



РЕСПУБЛИКА ДАГЕСТАН
АДМИНИСТРАЦИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА
«СУЛЕЙМАН-СТАЛЬСКИЙ РАЙОН»

368760, сел. Касумкент, ул. Ленина, 26; тел: 8 (236) 3-44-46, факс: 8 (236) 3-41-54 email: amr.ssr@yandex.ru

«01» 09 2021 г.

№ 36

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального района «Сулейман-Стальский район» на 2020-2030 годы

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, Постановлением Правительства РФ от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Федеральным законом от 06.10.2003г. №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», руководствуясь Уставом муниципального района «Сулейман-Стальский район» постановляю:

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального района «Сулейман-Стальский район» на 2020-2030 годы (Приложение).
2. Разместить настоящее постановление на официальном сайте администрации муниципального района «Сулейман-Стальский район».
3. Контроль за исполнением постановления возложить на первого заместителя главы администрации муниципального района «Сулейман-Стальский район» Оруджева Л.А.

Глава муниципального района *М.А. Абдулмуталибов* Н.Абдулмуталибов

**МУНИЦИПАЛЬНАЯ ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО
РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ (ПКРТИ)
МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА «СУЛЕЙМАН-СТАЛЬСКИЙ
РАЙОН» НА 2020-2030 ГОДЫ**

Курск, 2020 г.

**МУНИЦИПАЛЬНАЯ ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО
РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ (ПКРТИ)
МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА «СУЛЕЙМАН-СТАЛЬСКИЙ
РАЙОН» НА 2020-2030 ГОДЫ**

Заказчик Программы:

Администрация муниципального района

«Сулейман-Стальский район»

Первый заместитель главы администрации

_____ /Л.А. Оруджев

« ____ » _____ 2020 г.

м.п.

Разработчик Программы:

ИП Костюков Павел Викторович

_____ /П.В. Костюков

« ____ » _____ 2020 г.

м.п.

Утверждена постановлением администрации

МР «Сулейман-Стальский район» от _____

№ _____

2020 г.

Содержание

Обозначения и сокращения.....	6
Определения	8
Введение.....	9
Паспорт муниципальной программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального района «Сулейман-Стальский район» на период 2020 – 2030 года.....	11
Раздел 1 Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры муниципального района «Сулейман-Стальский район»	17
Раздел 1.1 Анализ положения муниципального района «Сулейман-Стальский район» в структуре пространственной организации Российской Федерации и Республики Дагестан	17
Раздел 1.2 Социально-экономическая характеристика муниципального района «Сулейман-Стальский район».....	20
Раздел 1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	35
Раздел 1.4 Характеристика сети дорог муниципального района «Сулейман-Стальский район», параметры движения, экологическая нагрузка на окружающую среду, оценка качества содержания дорог.....	41
Раздел 1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, количество парковочного пространства.....	52
Раздел 1.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования.....	53
Раздел 1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.....	58
Раздел 1.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств.....	59
Раздел 1.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения	60

Раздел 1.10 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры.....	63
Раздел 1.11 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры	64
Раздел 1.12 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.....	65
Раздел 2 Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов.....	67
Раздел 2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития.....	67
Раздел 2.2 Прогноз транспортного спроса, характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта	71
Раздел 2.3 Прогноз развития дорожной сети	72
Раздел 2.4 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения	72
Раздел 2.5 Прогноз показателей безопасности дорожного движения	74
Раздел 2.6 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения	75
Раздел 3 Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта...	76
Раздел 4 Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.....	78
Раздел 4.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	78
Раздел 4.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	79
Раздел 4.3 Мероприятия для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.....	79
Раздел 4.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	80

Раздел 4.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	80
Раздел 4.6 Мероприятия по развитию сети дорог	81
Раздел 4.7 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков, по внедрению интеллектуальных систем.....	81
Раздел 4.8 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения	81
Раздел 4.9 Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности	82
Раздел 5 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	83
Раздел 6 Оценка эффективности мероприятий программы	83
Раздел 7. Предложения по совершенствованию обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения	87
Заключение	89
Список использованных источников	90
Приложение 1	92
Приложение 2	94
Приложение 3	95

Обозначения и сокращения

- АТП – автотранспортное предприятие
- вх. поток – входной транспортный поток
- ГИБДД – государственная инспекция безопасности дорожного движения
- ГП – городское поселение
- ГПТОП – городской пассажирский транспорт общего пользования
- д/с – детский сад
- ДТП – дорожно-транспортное происшествие
- ИЖС – индивидуальное жилищное строительство
- ИП – индивидуальный предприниматель
- КСОДД – комплексная схема организации дорожного движения
- МВД – министерство внутренних дел
- ОДД – организация дорожного движения
- ОМВД – отдел МВД
- ООО – общество с ограниченной ответственностью
- ООТ – остановка общественного транспорта
- ОП – остановочный пункт
- ОТ – общественный транспорт пасс. – пассажиры
- ПКРТИ – программа комплексного развития транспортной инфраструктуры
- ПО – программное обеспечение
- ПОДД – проект организации дорожного движения
- р-н – район
- СО – светофорный объект
- ТП – транспортный поток
- тр-т – транспорт
- ТС – транспортное средство
- ТСОДД – технические средства организации дорожного движения
- УДС – улично-дорожная сеть
- ЦРБ – центральная районная больница
- а/д – Автомобильная дорога

БДД – Безопасность дорожного движения
г. – Город
г.о. – Городской округ
ж/д – Железная дорога
ЛРТ – Легкорельсовый транспорт
МПТ – Массовый пассажирский транспорт
Пл. – Платформа
РФ – Российская Федерация
Ст. – Станция
СТП – Схема территориального планирования
МО – Муниципальное образование

Определения

Улично-дорожная сеть - совокупность улиц, площадей и дорог районного значения, соединяющих жилые и промышленные районы между собой, по которым осуществляется движение транспорта и пешеходов.

Капитальный ремонт автомобильной дороги - комплекс работ по замене и (или) восстановлению конструктивных элементов 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.

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.

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. **Автомобильный транспорт** - средство безрельсового транспорта с собственным двигателем.

Дорожное движение - совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

Дорожно-транспортное происшествие - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Введение

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это стратегический документ, предполагающий развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования.

Программа устанавливает перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, включая те, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии указанных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта, договорами о комплексном освоении территорий или о развитии застроенных территорий.

Программа должна обеспечивать:

- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории поселения, городского округа;
- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения или нормативами градостроительного проектирования;
- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселений и городских округов (далее - транспортный спрос);
- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселениях, городских округах;

- условия для управления транспортным спросом;
- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Объектами исследования программы комплексного развития транспортной инфраструктуры являются – улично-дорожная сеть (далее – УДС), организация дорожного движения (далее – ОДД) и транспортно-эксплуатационное состояние дорог, транспортный комплекс на территории муниципального района «Сулейман-Стальский район».

Паспорт муниципальной программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального района «Сулейман-Стальский район» на период 2020 – 2030 года

Наименование программы	Муниципальная программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального района «Сулейман-Стальский район» на период на 2020-2030 годы (далее - Программа)
Основание для разработки Программы	<p>Федеральный закон от 01.01.01 года «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты в Российской Федерации».</p> <p>Закон Республики Дагестан от 1 декабря 2011 года №77 «О дорожном фонде Республики Дагестан».</p> <p>Постановление Правительства Республики Дагестан от 29 декабря 2011года №55 «Об утверждении Порядка формирования и использования бюджетных ассигнований дорожного фонда Республики Дагестан».</p> <p>Федеральный закон «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» от 06.10.2003 № 131-ФЗ.</p> <p>Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ.</p> <p>Федеральный закон от 29 декабря 2014 г. N 456-ФЗ "О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законодательные акты РФ.</p> <p>Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 “Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений”.</p>
Заказчик Программы	Администрация МР «Сулейман-Стальский район»
Разработчик Программы	ИП Костюков Павел Викторович

<p>Ответственный исполнитель Программы</p>	<p>МБУ «Управление капитального строительства»</p>
<p>Цель Программы</p>	<p>Обеспечение комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории муниципального района «Сулейман-Стальский район»:</p> <ul style="list-style-type: none"> • развитие транспортной инфраструктуры на территории муниципального района «Сулейман-Стальский район» Республики Дагестан, сбалансированное и скоординированное с иными сферами жизни деятельности района; • формирование условий для социально-экономического развития района; • снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду; • проведение ремонта муниципальных дорог муниципального района «Сулейман-Стальский район» • расширение муниципальных дорог с твердым покрытием, их ремонт, доведение транспортно-эксплуатационных показателей муниципальных дорог до нормативных требований.
<p>Задачи Программы</p>	<p>Программа направлена обеспечить:</p> <ul style="list-style-type: none"> • безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории поселения, городского округа; • доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов

экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения или нормативами градостроительного проектирования;

- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселений и городских округов (далее - транспортный спрос);

- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселениях, городских округах;

- условия для управления транспортным спросом;

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

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

- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

<p>Целевые показатели (индикаторы) Программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> • обеспеченность, качественного и эффективного транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории района; • доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселений района; • развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями в передвижении населения и грузов на территории района (далее-транспортный спрос); • условия для управления транспортным спросом; • развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью района; • создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; • создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; • условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения; • эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры
<p>Сроки и этапы реализации Программы</p>	<p>2020-2030 г.</p>

<p>Мероприятия Программы</p>	<p>Мероприятия программы направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по направлениям:</p> <ul style="list-style-type: none"> • улучшение состояния УДС на территории муниципального района «Сулейман-Стальский район»; • мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта; • мероприятия по развитию транспорта общего пользования; • мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового транспорта, включая развитие парковочного пространства; • мероприятия по развитию пешеходного и велосипедного передвижения; • мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, средств коммунальных и дорожных служб; • мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков; • мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем; • мероприятия по снижению воздействия транспорта на среду и здоровье населения; • мероприятия по развития парковочного пространства; • мероприятия по контролю за работой транспортной инфраструктуры.
<p>Объемы и источники финансирования Программы</p>	<p>Объем финансирования на 2020-2035 г. составляет всего - 552401,00 тыс. руб.</p> <p>Финансовое обеспечение предполагается из муниципального бюджета, средства республиканских субсидий, а также из внебюджетных источников.</p>

Ожидаемые результаты реализации Программы

К концу срока Программы за счет реализации программных мероприятий предполагается достижение следующих результатов:

Полный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения;

Сокращение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Сокращение доли ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП.

Раздел 1 Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры муниципального района «Сулейман-Стальский район»

Раздел 1.1 Анализ положения муниципального района «Сулейман-Стальский район» в структуре пространственной организации Российской Федерации и Республики Дагестан

Сулейман-Стальский район — административно-территориальная единица и муниципальное образование (муниципальный район) в составе Республики Дагестан Российской Федерации.

Административный центр — село Касумкент. Расстояние до республиканского центра — Махачкалы — 200 км, до ближайшего города Дербента — 40 км.

Граничит:

- на севере – с Табасаранским районом.
- на северо-западе – с Хивским районом.
- на востоке, юге и юго-востоке – с Магарамкентским районом.
- на западе и юго-западе – с Курахским районом.

Площадь территории муниципального района составляет — 666,25 км², или 1,3 % от общей площади Дагестана.

