляное полотно:

- планировка площадей;
- рыхление грунта, уплотнение грунта и полив уплотняемого грунта водой;
- подвозка/вывоз грунта;
- разработка выемок и возведение насыпей;
- укрепление откосов земляного полотна: щебнем, посевом многолетних трав;
- устройство упоров при укреплении откосов;
- возведение искусственных сооружений, устройство водопропускных труб, устройство водоотвода

(устройство канав, сборных железобетонных лотков, испарительных бассейнов, поглощающих колодцев и т.д.); дорожная одежда:

- устройство подстилающих и выравнивающих слоев из песка;
- устройство оснований из щебеночно-гравийно-песчаной смеси, обработанной цементом;
- устройство оснований из щебня, черного щебня;

- устройство покрытия из асфальтобетонных смесей или монолитного бетона;
- устройство и укрепление обочин;
- устройство разделительных полос; обстановка и обустройство:
- установка дорожных знаков и информационных табло;
- устройство барьерных ограждений;
- устройство шумозащитных экранов;
- устройство разметки проезжей части;
- устройство бортовых камней;
- устройство тротуаров
- устройство автобусных остановок (павильонов) и остановочных карманов;
- устройство площадок отдыха и стоянок автомобилей;
- устройство АСУДД (табло информационных динамических, светофорных объектов).

Устройство электроосвещения автодорог не учтено показателями НЦС и учитывается дополнительно. При устройстве линий электроосвещения автомобильных дорог (с одной или двух сторон) в зависимости от количества полос движения автодороги к показателям НЦС применяются соответствующие коэффициенты.

6.1. оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры;

оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры;

№ пп	Мероприятие	Проектирование, строительство реконструкция	Значение и параметр	Укрупненные нормативы строительства цен Тыс рубл	Источник финансиро вания	примечани е
	Дороги федерального значения на территории муниципального образования					
	Содержание, ремонт и реконструкция автодороги - участок трассы Дорошенко - Хакуринохабль проходящей по территории «Мамхегского сельского поселения»	реконструкция	1,161 КМ	Стоимость 1 км 4-х полосной дороги II категории (таблица 08-02-002): 83 434,58 тыс.руб. Стоимость с учетом рельефа: 83 434,58 x 14 + 83 434,58 x 2 x 1,05 = 1343296,61 тыс. руб.	федеральный	1559567,36421 тыс. руб.
	Организация парковочных мест вдоль границы полосы отвода автодороги.	Проектирование, строительство	шт	23600.0	федеральный	23600
	Информационные системы о недопустимости правонарушений в сфере дорожного движения с установкой информационных баннеров	Проектирование, строительство	16.0 М2	130.0	федеральный	130,0
	Аул Мамхег					
	Дороги республиканского значения на территории муниципального образования					

	Ул. Хагудокова					
	Мероприятия по составлению проектно-сметной документации и строительство дороги.	Проектирование реконструкция	1,923 км	08-04-002-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога категория IV (покрытие асфальтобетон, основание щебень), 2 полосная 29 084,82 т.р.	Федеральный	55930,10886 т.р.
	Мероприятия по устройству, монтажу барьерных ограждений по новым технологиям по всему маршруту.	Проектирование, строительство	34.0 м	250.0	Федеральный	250,0
	Мероприятия по устройству (монтажу) недостающих средств организации и регулирования дорожного движения (капитальный ремонт в части элементов обустройства автомобильных дорог): <ul style="list-style-type: none"> - устройство (монтаж) барьерных ограждений; - устройство (монтаж) дорожных знаков; - капитальный ремонт пешеходных переходов на автомобильных дорогах общего пользования местного значения в части элементов обустройства; - актуализация Проекта организации дорожного движения; - ПСД на устройство (монтаж) недостающих элементов обустройства автомобильных дорог, проверка достоверности определения сметной стоимости, технадзор. 	Проектирование, строительство реконструкция	120 м Шт	08-07-002-01 Надземные пешеходные переходы с металлическим ограждением 97,87	Федеральный	11744,4
	Мероприятия по устройству и монтажу остановочных пунктов маршрутного общественного пассажирского транспорта на маршруте следования . Дорошенко - Хакуринохабль: а) остановочный пункт «Мамхег». (остановочная	Проектирование, строительство реконструкция	4 шт	120.0	Федеральный	480,0