Постановлением 4-й сессии ДагЦИК от 22.11.1928 г. из Гюнейского, Улусского, Кутур-Кюринского, а также 9 лезгинских сел бывшего Южно-Табасаранского, участков Кюринского округа образован Касумкентский кантон. Постановлением ВЦИК от 3.06.1929 г. кантон преобразован в район. Указом ПВС РСФСР от 1.02.1963 г. образован Касумкентский сельский район, с включением в его состав территории упраздненных Курахского и части Магарамкентского районов. Указом ПВС РСФСР от 12.01.1965 г. район восстановлен в прежних границах.

12 мая 1969 года, в честь столетия выдающегося поэта — Сулеймана Стальского — Указом Президиума Верховного Совета РСФСР Касумкентский район был переименован в Сулейман-Стальский.

В состав Сулейман-Стальского муниципального района входят 16 муниципальных образований со статусом сельских поселений и 39 населённых пунктов в их составе.

Таблица 1 – Состав МР «Сулейман-Стальский район» Республики Дагестан

№ п/п	Поселение	Административный центр	Количество поселений	Население ¹	Площадь ² , км ²
1	сельсовет Алкадарский	село Алкадар	2	√1576	7,45
2	сельсовет Ашага-Стальский	село Ашага-Стал	2	√5634	5,16
3	сельсовет Герейхановский	село Герейхановское	3	√4600	4,68
4	село Даркуш-Казмаляр	село Даркуш-Казмаляр	1	√2802	1,73
5	сельсовет Испикский	село Испик	3	√1428	5,86
6	сельсовет Карчагский	село Карчаг	4	√4494	21,70
7	сельсовет Касумкентский	село Касумкент	3	√14 274	36,04
8	село Куркент	село Куркент	1	√3843	1,86
9	сельсовет Новомакинский	село Новая Мака	2	√4449	4,53
10	село Орта-Стал	село Орта-Стал	1	√2812	6,01
11	сельсовет Уллугатагский	село Уллугатаг	6	√1786	23,49
12	село Хпюк	село Хпюк	1	√220	0,18
13	сельсовет Цмурский	село Цмур	3	√1118	5,80
14	сельсовет Шихикентский	село Шихикент	5	√1885	7,32
15	село Эминхюр	село Эминхюр	1	√3276	2,53
16	село Юхари-Стал	село Юхари-Стал	1	√1601	4,99

Современная территория муниципального района «Сулейман-Стальский район», представлена на рисунке 1.

¹ На конец 2019 г.

² На конец 2019 г.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры МР «Сулейман-Стальский район» Республики Дагестан

Карта-схема территории МР «Сулейман-Стальский район»

- | | |
|----------------------------------|----------------------|
| Граница | Зоны |
| Граница МР | Лес |
| Граница поселения | Территория поселения |
| Поселения | Водный объект |
| Куревки Сельское поселение | |
| Касимовки Административный центр | |
| Дороги | |
| Автомобильная дорога | |
| Автомобильная дорога | |
| Грунтовая автомобильная дорога | |

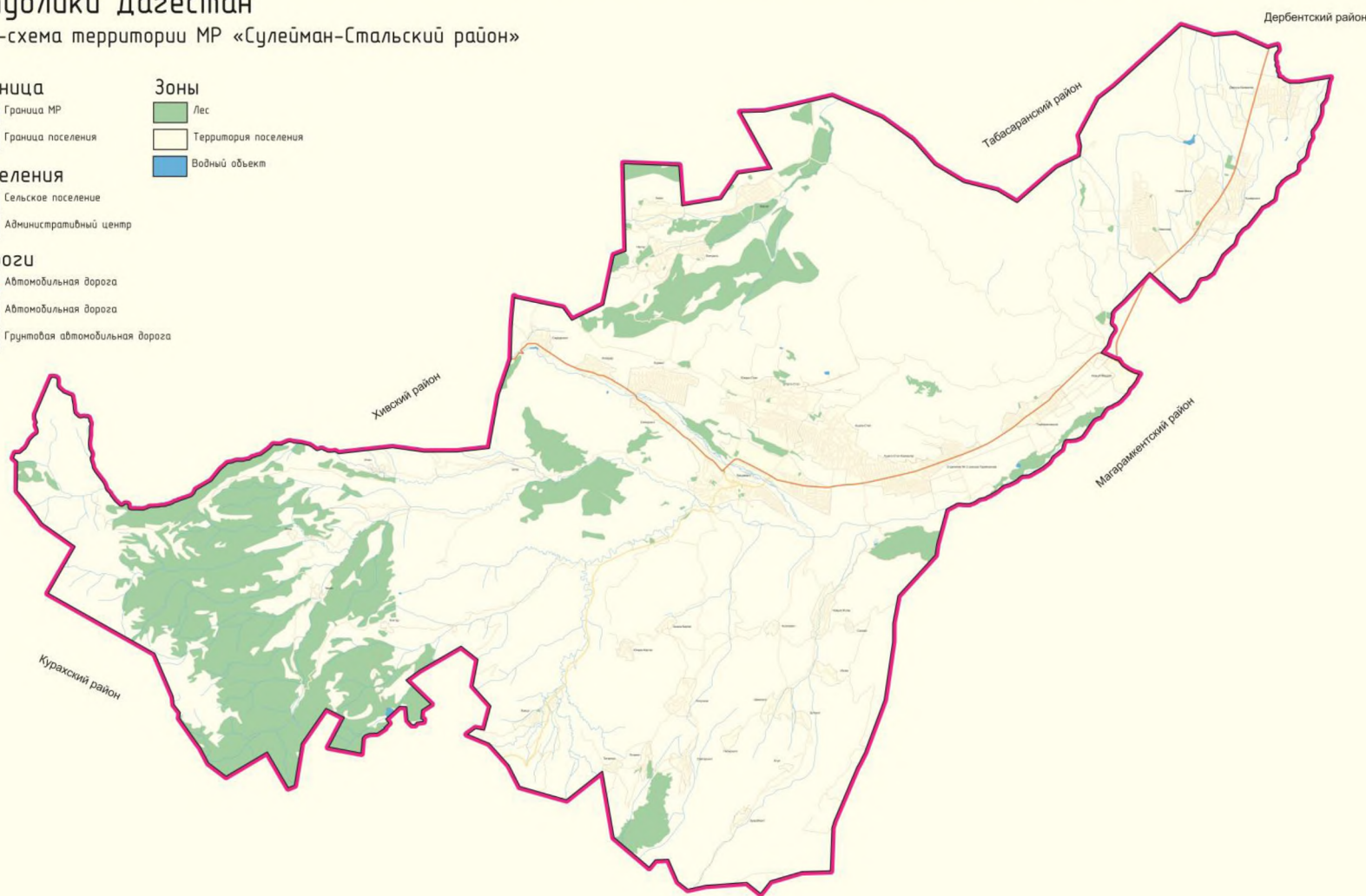


Рисунок 1 - Карта территории муниципального района «Сулейман-Стальский район»

Раздел 1.2 Социально-экономическая характеристика муниципального района «Сулейман-Стальский район»

Раздел 1.2.1 Население. Трудовые ресурсы. Экономика

Согласно данным федеральной службы государственной статистики по Республике Дагестан численность населения муниципального района «Сулейман-Стальский район» на момент разработки программы комплексного развития транспортной инфраструктуры составляет 55798 человек.

Площадь МР «Сулейман-Стальский район» составляет 666250 га или 666,25 км². Плотность населения составляет 83,75 чел./км².

В таблице 1 и на рисунках 2 – 3 представлена статистика по динамике численности населения, числу родившихся, умерших и т.д. в МР «Сулейман-Стальский район».

Таблица 1 – Динамика общей численности

Показатели	Ед. измерения	2015	2016	2017	2018	2019
Численность всего населения по полу и возрасту на 1 января текущего года						
Всего						
на 1 января	человек	57374	57253	56656	56219	55798
Женщины						
на 1 января	человек	29303	29175	28814	28552	28289
Мужчины						
на 1 января	человек	28071	28078	27842	27667	27509
Число умерших	человек	387	-	384	332	-
Число родившихся (без мертворожденных)	человек	919	-	664	655	-
Прирост (убыль)	человек	-	-	280	323	-

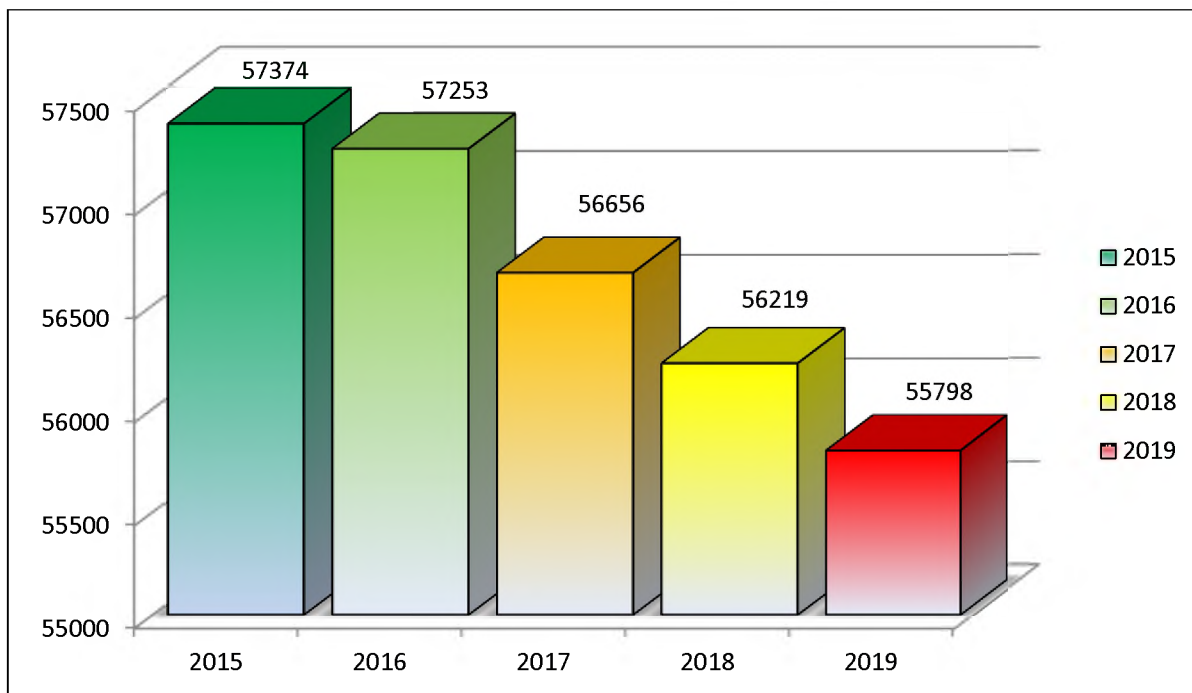


Рисунок 2 – Общая динамика численности населения

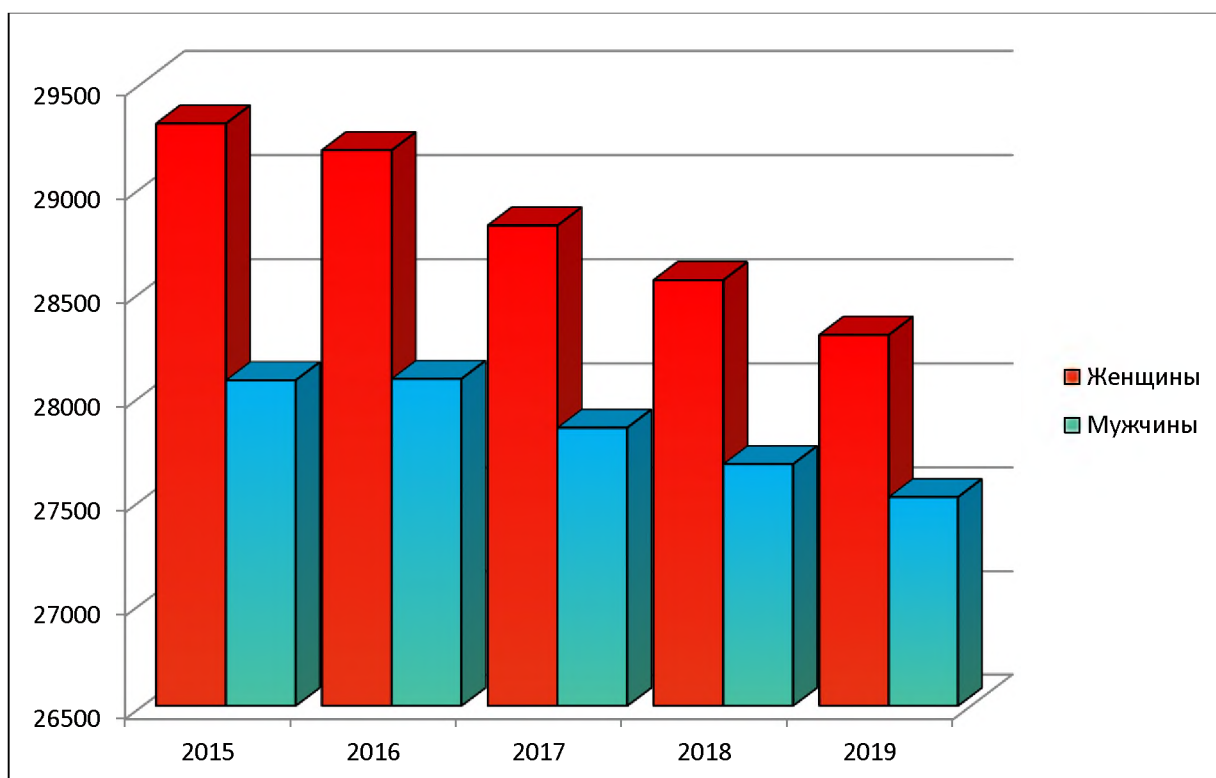


Рисунок 3 – Динамика численности населения по половому признаку

В целом, за период с 2015 по 2019 год (включительно) численность населения по МР снизилась на 1576 человек. В процентном соотношении численность населения муниципального образования за этот период уменьшилась на 2,75 % (ежегодно на 0,55 %).

Показатель рождаемости в МР «Сулейман-Стальский район» за рассматриваемый период снизился на 40,3 % (919 в 2015 году и 655 на начало 2019 г.).

Показатель смертности за рассматриваемый период снизился на 16,6 %.

В современных условиях важную роль в формировании численности населения играет миграция, являясь единственной возможным источником, компенсирующим естественную убыль населения.

Число прибывавших на территории МР «Сулейман-Стальский район» составляла 1163 человек, а на 2019 г. миграция составила 1177 человек, таким образом, миграционный приток населения увеличился на 1,2%.

Половозрастная структура населения на момент составления программы комплексного развития транспортной инфраструктуры представлена в таблице 2.

На рисунке 4 представлено процентное соотношение трудоспособности населения на момент разработки ПКРТИ.

Таблица 2 – Половозрастная структура населения

Показатели	Ед. измерения	2015	2016	2017	2018	2019
Всего		57374	57253	56656	56219	55798
моложе трудоспособного возраста						
на 1 января	человек	14516	14270	13853	13553	13447
трудоспособный возраст						
на 1 января	человек	35105	34654	34135	33702	33423
старше трудоспособного возраста						
на 1 января	человек	7753	8329	8668	8964	8928

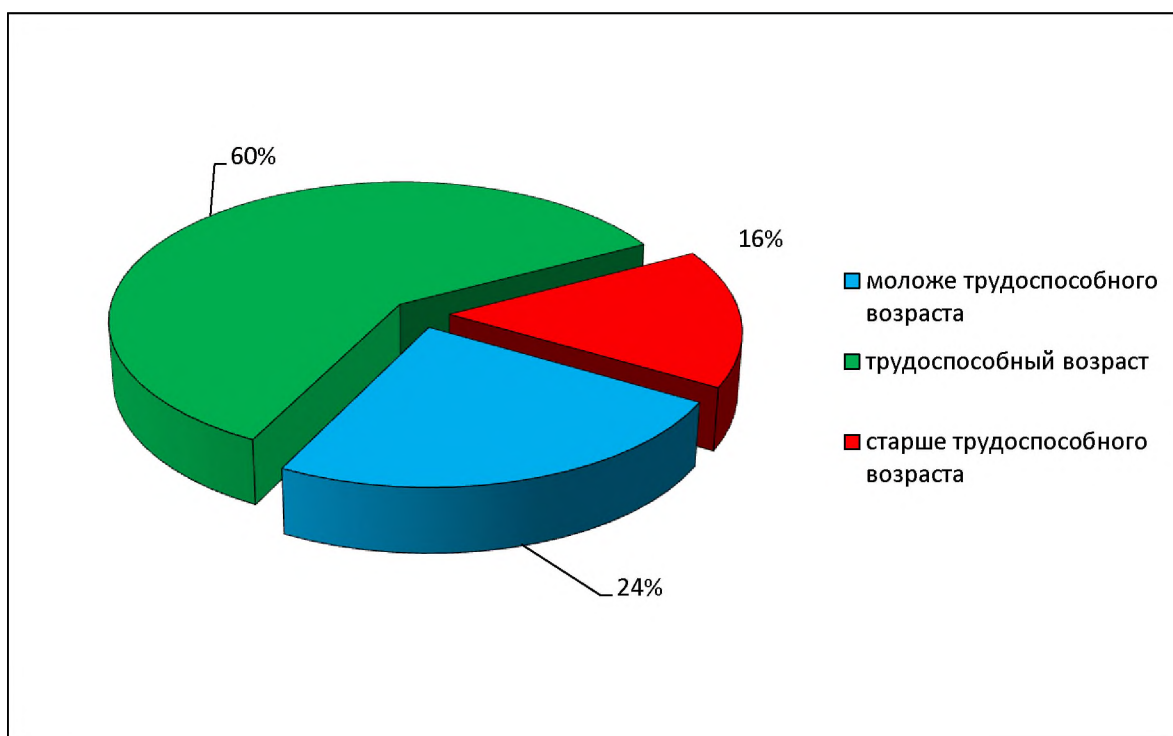


Рисунок 4 – Процентное соотношение населения по трудоспособности

Из таблицы 2 и рисунка 4 видно, что в возрастной структуре населения наиболее низкий процент составляет группа населения старше трудоспособного возраста, при этом, группа населения моложе трудоспособного возраста составляет довольно высокий процент, что в свою очередь в перспективе окажет положительное влияние на группу населения в трудоспособном возрасте.

Дополнительным резервом трудовых ресурсов являются пенсионеры по возрасту, продолжающие трудовую деятельность.

Исходя из динамики численности населения, можно сделать вывод, что тенденция изменения демографической ситуации в отрицательную сторону будет продолжаться в перспективе на краткосрочный период. Такая тенденция характерна для большинства муниципальных образований Республики Дагестан и Российской Федерации в целом.

Одной из проблем МР – стареющее население, согласно международным стандартам если доля лиц старше трудоспособного возраста (65+) составляет более 7 % от общей численности населения, то оно может считаться старым.

Согласно федеральной службе статистики доля лиц старше 65 лет в МО составляет 16 % , а следовательно стандарты превышены, и население может считаться стареющим.

Важно отметить, что сокращение численности населения влечет за собой снижение количества трудоспособного населения и число занятых в экономике, что является негативной тенденцией развития муниципального образования, поэтому необходима стабилизация и увеличение численности населения ежегодно.

В настоящее время Правительствами Российской Федерации и Республики Дагестан уделяется большое внимание развитию малых и средних предприятий, поддержке предпринимательства.

Малый бизнес рассматривается как важный инструмент решения проблемы нехватки рабочих мест. В соответствии с банком вакансий заявляется потребность квалифицированных рабочих кадрах.

Природно-климатическое и географическое положение определило специфику развития основных отраслей экономики района.

Общая структура экономики на протяжении последних лет достаточно стабильна: удельный вес традиционно принадлежит сельскому хозяйству и промышленному производству.

Экономика района представлена широким спектром отраслей материального производства, а именно:

- промышленность.
- строительство.
- транспорт.
- торговля и общественное питание.
- связь.
- нематериальная сфера экономики.

Также на территории МР «Сулейман-Стальский район» находятся домовладения, предоставляющие услуги по временному размещению.

Агропромышленная функция, с учетом имеющегося природно-ресурсного и кадрового потенциала, а также тенденции роста объемов производства и переработки, может рассматриваться как профильная для района, имеющая стратегическое значение.

Для представителей бизнеса существует открытый и свободный доступ к административным ресурсам; возникающие административные барьеры оперативно устраняются.

В перспективе наибольшее развитие должна получить пищевая отрасль промышленности и отрасль стройиндустрии.

Раздел 1.2.2 Инвестиционная привлекательность

На территории МР «Сулейман-Стальский район» активно проводится работа по развитию инвестиционной деятельности. Проводятся встречи с представителями предприятий, организаций, индивидуальными предпринимателями по вопросам возможного инвестирования, в том числе организуются встречи с руководителями предприятий, заинтересованных в привлечении инвестиционных ресурсов.

Также сформирован перечень инвестиционно-привлекательных площадок муниципального образования, который систематически актуализируется.

Подобраны не только свободные земельные участки, но и площадки, имеются здания, которые могут быть использованы для размещения мощностей, производств.

На момент составления ПКРТИ потребительский рынок района имеет устойчивое состояние и характеризуется высокой насыщенностью товарами и услугами.

Помимо организаций, предоставляющих бытовые услуги населению (парикмахерские услуги, риэлтерские услуги, ремонт квартир, бытовой техники, автотранспорта и др.), действуют и СМП по обслуживанию предприятий (помощь в составлении налоговой отчетности, архитектурно-строительные бюро и др.).

Основные проблемы развития заключаются в недостаточном количестве размещения объектов обслуживания.

Уровень обеспеченности услугами предприятий бытового, коммунального обслуживания мала, в настоящее время она составляет порядка 70-75% от нормативной.

Основные задачи развития торговли:

- обновление и модернизация производственных мощностей с целью увеличения конкурентоспособной продукции;
- дополнительное размещение объектов обслуживания;
- продвижение продукции предприятий, малого бизнеса, и др. за пределы региона, активное развитие внутренних и внешних экономических связей;
- повышение инвестиционной привлекательности муниципального района «Сулейман-Стальский район» как площадки для ведения бизнеса.