	площадка; посадочная площадка; заездной «карман»; боковая разделительная полоса; тротуары и пешеходные дорожки; автопавильон; пешеходный переход; скамья; урна для мусора; технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, ограждения); освещение (при расстоянии до места возможного подключения к распределительным сетям не более 500 м).					
	Мероприятия по текущему ремонту, содержанию и обслуживанию существующих остановочных пунктов. Остановочные пункты оборудовать дорожными знаками по ГОСТ Р 52289 и дорожной разметкой по ГОСТ Р 51256, ГОСТ Р 52290.	реконструкция	4 шт	4x60.0 =240.0	федеральный	240,0
	Мероприятия по разметке полосы для велосипедного движения на проезжей части; вынесение на перекресток стоп линии для велосипедистов.	Проектирование, строительство реконструкция	км2	08-09-001-02 3.0 :0,1 x 124.0 =37200.0	федеральный	3720,0
	Мероприятия по установке осветительных приборов в зонах наземных пешеходных переходов.	Проектирование, строительство Реконструкция	Шт			
Дороги муниципальные в Аул Мамхег						
ул. Советская						
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: ■ текущий ремонт полотна; ■ подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна	реконструкция	3,643 км	8-05-001-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога категория V, (покрытие щебень) 1 полосная 7 000,98	Муниципальный	25504,57014 т. р.
ул. Пролетарская						

<p>Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ текущий ремонт полотна; ■ подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; <p>Грейдерование дорожного полотна</p>	реконструкция	0,533 км	8-05-001-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога категория V, (покрытие щебень) 1 полосная 7 000,98	Муниципальный	3731,52234 т. р.
ул. Интернациональная					
<p>Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ текущий ремонт полотна; ■ подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; <p>Грейдерование дорожного полотна</p>	реконструкция	0,514 км	8-05-001-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога категория V, (покрытие щебень) 1 полосная 7 000,98	муниципальный	3598,50372 т. р.
ул. Строительная					
<p>Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ текущий ремонт полотна; ■ подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; <p>Грейдерование дорожного полотна</p>	реконструкция	0,794 км	8-05-001-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога категория V, (покрытие щебень) 1 полосная 7 000,98	муниципальный	5558,77812 т. р.
ул. Кирпичная					
<p>Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ текущий ремонт полотна; ■ подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; <p>Грейдерование дорожного полотна</p>	реконструкция	0,326 км	8-05-001-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога категория V, (покрытие щебень) 1 полосная 7 000,98	Муниципальный	2282,31948 т. р.
ул. Куйбышева					
<p>Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ текущий ремонт полотна; 	реконструкция	3,439 км	8-05-001-01 Обычная (нескоростная)	Муниципальный	24076,37022 т.р.

	<ul style="list-style-type: none"> ■ подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; ■ Грейдерование дорожного полотна 			автомобильная дорога категория V, (покрытие щебень) 1 полосная 7 000,98		
	пер.Первомайский					
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: <ul style="list-style-type: none"> ■ текущий ремонт полотна; ■ подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; ■ Грейдерование дорожного полотна 	Реконструкция	0,279 км	8-05-001-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога категория V, (покрытие щебень) 1 полосная 7 000,98	Муниципальный	1953,27342 т.р.
	ул. 50 лет ВЛКСМ					
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: <ul style="list-style-type: none"> ■ текущий ремонт полотна; ■ подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; ■ Грейдерование дорожного полотна 	Реконструкция	1,795 км	8-05-001-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога категория V, (покрытие щебень) 1 полосная 7 000,98	Муниципальный	12566,7591 т.р.
	ул. Ешугаова					
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: <ul style="list-style-type: none"> ■ текущий ремонт полотна; ■ подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; ■ Грейдерование дорожного полотна 	Реконструкция	0,335 км	-05-001-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога категория V, (покрытие щебень) 1 полосная 7 000,98	Муниципальный	2345,3283 т.р.
	ул. Белинского					
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: <ul style="list-style-type: none"> ■ текущий ремонт полотна; ■ подсыпка гравийной смеси в целях устранения 	Реконструкция	0,739 км	05-001-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога категория V, (покрытие щебень) 1 полосная	Муниципальный	3430,4802 т.р.