Раздел 1.2.3 Жилищный фонд и градостроительная деятельность

Согласно ч. 1 ст. 1 Градостроительного кодекса Российской Федерации градостроительная деятельность – это деятельность по развитию территорий, в том числе городов и иных поселений, осуществляемая в виде территориального планирования, градостроительного зонирования, планировки территории, архитектурно-строительного проектирования, строительства, капитального ремонта, реконструкции, сноса объектов капитального строительства, эксплуатации зданий, сооружений, благоустройства территорий.

Применительно к территории МР «Сулейман-Стальский район» разработаны и утверждены документы территориального планирования.

В положении о территориальном планировании СТП РФ применительно к территориям МР указаны сведения о видах, назначении и наименованиях планируемых для размещения объектов, их основные характеристики, местоположение, а также характеристики зон с особыми условиями

использования территорий в случае, если установление таких зон требуется в связи с размещением данных объектов.

Подготовка документации по планировке территории осуществляется в целях обеспечения устойчивого развития территорий, в том числе выделения элементов планировочной структуры, установления границ земельных участков, установления границ зон планируемого размещения объектов капитального строительства, определения характеристик и очередности планируемого развития территории.

Жилищно-коммунальный комплекс - сложный многосоставной сектор экономики. В целом жилищно-коммунальное хозяйство представляет собой непосредственно жилищный фонд с инженерной инфраструктурой и специализированными предприятиями, которые обеспечивают решение общерайонных задач, связанных с теплоснабжением, водоснабжением и водоотведением, сбором и утилизацией бытовых отходов.

В границах муниципального образования существующий жилищный фонд на 2019 год составляет 1889 тыс.м².

Средняя обеспеченность населения жильем составляет 33,6 м²/чел и имеет тенденцию к росту в связи с новым капитальным строительством.

В целом, уровень благоустройства жилищного фонда довольно высок, и находится на среднем уровне относительно других субъектов РФ. Отдельные низкие значения таких показателей, как уровень обеспеченности централизованным горячим водоснабжением, наличие ванны и душа, обуславливаются наличием индивидуального жилья усадебного типа, для которого характерны традиционно низкие показатели уровня обеспеченности данными видами услуг, как по Республики Дагестан, так и в целом по России.

Основные принципы развития жилищного строительства МО:

- освоение территорий в существующих границах населенных пунктов;
- реновация существующих домов с увеличением площади дома;
- осуществление нового жилищного строительства в соответствии с утвержденной документацией муниципального образования;

Раздел 1.2.4 Здоровоохранение

Уровень здоровья населения района, особенно молодого поколения, во многом обуславливается уровнем развития системы здравоохранения. Показатели состояния здоровья и качества жизни населения являются индикатором социально-экономического развития района в целом.

Целью проводимой политики в сфере здравоохранения является повышение качества и доступности медицинских услуг, обеспечивающее снижение уровня заболеваемости населения района и увеличение продолжительности их жизни.

Градостроительство оказывает заметное влияние на формирование системы здравоохранения в части номенклатуры, количества и размещения объектов.

В последние годы идет масштабная модернизация здравоохранения и реализация национального проекта «Здоровье». Ее первый этап практически завершен.

В динамике последних лет наблюдается стабильный уровень обеспеченности населения медицинскими услугами (врачами, поликлиническими учреждениями и т.д.), расширение объемов медицинской помощи, оказываемой населению. Все отделения возглавляются опытными специалистами с высшими категориями. Выросла укомплектованность средним медицинским персоналом.

Отмечается тенденция улучшения меню показателей здоровья населения:

- снижение смертности населения;
- снижение мертворождаемости;
- снижение общей и первичной заболеваемости подростков, взрослого населения;
- снижение первичной заболеваемости туберкулезом детей и подростков;
- снижение первичной заболеваемости злокачественными новообразованиями;
- снижение первичного выхода на инвалидность взрослого населения;
- повышение охвата профилактическим осмотром взрослого населения;

- увеличение количества клинико-диагностических исследований (лабораторных, эндоскопических, ультразвуковых, ЭКГ).

Главной проблемой является недостаточное приобретение современного диагностического оборудования, низкая заработная плата медицинских работников, недостаточное обеспечение жильем.

Раздел 1.2.5 Образование

Система образования является одной из базовых отраслей социального сектора. Целью муниципальной политики в области развития образования является обеспечение государственных гарантий и прав граждан на доступность муниципальных образовательных услуг.

Повышение качества образовательных услуг, модернизация муниципальной системы образования будут способствовать духовно-нравственному, физическому развитию учащихся, формированию у них ответственной жизненной позиции.

Образовательная система состоит из:

- Учреждений дошкольного образования;
- Общеобразовательных учебных заведений;
- Учреждений дополнительного образования;

Развитие сферы образования характеризуется следующими основными тенденциями:

- увеличение потребности в услугах по дошкольному образованию. На протяжении последних лет наблюдается рост дошкольников, посещающих дошкольные звенья;
- изменение требований к условиям ведения образовательной деятельности.
- переход на новые образовательные стандарты;
- развитие информационных и дистанционных форм образования;
- усиление внимания к развитию одаренных детей, активное участие во Всероссийской олимпиаде, в различных конкурсах;

- изменение требований к профессиональной подготовке педагогов, формирование их профессиональных компетенций, ориентированных на обеспечение качества образования;
- усиление внимания к формированию активной жизненной позиции школьников, гражданскому, патриотическому воспитанию;
- создание безопасных условий обучения и воспитания, сохранения и укрепления здоровья.

Негативные тенденции:

- образовательный процесс ведется в помещениях, не всегда полностью отвечающих современным требованиям;
- старение учительских кадров. Отсутствие условий для привлечения молодых кадров на село.

В целом учреждения образования обеспечивают потребности населения в получении образования.

Раздел 1.2.6 Культура

Главной целью сферы культуры района является предоставление жителям возможности получения необходимых культурных благ.

В районе реализуется значительный объем эффективных мероприятий, направленных на сохранение и развитие сферы культуры. Несмотря на неблагоприятные тенденции, удалось сохранить, реорганизовать, а в ряде случаев и развить сеть учреждений культуры. Учреждения культуры района немало делают для сохранения культурного наследия, удовлетворения духовных потребностей горожан и сельчан, для обеспечения их приятного и содержательного отдыха.

Основные направления деятельности в сфере культуры:

- создание условий для сохранения и развития культурного наследия;
- организация учебного и творческого процесса в учреждениях культуры, совершенствование форм и методов их работы;

- формирование эффективной инфраструктуры, основанной на современных технологиях и обеспечивающей динамичное развитие культуры и искусства как целостной системы;

- активная работа в области физической культуры и спорта.

Наиболее острые проблемы:

- устаревшая материально-техническая база учреждений культуры, физкультуры и спорта;

- отставание учреждений культуры района в сфере информатизации и новых технологий, оснащении современными техническими средствами;

- дефицит квалифицированных кадров;

- низкий уровень заработной платы работников культуры;

- недостаточное финансирование основных стратегических направлений развития сферы культуры;

- высокая степень риска возникновения различных чрезвычайных ситуаций на объектах.

Раздел 1.2.7 Климатический, геологический анализ территории, полезных ископаемых, гидрографии

МР «Сулейман-Стальский район» входит в состав особой зоны Дагестана – в зону Юждаг, является равнинно-предгорной территорией республики.

Сулейман-Стальский муниципальный район является равнинно-предгорной территорией Дагестана, при изменении абсолютных отметок поверхности от 200 - 600 м в восточной и северной части территории до 2000 - 1200 м в западной и в южной части района.

Практически вся территория района подвержена многим опасным природным процессам (эрозия, оползни, осыпи и обвалы, сели, наводнения, ливневые дожди, ураганные ветры, градовые явления, и др.), имеет сильно расчлененный рельеф, высокую эродированность почв.

В Сулейман-Стальском районе климат континентальный.

Средняя температура в холодный период (ноябрь-март) составляет 1,8°C). Среднемесячная температура января опускается до -4°C, абсолютный минимум примерно равен -25°C. Глубина промерзания глинистых грунтов достигает 80 см.

Устойчивый снежный покров в горах сохраняется 80-150 дней, в долинах 30-50 дней и менее.

Средняя температура воздуха в июле составляет +16- +20°C, в долинах поднимается до +24°C. Среднемесячная температура тёплого периода приближается к +17°C. Абсолютный максимум равен +39°C.

Продолжительность солнечного сияния увеличивается с востока на запад.

Количество осадков уменьшается от 400 мм – на западе до 300 мм – в восточной части. Большая часть осадков выпадает в тёплый период, в холодный – их количество не превышает 100 мм.

Средняя годовая скорость ветра в южной части района достигает 4 м/сек, в северной составляет 2-3 м/сек. Однако почти ежегодно значительная часть территории Сулейман-Стальского района подвергается ураганным ветрам, скоростью до 32 м/с.

В общем, климатические условия района не препятствуют осуществлению любых видов хозяйственной деятельности, в том числе, рекреации.

На территории Сулейман-Стальского района в его юго-западной части преобладают горно-луговые и горные лугово-лесные почвы. К северо-востоку характер почв меняется: появляются коричневые, которые далее к северо-востоку заменяются каштановыми солонцеватыми почвами.

Горно-луговые почвы характеризуются высоким содержанием гумуса (6-10 %). Для других почв, распространённых на территории района, содержание гумуса чаще всего не превышает 2-4 %. Почвы, в основном, не засолены. Засоленность отмечается лишь в северо-восточной части территории.

Эродированность почв достигает 75%. Для повышения продуктивности почв необходимо проведение на значительной территории района мелиоративных работ.

Гидрографическая сеть района весьма разветвлённая. Она представлена р. Гюльгерычай рассекающей территорию района в субширотном направлении, с её многочисленными левыми и правыми притоками первого, второго, третьего и т.д. порядка, крупнейшими из которых являются Чирахчай, Курах и др.

Питание этих рек, в основном, дождевое и подземное. Режим рек этого типа характеризуется высокими и кратковременными дождевыми паводками весной, летом и осенью.

Паводки могут превышать средний годовой расход в 3-4 раза. И таких паводков может быть 10-15 в год. Отдельные паводки могут превышать средний годовой расход в 20-100 раз.

Летняя межень искажается из-за разбора воды на орошение. Зимняя-приходится на январь, февраль и может составлять только 10-20 % от годового расхода.

Весной проходит от 30 до 60 % годового объёма стока на всех реках. Высокий сток на предгорных реках наблюдается в июле-августе, затем - в сентябре-ноябре постепенно снижается. В зимний период все реки переходят на подземное питание и сток сокращается. Минимальный сток наблюдается в феврале, когда исчерпываются ресурсы подземных вод.

В геологическом строении территории района принимают участие породы юры, мела, неогена, перекрытые четвертичными отложениями.

Четвертичными отложениями р. Гюльгерычай сложена также крайняя восточная часть района. Коренные породы представлены мергелями, глинами, сланцами, песчаниками. Общая мощность их достигает 5000-6000 м.

В тектоническом отношении западная часть территории района приурочена к северному крылу мегантиклинория Большого Кавказа, восточная – к Южно-Дагестанской области линейных складок, Терско-Каспийского передового прогиба. С северо-запада на юго-восток территория района рассекается Ушкартско-Чирахским разломом (предполагаемым), параллельным ему Мугринским разломом глубокого заложения, по которому и проходит граница между названными тектоническими регионами.

Южная часть района с юго-запада на северо-восток рассечена Самурским разломом глубокого заложения.

В Сулейман-Стальском районе имеется ряд рудопроявлений и месторождений полезных ископаемых. В районе имеется 3 рудопроявления ртути. Выявленные аномалии ртути представлены киноварью, самородной ртутью. Содержание ртути в отмеченных рудопроявлениях колеблется от следов до 0,07%.

Яргильское и Хпюкское рудопроявления ртути являются наиболее перспективными.

В Дагестане известно до 16 месторождений фосфоритов, два из которых находятся в Сулейман-Стальском районе: Нутюгское и Касумкентское. Месторождения приурочены к меловым отложениям.

Касумкентское месторождение имеет промышленное значение. В нём выделяются несколько фосфоритовых слоёв, один из которых имеет мощность 0,16-1,3 м и протяжённость свыше 2 км.

Содержание P_2O_5 в желваках и ядрах фауны 14,4-24,0 %, в породе – до 2,0 %. В Сулейман-Стальском районе в окрестностях с. Карчааг в отложениях неогена в песчано-известковой толще выявлено проявление селитры.

Содержание селитры в породах достигает 51 кг на 1 м³ породы, а в среднем составляет 10-12 кг на 1 м³ породы.

На территории района имеется два крупных месторождения доломитизированных известняков: Царахкентское и Касумкентское. Они связаны, в основном, с карбонатными отложениями верхнеюрского и мелового возраста.

Доломитизированные толщи имеют мощность до 200 м. Запасы доломитизированных известняков практически неисчерпаемы.

Они могут являться сырьём для получения металлического магния, а также быть использованы в качестве огнеупорных изделий, строительного материала и т.д. Особый интерес доломитизированные известняки представляют как флюсовое сырьё для чёрной металлургии.

Также в районе имеются два месторождения известняков. Они находятся вблизи с. Аликент и в 4 км к северо-востоку от с. Касумкент.

В рассматриваемом районе известны также два разрабатываемых месторождения мергелей: Касумкент, Мамраш. Эти месторождения используются местным населением для получения бутового и стенового камня, используемых населением в строительстве.

Для нужд местного населения в качестве строительных материалов используются также глины, песчаники и т.д.

Исходя из вышесказанного следует, что в районе имеются все предпосылки для дальнейшего развития минерально-сырьевой базы, для чего необходимо проведение на территории района геологоразведочных работ как с целью утверждения запасов имеющихся месторождений, так и с целью поисков новых видов полезных ископаемых.

Раздел 1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Раздел 1.3.1 Общие положения

Район занимает выгодное транспортно-географическое положение к главным транспортным коммуникациям республики – федеральной железной дороги и федеральной автомагистрали «Кавказ».

Расстояние от муниципального района до ближайшей железнодорожной станции Белиджи – 35 км.

Муниципальный район «Сулейман-Стальский район» Республики Дагестан имеет транзитное положение, и удобные транспортные связи с другими горными районами Юждага.

Транспортную инфраструктуру района образуют линии, сооружения и устройства внешнего и внутреннего транспорта.

Основные внешние грузовые и пассажирские перевозки осуществляются, автомобильным транспортом.

Ж/д транспорт отсутствует, воздушный и водный транспорт не используется для перевозки пассажиров и корреспонденций между поселениями.

Раздел 1.3.2 Автомобильный транспорт

Согласно опросу населения, представленному на рисунке 5, доминирующую роль в обеспечении потребностей населения в перевозках на территории МР «Сулейман-Стальский район» играет личный автомобильный транспорт.

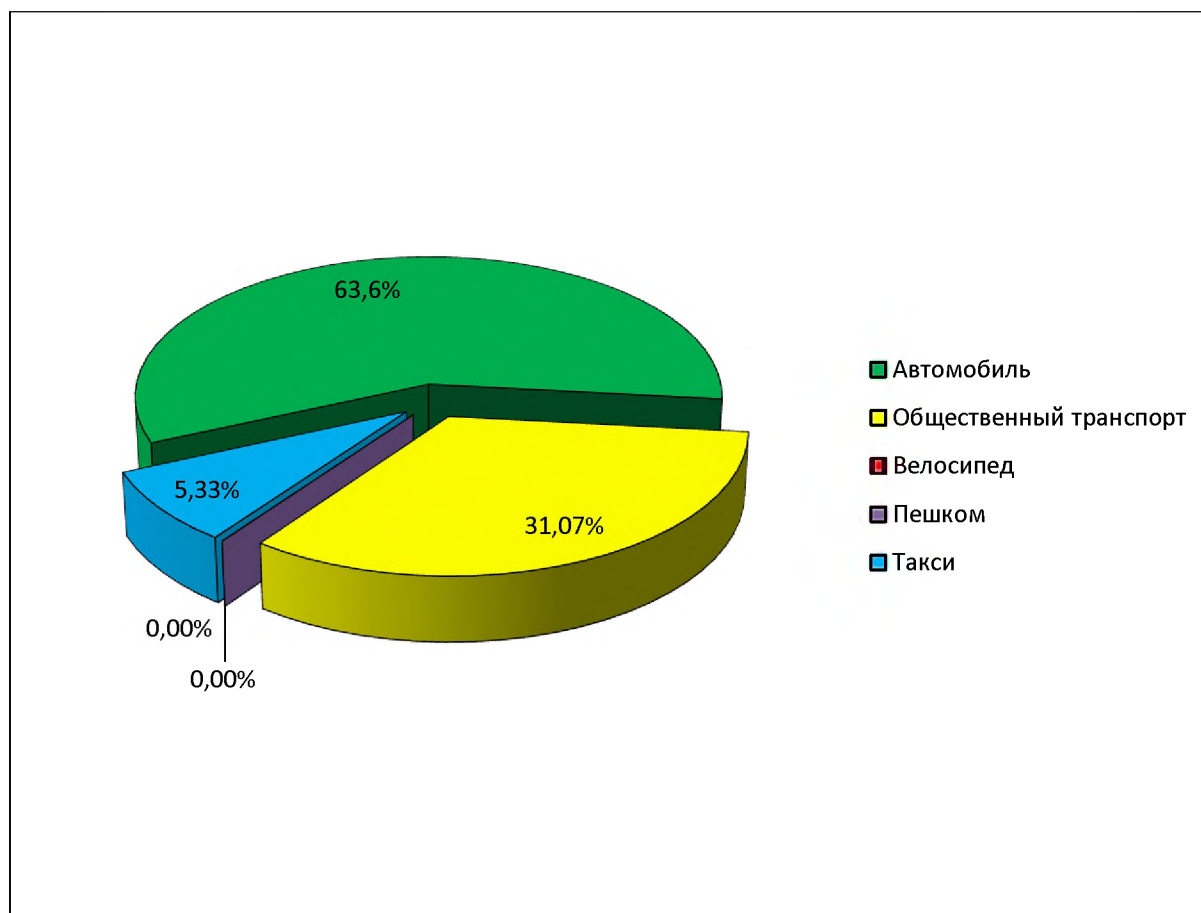


Рисунок 5 – Используемый транспорт на территории МР «Сулейман-Стальский район»

Оценочное количество автомобилей, находящихся в личном пользовании жителей на 2019 год и начало 2020-го, составляет 203 автомобилей на 1000 человек. Тенденция изменения уровня автомобилизации за последние 5 лет приведена на рисунке 6.

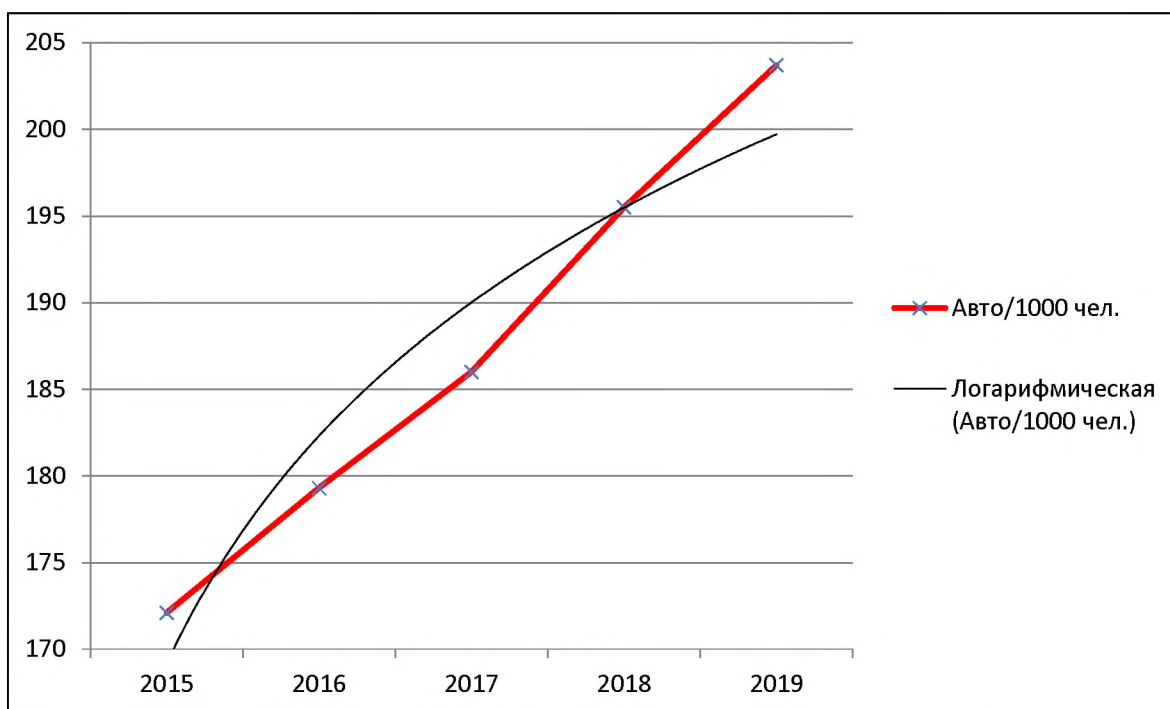


Рисунок 6 – Динамика автомобилизации МР «Сулейман-Стальский район»

Как видно по рисунку 5 уровень автомобилизации МР «Сулейман-Стальский район» стремительно растет и за период в 5 лет вырос на 16,25% в среднем по 3,25 % в год.

Сложившаяся тенденция увеличения обеспеченность автотранспортными средствами населения муниципального района предполагается на весь срок реализации программы.

Общее количество автотранспорта на территории МР «Сулейман-Стальский район» оценивается в 11366 транспортных средств.

По данному показателю муниципальный район находится на 79 месте среди других субъектов РФ.

В целом, Республика Дагестан характеризуется невысокой степенью автомобилизации, в среднем менее 200 автомобилей на 1000 жителей.

Согласно проведенным обследованиям, разделение транспортного потока по видам транспорта на территории МР «Сулейман-Стальский район» представлено на рисунке 7.