	неровностей; ■ Грейдерование дорожного полотна			7 000,98		
	ул. Энгельса					
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: ■ текущий ремонт полотна; ■ подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; ■ Грейдерование дорожного полотна	Реконструкция	1,031 км	05-001-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога категория V, (покрытие щебень) 1 полосная 7 000,98	Муниципальный	7218,01038 т.р.
	ул. С. Лазо					
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна	Реконструкция	0,226 км	05-001-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога категория V, (покрытие щебень) 1 полосная 7 000,98	Муниципальный	1582,22148 т.р.
	ул. Жуковского					
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна	Реконструкция	0,617 км	05-001-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога категория V, (покрытие щебень) 1 полосная 7 000,98	Муниципальный	4319,60466 т.р.
	ул. Тимирязева					
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна	Реконструкция	0,630 км	05-001-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога категория V, (покрытие щебень) 1 полосная 7 000,98	Муниципальный	4410,6174 т.р.
	ул. Выгонная					

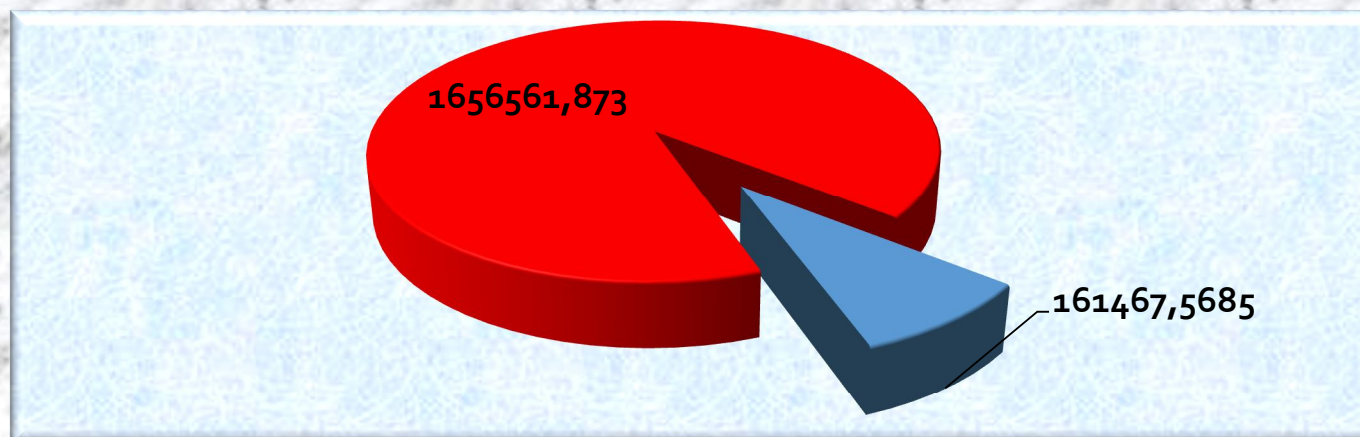
Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна	Реконструкция	0,599 км	05-001-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога категория V, (покрытие щебень) 1 полосная 7 000,98	Муниципальный	4193,58702 т.р.
ул. К.Маркса					
Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна	Реконструкция	1,293 Км	05-001-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога категория V, (покрытие щебень) 1 полосная 7 000,98	Муниципальный	9052,26714 т.р.
ул. Обьездная					
Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна	Реконструкция	1,96 км	05-001-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога категория V, (покрытие щебень) 1 полосная 7 000,98	Муниципальный	13721,9208 т.р.
ул. Им.З.Р.Даурова					
Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна	Реконструкция	0,223 км	05-001-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога категория V, (покрытие щебень) 1 полосная 7 000,98	Муниципальный	1561,21854 т.р.
ул. Луговая					
Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна;	Реконструкция	0,156 км	05-001-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога	Муниципальный	1092,15288 т.р.

	подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна			категория V, (покрытие щебень) 1 полосная 7 000,98		
	ул. Костичева					
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна	Реконструкция	0,33 Км	05-001-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога категория V, (покрытие щебень) 1 полосная 7 000,98	Муниципальный	2310,3234 т.р.
	ул. Белинского					
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна	Реконструкция	0,215 км	05-001-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога категория V, (покрытие щебень) 1 полосная 7 000,98	Муниципальный	1505,2107 т.р.
	ул. Герцена					
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна	Реконструкция	0, 838 км	05-001-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога категория V, (покрытие щебень) 1 полосная 7 000,98	Муниципальный	5866,82124 т.р.
	ул. Инкубаторная					
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна	Реконструкция	0,384 км	05-001-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога категория V, (покрытие щебень) 1 полосная 7 000,98	Муниципальный	2688,37632 т.р.

	ул. Писарева					
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна	Реконструкция	0,439 км	05-001-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога категория V, (покрытие щебень) 1 полосная 7 000,98	Муниципальный	3073,43022 т.р.
	ул. Первомайская					
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна	Реконструкция	0,618 км	05-001-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога категория V, (покрытие щебень) 1 полосная 7 000,98	Муниципальный	4326,60564 т.р.
	Мероприятия по эксплуатации, ремонту и текущему содержанию дороги: текущий ремонт полотна; подсыпка гравийной смеси в целях устранения неровностей; Грейдерование дорожного полотна	Реконструкция	0,836 км	05-001-01 Обычная (нескоростная) автомобильная дорога категория V, (покрытие щебень) 1 полосная 7 000,98	Муниципальный	5852,81923 т.р.
	Мероприятия по строительству пешеходных и велосипедных дорожек по улицам: ул. Советская, ул. Пролетарская, ул. Интернациональная, ул. Строительная, ул. Кирпичная, ул. Куйбышева, пер.Первомайский, ул. 50 лет ВЛКСМ, ул. Ешугаова, ул. Белинского, ул. Энгельса, ул. С. Лазо, ул. Жуковского, ул. Тимирязева, ул. Выгонная, ул. К.Маркса, ул. Объездная, ул. Им.З.Р.Даурова, ул. Луговая, ул. Костичева, ул. Белинского, ул. Герцена, ул. Инкубаторная, ул. Писарева, ул. Первомайская	Проектирование, строительство	21,956 км	08-08-001-01 из асфальтобетона 165,99	Государственные инвестиции	3644,47644 т.р.

ИТОГО муниципальные:	161467,5685 т.р.
ИТОГО республиканские:	1656561,873 т.р.
ИТОГО по муниципальному образованию :	1818029,4415 т.р.

**Соотношение размеров финансирования по видам дорог,
по Мамхегскому СП**



■ Республиканские

■ Муниципальные

РАЗДЕЛ VII

оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры;

Эффективность реализации муниципальной программы оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов, предусмотренных в таблице № 1, исходя из соответствия фактических значений показателей (индикаторов) с их целевыми значениями, а также уровнем использования средств федерального и бюджетов, предусмотренных в целях финансирования мероприятий муниципальной программы.

2. Оценка эффективности реализации муниципальной программы, цели (задачи) определяются по формуле:

$$E = \frac{\sum_{i=1}^n \frac{F_i}{N_i}}{n} \times 100\%, \text{ где:}$$

E – эффективность реализации муниципальной программы, цели (задачи), процентов;

F_i – фактическое значение i-го целевого показателя (индикатора), характеризующего выполнение цели (задачи), достигнутое в ходе реализации Программы (подпрограммы);

N_i – плановое значение i-го целевого показателя (индикатора), характеризующего выполнение цели (задачи), предусмотренное муниципальной программой;

n – количество показателей (индикаторов), характеризующих выполнение цели (задачи) муниципальной программы.

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий муниципальной программы значений целевых показателей (индикаторов) муниципальной программы эффективность реализации муниципальной программы (подпрограммы) по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

высокий (E 95 процентов);

удовлетворительный (E 75 процентов);

неудовлетворительный (если значение эффективности реализации муниципальной программы не отвечает приведенным выше уровням, эффективность ее реализации признается неудовлетворительной).