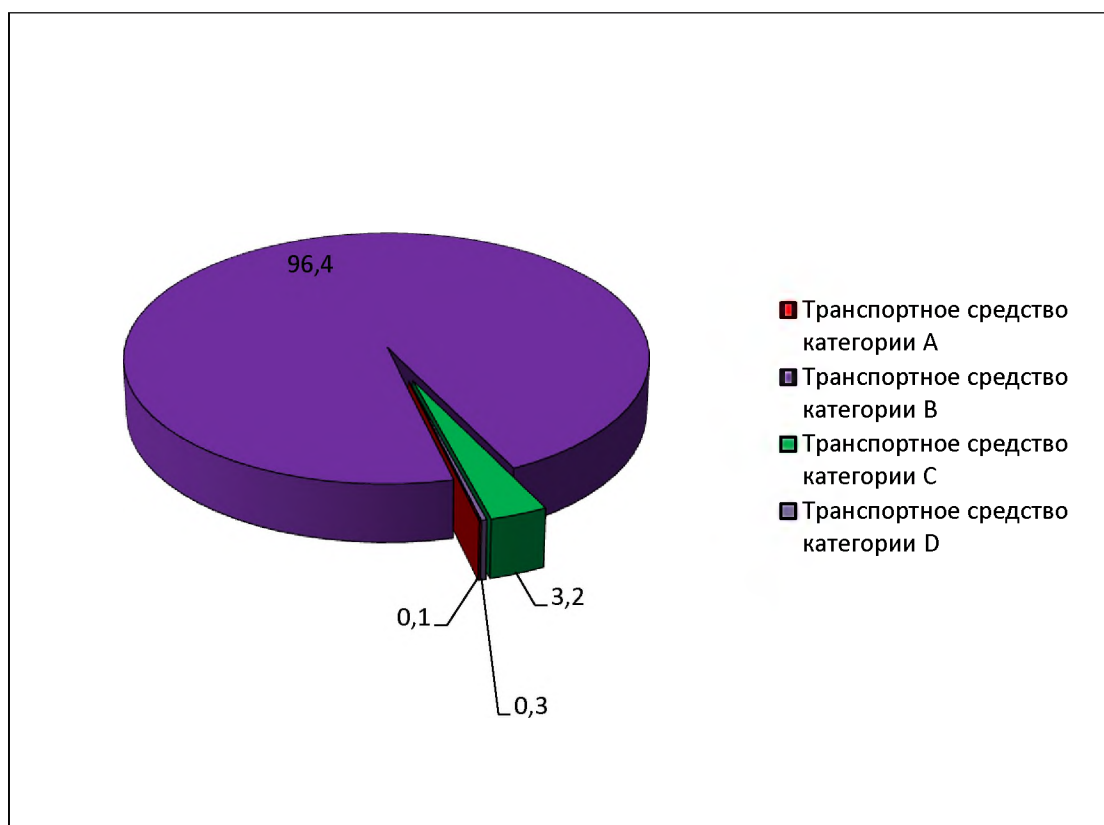


Рисунок 7 - Разделение транспортных средств в общем потоке по видам

Примечание к рисунку 7:

Категория А – механические транспортные средства, имеющие не более трех колес (мотоциклы с коляской или без коляски, включая мотороллеры и трехколесные мотоциклы)

Категория В – пассажирские и грузовые ТС малой грузоподъемности (автомобили, включая грузо-пассажирские автофургоны, с количеством мест для сидения не более девяти, включая место водителя, и легкие автофургоны, допустимая максимальная масса которых не превышает 3,5 т).

Категория С – грузовые дорожные транспортные средства (грузовые автомобили, допустимая максимальная масса которых превышает 3,5 т).

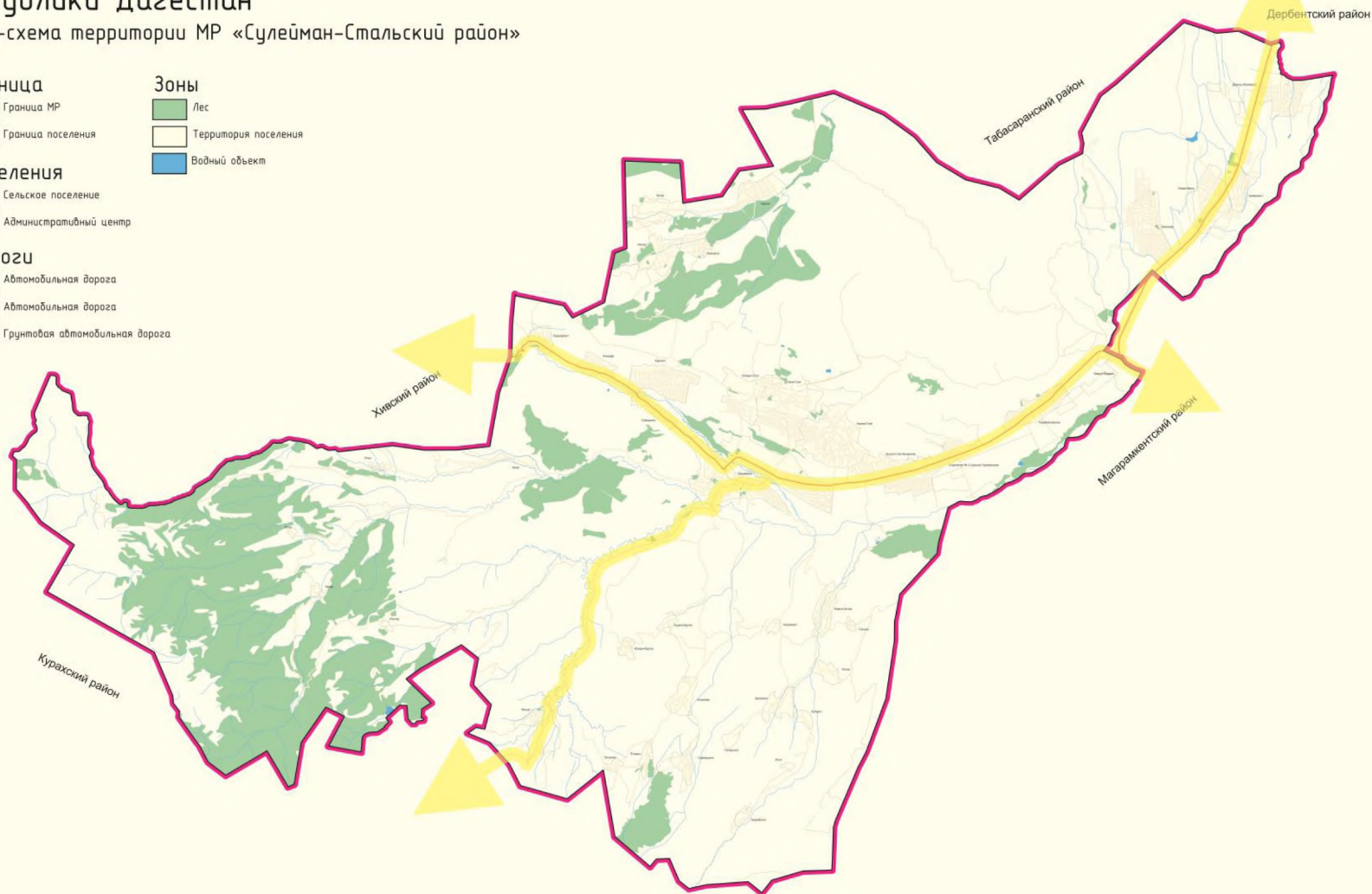
Категория D – городские автобусы, автобусы дальнего следования и троллейбусы.

Основные транспортные коридоры, используемые для передвижения по территории МР «Сулейман-Стальский район» приведены на рисунке 8.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры МР «Сулейман-Стальский район» Республики Дагестан

Карта-схема территории МР «Сулейман-Стальский район»

- | | |
|--------------------------------|----------------------|
| Граница | Зоны |
| Граница МР | Лес |
| Граница поселения | Территория поселения |
| Поселения | Водный объект |
| Курган: Сельское поселение | |
| Басмат: Административный центр | |
| Дороги | |
| Автомобильная дорога | |
| Автомобильная дорога | |
| Грунтовая автомобильная дорога | |



М 1:50 000

Рисунок 8 – Основные транспортные коридоры МР «Сулейман-Стальский район»

Раздел 1.3.2 Железнодорожный транспорт

На момент составления программы комплексного развития транспортной инфраструктуры пассажирские и грузовые перевозки по территории МР «Сулейман-Стальский район» железнодорожным транспортном не осуществляются.

Расстояние от муниципального района до ближайшей железнодорожной станции Белиджи – 35 км.

Раздел 1.3.3 Водный транспорт

На момент составления программы комплексного развития транспортной инфраструктуры пассажирские и грузовые перевозки по территории МР «Сулейман-Стальский район» водным транспортном не осуществляются.

Раздел 1.3.4 Воздушный транспорт

На момент составления программы комплексного развития транспортной инфраструктуры пассажирские и грузовые перевозки по территории МР «Сулейман-Стальский район» воздушным транспортном не осуществляются.

Однако согласно схеме территориального планирования рассматривается возможность размещения вертолетных площадок в:

- Касумкент.
- Цмур.
- Буткент.
- Новая Мака.

Помимо транспортной авиации в пределах района необходимо развитие санитарной авиации и спасательной авиации (МЧС) на базе предлагаемых к строительству и эксплуатации вертолетных площадок.

На текущий момент ближайший международный аэропорт Махачкала, который обеспечивает воздушное сообщение с регионами Российской Федерации, странами Содружества Независимых Государств и дальнего зарубежья, расположен в 200 км от районного центра.

Аэропорт обладает техническими возможностями для приема российских и международных воздушных судов.

Раздел 1.4 Характеристика сети дорог муниципального района «Сулейман-Стальский район», параметры движения, экологическая нагрузка на окружающую среду, оценка качества содержания дорог

Раздел 1.4.1 Характеристика сети дорог

Транспортная инфраструктура – система коммуникаций и объектов, внешнего пассажирского и грузового транспорта, включающая улично-дорожную сеть, линии и сооружения внеуличного транспорта, объекты обслуживания пассажиров, объекты постоянного и временного хранения и технического обслуживания транспортных средств.

Уровень развития транспортной сферы в сильной степени определяется общим состоянием экономики отдельных территориальных образований, инвестиционной и социальной политикой государственных структур и другими факторами.

Автомобильные дороги являются важнейшей составляющей частью транспортной инфраструктур.

Современная сеть автодорог МР «Сулейман-Стальский район», обеспечивающая его связи, включает в себя следующие категории дорог:

- Автомобильные дороги федерального значения;
- Автомобильные дороги регионального значения;
- Автомобильные дороги местного значения.
- Полевые и лесные дороги.