1. Оценка степени соответствия запланированному уровню затрат и эффективности использования средств федерального и областного

бюджетов ресурсного обеспечения муниципальной программы осуществляется путем сопоставления плановых и фактических объемов финансирования основных мероприятий муниципальной программы, представленных в таблице 2 к муниципальной программе по каждому источнику ресурсного обеспечения. Данные показатели характеризуют уровень исполнения финансирования в связи с неполным исполнением мероприятий муниципальной программы в разрезе указанных источников и направлений финансирования.

Уровень исполнения финансирования по муниципальной программы в целом определяется по формуле:

$$У_{\text{эф}} = \frac{\text{Фф}}{\text{Фп}}, \text{ где:}$$

У_{эф} – уровень исполнения финансирования муниципальной программы за отчетный период, процентов;

Фф – фактически израсходованный объем средств, направленный на реализацию мероприятий муниципальной программы, тыс. рублей;

Фп – плановый объем средств на соответствующий отчетный период, тыс. рублей.

Уровень исполнения финансирования представляется целесообразным охарактеризовать следующим образом:

- высокий (Е 95 процентов);
- удовлетворительный (Е 75 процентов);
- неудовлетворительный (если процент освоения средств не отвечает приведенным выше уровням, уровень исполнения финансирования признается неудовлетворительным).

РАЗДЕЛ VIII

предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения.

Нормативно-правовая база системы регулирования транспортной инфраструктуры

Транспорт » Анализ транспортной инфраструктуры на примере Республики Адыгея» Нормативно-правовая база системы регулирования транспортной инфраструктуры

Создание нормативной правовой базы транспортной деятельности, соответствующей складывающимся в России социально-экономическим условиям, является одной из важнейших задач государства в транспортной сфере.

Законодательной базой для разработки государственной транспортной политики, включая стратегию развития транспорта в целом и его отдельных отраслей, являются Конституция Российской Федерации, Гражданский кодекс Российской Федерации, Налоговый кодекс Российской Федерации, Бюджетный кодекс Российской Федерации, другие нормативные правовые акты, регулирующие общественные отношения, а также подзаконные нормативные правовые акты, относящиеся непосредственно к сфере деятельности транспортного комплекса.

За последние годы Министерством транспорта Российской Федерации разработан, принят палатами Федерального Собрания РФ и подписан Президентом РФ ряд федеральных законов, регулирующих деятельность транспортной отрасли России.

В области автомобильного транспорта и дорожного хозяйства:

- «О безопасности дорожного движения»;
- «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения»;
- «О транспортно-экспедиционной деятельности».

В области гражданской авиации:

- Воздушный кодекс Российской Федерации».

В области морского и речного транспорта:

- «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации»;
- «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации»

- «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

- «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»

Кроме того, ратифицирован целый ряд международных конвенций и соглашений, в том числе, Соглашение о международном транспортном коридоре «Север - Юг».

Вместе с тем значительная часть действующих на отдельных видах транспорта нормативных актов не в полной мере соответствуют, проводимым в государстве экономическим преобразованиям, связанным с развитием рыночных отношений, изменением форм собственности, и вызывает необходимость изменения правовой базы, регламентирующей работу транспортной отрасли.

Одним из главных условий дальнейшего развития транспортной системы является создание нормативной правовой базы транспортной сферы, отвечающей складывающейся социально-экономической ситуации, и ее постепенная гармонизация с правовыми нормами, действующими в странах ЕС, для обеспечения дальнейшей интеграции России в европейскую и мировую транспортную систему.

В этой связи представляется необходимым, прежде всего, принятие базовых законов по вопросам автомобильного транспорта, портовой деятельности и дорожного хозяйства, совершенствование нормативной правовой базы железнодорожного транспорта с учетом проводимой реформы федерального железнодорожного транспорта, создания и развития рынка железнодорожных перевозок.

Кроме того, необходимо проводить формирование законодательной базы транспортного комплекса с применением единых согласованных стандартов и требований, направленных на обеспечение безопасности, конкурентоспособности при выполнении перевозок различными видами транспорта.

«Транспортная стратегия Российской Федерации до 2020 года», разработанная и утвержденная Министерством транспорта РФ, является основным документом, который определяет направления транспортной политики страны. Согласно этому документу развитие современной эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей снижение транспортных издержек, ускорение движения грузов и пассажиров, является важнейшей стратегической целью. При этом практика государственно-частного партнерства является наиболее перспективной и предпочтительной при реализации инфраструктурных проектов. По словам министра транспорта РФ И. Левитина, долгосрочное планирование транспортного развития возможно только с учетом интересов бизнеса:

вложения в развитие транспортной инфраструктуры в соотношении «бизнес — бюджет» определены как 1 руб. к 2,5 руб.

Цели Министерства транспорта на 2010-2012 год:

Нормативные документы по транспортной безопасности

• **ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ от 21 февраля 2011 № 62**
"О Порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности"

РАСПОРЯЖЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ от 30 июля 2010 г. № 1285-Р
Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте

УКАЗ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ от марта 2010 года N 403
"О СОЗДАНИИ КОМПЛЕКСНОЙ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ"
ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН от 9 февраля 2007 года №16-ФЗ с изменениями

"О ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ"

• **ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ от 12 апреля 2010 г. N 87**
"О ПОРЯДКЕ ПРОВЕДЕНИЯ ОЦЕНКИ УЯЗВИМОСТИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ"

ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ от 11 февраля 2010 г. N 34
"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА РАЗРАБОТКИ ПЛАНОВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ"

• **ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ от 8 февраля 2011 г. N 41**
"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ТРЕБОВАНИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, УЧИТЫВАЮЩИХ УРОВНИ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ РАЗЛИЧНЫХ КАТЕГОРИЙ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ от 10 декабря 2008 г. N 940

"ОБ УРОВНЯХ БЕЗОПАСНОСТИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И О ПОРЯДКЕ ИХ ОБЪЯВЛЕНИЯ (УСТАНОВЛЕНИЯ)"

• **ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ от 21 ноября 2005 г. N 690**
"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЯ ОБ ОХРАНЕ СУДОХОДНЫХ

ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ И СРЕДСТВ НАВИГАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ от 31 марта 2009 г. N 289
"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ АККРЕДИТАЦИИ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ОЦЕНКИ УЯЗВИМОСТИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ"

• **ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ от 5 февраля 2010 г. N 27**
"О ПОРЯДКЕ ВЕДЕНИЯ РЕЕСТРА АККРЕДИТОВАННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ НА ПРОВЕДЕНИЕ ОЦЕНКИ УЯЗВИМОСТИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ"

РАСПОРЯЖЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ от 5 ноября 2009 г. N 1653-Р
"ПЕРЕЧЕНЬ РАБОТ, НЕПОСРЕДСТВЕННО СВЯЗАННЫХ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ"

• **ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ от 29 января 2010 г. N 22**
"О ПОРЯДКЕ ВЕДЕНИЯ РЕЕСТРА КАТЕГОРИРОВАННЫХ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ"

СОВМЕСТНЫЙ ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ №52, ФСБ РОССИИ № 112, МВД РОССИИ № 134 от 5 марта 2010 года
"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПЕРЕЧНЯ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ УГРОЗ СОВЕРШЕНИЯ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА В ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ"

• **ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ от 6 сентября 2010 г. N 194**
"О ПОРЯДКЕ ПОЛУЧЕНИЯ СУБЪЕКТАМИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ПЕРЕВОЗЧИКАМИ ИНФОРМАЦИИ ПО ВОПРОСАМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ"
Постановление Правительства Российской Федерации от 28 января 2015 г. № 65
"О внесении изменений в правила аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств"

• **ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ от 15 ноября 2010 г. № 248**
"Об утверждении Отраслевых типовых норм времени на работы по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства"

Нормативные ссылки

В настоящем методическом документе использованы ссылки на следующие документы:

1) СНиП 2.05.03-84* Мосты и трубы (ред. от 26.11.1991)