Карта-схема дорог с разделением по категориям приведена на рисунке 9.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры МР «Сулейман-Стальский район» Республики Дагестан

Карта-схема территории МР «Сулейман-Стальский район»

Граница

Граница МР

Граница поселения

Поселения

Куряевт Сельское поселение

Касимовт Административный центр

Дороги

Дороги регионального значения

Дороги федерального значения

Дороги районного значения

Дороги местного значения

Зоны

Лес

Территория поселения

Водный объект

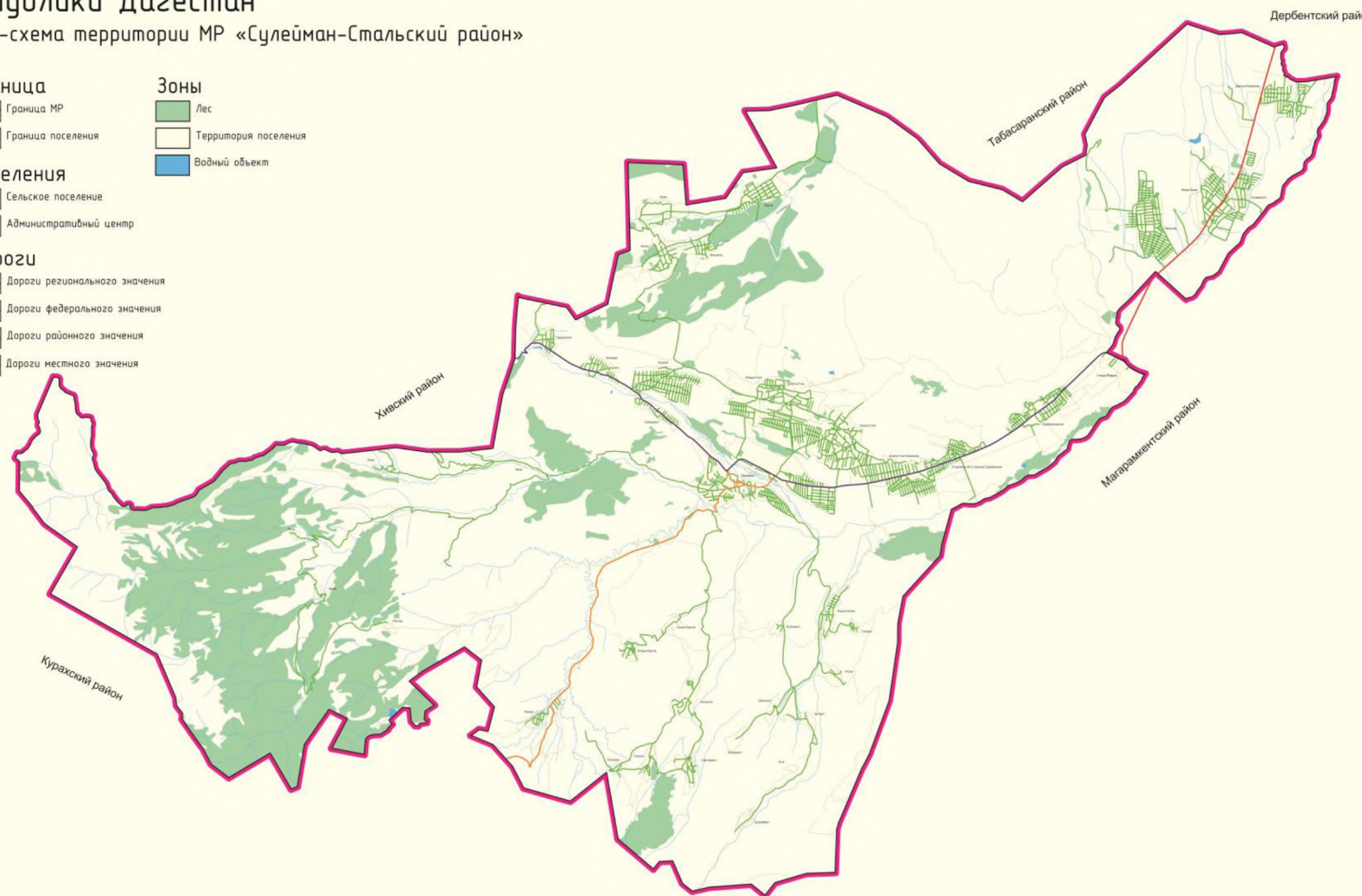


Рисунок 9 – Карта-схема разделения дорог по классам

Перечень дорог, обслуживающих МР «Сулейман-Стальский район» приведен в таблице 3 и таблице 4.

Таблица 3 – Перечень дорог на территории муниципального образования (федерального, регионального и муниципального значения)

№	Наименование	Собственник	Покрытие	Количество полос движения	Протяженность, км
1	а/д Мамрач-Ташкапур-Араканский мост	Республика Дагестан	асфальт	2	27
2	а/д Касумкент-Шихикент-Зухрабкент	Республика Дагестан	асфальт км 0 - км 1	2	16
3	а/д Касумкент-Уллуغاتаг	Республика Дагестан	грунтовая	2	9
4	а/д Куркент-Карчаг-Сиртыч	Республика Дагестан	асфальт	2	12
5	а/д Испик-Сальян	Республика Дагестан	грунтовая	2	3
6	а/д Цмур-Качалкент-Хпюк	Республика Дагестан	грунтовая	2	7
7	а/д Касумкент-Цмур	Республика Дагестан	асфальт	2	9
8	а/д Касумкент-Цмур-Ашага-Мака	Республика Дагестан	Асфальт - 7км и грунтовая-6км	2	13
9	а/д Уллуغاتаг-Сайтаркент	Республика Дагестан	грунтовая	2	3
10	а/д Куркент-Ашагастал-Казмаляр	Республика Дагестан	асфальт	2	10
11	подъезд к с.Кажуг от а/д Касумкент-Курах	Республика Дагестан	асфальт	2	0,5
12	подъезд к с.Орта-Стал от а/д Касумкент-Ашага-Стал	Республика Дагестан	асфальт	2	2,7
13	подъезд к с.Эминхюр от ФАД Р-217 «Кавказ»	Республика Дагестан	асфальт	2	2
14	подъезд к с.Юхари-Стал от а/д Мамрач-Ташкапур-Араканский мост	Республика Дагестан	асфальт	2	3
15	подъезд к с.Цмур от а/д Мамрач-Ташкапур-Араканский мост	Республика Дагестан	асфальт	2	3
16	подъезд к с.Юхари-Картас от а/д Касумкент-Уллуغاتаг	Республика Дагестан	грунтовая	2	6

Продолжение таблицы 3

17	подъезд к с.Зизик от а/д Куркент-Карчаг-Сиртыч	Республика Дагестан	грунтовая	2	6
18	подъезд к с. Татархан от а/д Касумкент-Уллугатаг	Республика Дагестан	грунтовая	2	2
19	а/д Касумкент-Испик-Шихикент	Республика Дагестан	грунтовая	2	7
Итого:					141,2
20	Асаликент-Шихикент	Администрация МР «Сулейман-Стальский район»	грунтовая	2	5
21	Шихикент-Буткент	Администрация МР «Сулейман-Стальский район»	грунтовая	2	1,8
22	Буткент-Хтун	Администрация МР «Сулейман-Стальский район»	грунтовая	2	2
23	Испик-Сальян	Администрация МР «Сулейман-Стальский район»	грунтовая	2	0,5
24	Шихикент-Пиперкент	Администрация МР «Сулейман-Стальский район»	грунтовая	2	3
25	Уллугатаг-Сайтаркент	Администрация МР «Сулейман-Стальский район»	грунтовая	2	3
26	Сайтаркент-Птикент	Администрация МР «Сулейман-Стальский район»	грунтовая	2	1,5
27	Уллугатаг-Птикент	Администрация МР «Сулейман-Стальский район»	грунтовая	2	4
28	Уллугатаг-Юхари-Картас	Администрация МР «Сулейман-Стальский район»	грунтовая	2	4
29	Юхари-Картас-Ашага-Картас	Администрация МР «Сулейман-Стальский район»	грунтовая	2	2
30	Касумкент-Кахцуг	Администрация МР «Сулейман-Стальский район»	асфальт	2	15
31	Хтун-Зухрабкент	Администрация МР «Сулейман-Стальский район»	грунтовая	2	4

Продолжение таблицы 3

32	Цмур-Качалкент	Администрация МР «Сулейман-Стальский район»	грунтовая	2	3
33	Качалкент-Мехкерг	Администрация МР «Сулейман-Стальский район»	грунтовая	2	4
34	Мехкерг-Хпюк	Администрация МР «Сулейман-Стальский район»	грунтовая	2	5
35	Цмур-Ичин	Администрация МР «Сулейман-Стальский район»	грунтовая	2	2
36	Куркент-Нютюг	Администрация МР «Сулейман-Стальский район»	асфальт	2	8,5
37	Зизик-Карчаг	Администрация МР «Сулейман-Стальский район»	грунтовая	2	3,5
38	Хпюк-Ашага-Мака	Администрация МР «Сулейман-Стальский район»	грунтовая	2	5
39	Татархан-Кахцуг	Администрация МР «Сулейман-Стальский район»	грунтовая	2	3
40	Зухрабкент-Сайтаркент	Администрация МР «Сулейман-Стальский район»	грунтовая	2	7,5
Итого:					87,3
Всего:					228,5

Таблица 4 – Перечень дорог общего пользования местного значения

№ п/п	Сельские поселения	Протяженность автомобильных дорог (км)			
		Всего	С твердым покрытием	С усовершенствованным покрытием	Не отвечающие нормативным требованиям
1	«с/с Касумкентский»	157	95,3	61,7	58
2	«с. Орта-Стал»	29	19,5	9,5	12
3	«с/с Испикский»	33	33	-	21
4	«с/с Новомакинский»	49	36,6	12,4	29

Продолжение таблицы 4

5	«с/с Герейхановский»	80	76	4	45
6	«с. Эминхюр»	46	38	8	18
7	«с. Куркент»	42	35	7	21
8	«с/с Алкадарский»	37	31	6	19
9	«с/с Карчагский»	88	84	4	44
10	«с. Хпюк»	15	15	-	10
11	«с/с Ашагастальский»	87	79,7	7,3	36
12	«с/с Цмурский»	29	24	5	11
13	«с/с Шихикентский»	31	31	-	23
14	«с/с Уллугатагский»	35	35	-	21
15	«с. Даркуш- Казмаляр»	30	26	4	12
16	«с. Юхари-Стал»	28	25	3	10
Итого по району		816	684,1	131,9	370

Общая протяженность дорог местного значения составляет 816 км, дорог муниципального значения 87,3 км, итоговая протяженность дорог, относящихся к собственности МР «Сулейман-Стальский район» составляет 903,3 км.

Плотность дорожной сети составляет 1,355 км/км².

УДС носит крестообразную форму, состоящую из взаимно пересекающихся широтного и меридионального направлений. Сформированная сеть магистральных улиц и дорог развита в основном в направлении меридиональных (продольных) транспортных связей.

Раздел 1.4.2 Характеристика параметров движения

Существенной особенностью функционирования внешней автодорожной сети является наличие транзитного грузопотока.

Все транспортные магистрали района имеют не менее 2 полос для движения автотранспортных средств.

Наиболее проблемными являются ключевые транспортные узлы - , пересечения дорог регионального, федерального значения пересечения магистральных улиц поселения.

Условно территория района разделена р. Чирагчай на две части, транспортная связанность которых недостаточна.

Стабильными очагами транспортных заторов в часы «пик» являются мосты через водные преграды, так как существующие искусственные сооружения не справляются с возросшими транспортными потоками.

Анализ сложившейся ситуации на территории города Нижний Новгород свидетельствует о том, что существующая дорожно-транспортная инфраструктура не удовлетворяет в необходимой мере фактическим потребностям движения потоков автотранспорта.

Особенно это заметно в административном центре, где возрастает диспропорция между темпами развития УДС и увеличивающейся интенсивностью движения автотранспортных средств.

Сложившийся дисбаланс между ростом автомобилизации и уровнем развития сети приводит к ухудшению условий дорожного движения, заторам и увеличению расхода топлива, ухудшению экологической обстановки, повышенным рискам и потерям от дорожно-транспортной аварийности.