- 2) СНиП 2.05.02-85 Автомобильные дороги (ред. от 30.06.2003)
- 3) СНиП 2.07.01-89* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений
- 4) СНиП 23-05-95 Естественное и искусственное освещение
- 5) СНиП 35-01-2001 Доступность зданий и сооружений для ГОСТ Р 50597-93 Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения маломобильных групп населения
- 6) ГОСТ Р 50602-93 Кресла-коляски. Максимальные габаритные размеры
- 7) ГОСТ Р 50844-95 Автобусы для перевозки инвалидов. Общие технические требования
- 8) ГОСТ Р 50918-96 Устройства отображения информации по системе шрифта Брайля. Общие технические условия
- 9) ГОСТ Р 51090-97 Средства общественного пассажирского транспорта. Общие технические требования доступности и безопасности для инвалидов
- 10) ГОСТ Р 41.36-99 (Правила ЕЭК ООН № 36) «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения пассажирских транспортных средств большой вместимости в отношении общей конструкции»
- 11) ГОСТ Р 51256-99 Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Типы и основные параметры. Общие технические требования
- 12) ГОСТ Р 51261-99 Устройства опорные стационарные реабилитационные. Типы и технические требования
- 13) ГОСТ Р 51264-99 Средства связи, информатики и сигнализации реабилитационные электронные. Общие технические условия
- 14) ГОСТ Р 51630-2000 Платформы подъемные с вертикальным и наклонным перемещением для инвалидов. Технические требования доступности
- 15) ГОСТ Р 51647-2000 Средства связи и информации реабилитационные электронные. Документы эксплуатационные. Виды и правила выполнения
- 16) ГОСТ Р 51648-2000 Сигналы звуковые и осязательные, дублирующие сигналы светофора, для слепых и слепоглухих людей
- 17) ГОСТ Р 51671-2000 Средства связи и информации технические общего пользования, доступные для инвалидов. Классификация. Требования доступности и безопасности
- 18) ГОСТ Р 41.52-2001 (Правила ЕЭК ООН № 52) Единообразные предписания, касающиеся конструкции транспортных средств общего пользования малой вместимости

- 19) ГОСТ Р 51764-2001 Устройства подъемные транспортные реабилитационные для инвалидов. Общие технические требования
- 20) ГОСТ 5746-2003 Лифты пассажирские. Основные параметры и размеры
- 21) ГОСТ Р 52131-2003 Средства отображения информации знаковые для инвалидов. Технические требования
- 22) ГОСТ Р 1.12-2004 Стандартизация в Российской Федерации. Термины и определения
- 23) ГОСТ Р 1.5-2004 Стандартизация в Российской Федерации. Стандарты национальные Российской Федерации. Правила построения, изложения, оформления и обозначения
- 24) ГОСТ Р 52282-2004 Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний
- 25) ГОСТ Р 52289-2004 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств
- 26) ГОСТ Р 52290-2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования
- 27) ГОСТ Р 52398-2005 Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования
- 28) ГОСТ Р 52605-2006 Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения
- 29) ГОСТ Р 52765-2007 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация
- 30) ГОСТ Р 52766-2007 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования
- 31) ГОСТ Р 52875-2007 Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования
- 32) ГОСТ Р 51631-2008 (ЕН 81-70:2003) Лифты пассажирские. Технические требования доступности, включая доступность для инвалидов и других маломобильных групп населения
- 33) ОСТ 218.1.002-2003 Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования
- 34) ВСН 37-84 Инструкция по организации движения и ограждению мест производства дорожных работ
- 35) СП 35-101-2001 Проектирование зданий и сооружений с учетом доступности для маломобильных групп населения. Общие положения
- 36) СП 35-105-2002 Реконструкция городской застройки с учетом доступности для инвалидов и других маломобильных групп населения
- 37) ПБ 10-558-03 Правила устройства и безопасной эксплуатации лифтов

38) ОДМ 218.1.001-2005 Рекомендации по разработке и применению документов технического регулирования в сфере дорожного хозяйства

39) РДС 35-201-99 Порядок реализации требований доступности для инвалидов к объектам социальной инфраструктуры

40) Рекомендации по проектированию улиц и дорог городов и сельских поселений (составлены к главе СНиП 2.07.01-89*, утв. ЦНИИП градостроительства Минстроя России 01.01.1994)

41) Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах (утв. Распоряжением Минтранса России от 24.06.2002 № ОС-557-р)

42) Методические рекомендации по организации дорожного движения и ограждению мест производства дорожных работ (согласов. Департаментом ОБДД МВД России 19.02.2009 г. письмо № 13/6-1029)

43) МДС 35-10.2000 Промышленные предприятия, здания и сооружения для труда инвалидов различных категорий.