Сложившаяся ситуация, определенная ростом количества автомобильного транспорта, превышающего темпы роста дорожного строительства, требует дальнейшего совершенствования дорожно-транспортной инфраструктуры в МР «Сулейман-Стальский район».

Раздел 1.4.3 Характеристика экологической нагрузки на окружающую среду

Автомобильный транспорт, наряду с промышленностью, является одним из основных источников загрязнения атмосферы. Доля автотранспорта в общих выбросах вредных веществ может достигать 60-80%.

Более 80% всех выбросов в атмосферу составляют выбросы оксидов углерода, двуокиси серы, азота, углеводородов, твёрдых веществ.

Из газообразных загрязняющих веществ в наибольших количествах выбрасываются окислы углерода, углекислый газ, угарный газ, образующиеся преимущественно при сгорании топлива.

Негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения, вызываемые дорожными перевозками, может быть разделена на три основные группы:

- локальное.
- региональное.
- глобальное.

К локальному виду воздействия относятся воздействия угарным газом (СО), окислами азота, твердыми составляющими выбросов автотранспорта (включая углерод, сульфаты и свинец), а также вторичными фотохимическими токсинами, использование солей и других химикатов при зимнем содержании, производство ремонтных работ, удаление растительности вдоль дорог

Эти эффекты незамедлительно появляются в большинстве крупных городов и районов вместе с развитием транспортной сети. Они наиболее ощутимы и поэтому лучше изучены.

К региональному виду воздействия относятся подкисление (ацилирование) почв, происходящее под действием серных и азотных составляющих.

Этот эффект вызывается действием вторичных токсинов, получающихся из углеводородов и окислов азота. Разрушение конструкционных материалов под действием серных и азотных составляющих, а также оксидов фотохимического происхождения

К глобальному виду воздействия относятся парниковый эффект, вызванный действием углекислого газа (СО₂), метана (СН₄), озона (О₃), фреонов (СFC) и т.д. Истощение слоя стратосферного (высокоуровневого) озона. Вызывается действием фреонов (СFC), оксида азота (N₂O).

В настоящее время отсутствуют актуальные данные о загрязнении атмосферного воздуха, замеров и обследования шумового воздействия в связи с этим оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения выполнялась методом экспертного опроса, и анализа жалоб населения в органы, контролирующие состояние окружающей среды.

Также уровень негативного воздействия автомобильного транспорта с дизельными и карбюраторными (инжекторными) двигателями на окружающую среду и здоровье населения муниципального образования оценивался посредством расчета среднесуточного выброса оксида углерода (СО) и оксида азота (NO₂) транспортными средствами, и посредством замеров. По расчетам видно, что все показатели находятся в пределах ПДК.

Согласно опросам населения, и рассмотрения жалоб населения в Гринпис, составлена карта схема участков, наиболее загрязненных шумом и выхлопами от автотранспортных средств. Карта-схема приведена на рисунке 10.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры МР «Сулейман-Стальский район» Республики Дагестан

Карта-схема территории МР «Сулейман-Стальский район»

- | | |
|--------------------------------|--|
| Граница | Зоны |
| Граница МР | Лес |
| Граница поселения | Территория поселения |
| Поселения | Водный объект |
| Курьян | Зона с повышенным загрязнением воздуха |
| Бадамалы | |
| Дороги | |
| Автомобильная дорога | |
| Автомобильная дорога | |
| Грунтовая автомобильная дорога | |

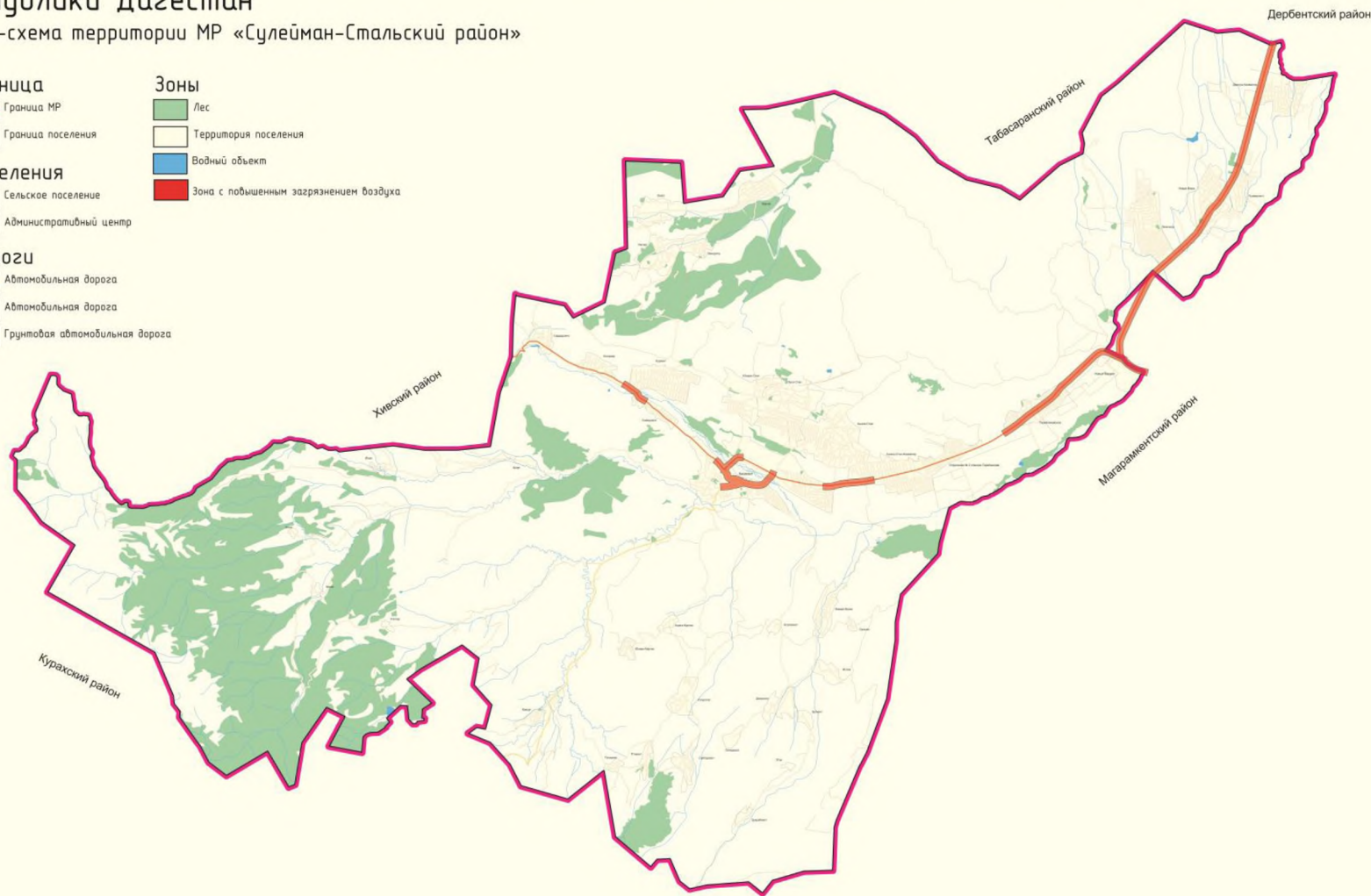


Рисунок 10 – Карта-схема территорий, с наибольшими загрязнениями

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является расширение использования альтернативного топлива такого как - сжатого и сжиженного газа, а также использование электротранспорта.

Также уровень загрязнений будет уменьшаться при обустройстве улиц и дорог (шумовые экраны и др.), контроле работы двигателей, развитии инфраструктуры для общественного транспорта и немоторизированных способов передвижения населения.

Важным средством борьбы с перегрузками УДС и связанными с этим повышенными выбросами в атмосферу вредных веществ из-за движения автотранспорта на неэкономичных режимах является развитие сети улиц и дорог, обеспечение качественного маршрутного ориентирования и информационного обеспечения дорожного движения.

Раздел 1.4.4 Характеристика и оценка качества содержания дорог

На территории района дороги с покрытием, не отвечающим нормативным требованиям, составляет 45% от общего числа автодорог, это порядка 370 км.

Территорию района убирают и содержат 8 единиц транспортных средств, две единицы техники требуют ремонта.

Таким образом, можно сделать вывод об удовлетворительном качестве содержания автомобильных дорог на территории района.

Однако следует обратить внимание на невысокий показатель дорог с улучшенным покрытием, а также довольно маленький парк техники для уборки улиц.

На плановый период программы предполагается увеличение доли дорог с твердым покрытием, отвечающим требованиям нормативной документации, а также закупка дополнительной техники для уборки территории.

Раздел 1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, количество парковочного пространства

На данный момент согласно службе государственной статистики количество уровень автомобилизации составляет 203 автомобилей на 1000 жителей.

Ежегодно происходит увеличение автомобилизации, увеличение этого показателя происходит за счет увеличения количества автотранспорта, находящегося в собственности граждан.

На момент составления ПКРТИ для хранения индивидуального транспорта на территории муниципального района «Сулейман-Стальский район» имеются:

- наземные стоянки индивидуального транспорта;
- гаражи индивидуального транспорта.
- придомовые территории для хранения транспорта.

В районе с индивидуальной жилой застройкой хранение автотранспорта населения муниципального образования осуществляется на приусадебных участках.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в СП 69 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89», составляет 90 % от числа автомобилей.

Общее число парковочного пространства согласно СП 69 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89» должно составлять 10230 мест.

На текущий момент обеспеченность парковочным пространством оценивается в 85-87% от числа автомобилей.

Таким образом, общее число парковочного пространства оценивается в 9888 мест, а следовательно наблюдается незначительный дефицит парковочного пространства в 340-350 единиц мест.

Основной дефицит пространства наблюдается в административном центре района.

Основными причинами недостатка парковочного пространства являются:

- увеличение транспортной подвижности населения с использованием личного автомобильного транспорта и как следствие нехватка парковочного пространства;
- низкие темпы нового строительства автостоянок, автопарковок;
- проектирование и строительство жилой и офисной застройки, торгово-развлекательных комплексов с недостаточным количеством мест для стоянки автомобилей;

Несоответствие спроса на места стоянки, остановки и их фактического наличия вызывает целый ряд негативных явлений:

- снижение пропускной способности автомобильных дорог и объектов улично-дорожной сети;
- увеличение аварийности на автомобильных дорогах;
- снижение скоростей движения транспортных средств;
- увеличение времени нахождения в пути грузов и пассажиров;
- рост затрат на эксплуатацию автомобильного транспорта ввиду перепробега с целью поиска парковочного пространства;
- усиление негативного воздействия на окружающую среду;

Раздел 1.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования

Пассажирский транспорт является важнейшим элементом сферы обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества.

Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванные производственными, бытовыми, культурными связями.

Устойчивое функционирование транспортной системы района на период до 2030 года напрямую зависит от развитости системы пассажирского транспорта общего пользования.

Действующая маршрутная сеть общественного пассажирского транспорта организована по принципу взаимного дополнения социального и коммерческого транспорта.

Основным пассажирским транспортом является автобус.

Также пассажирские перевозки по территории осуществляются специальным личным автотранспортом (такси).

В целом объём пассажирских перевозок складывается из трудовых, культурно-бытовых и рекреационных поездок жителей.

По району осуществляется маршрутная сеть пассажирского транспорта, включая в себя маршруты, общей протяженностью 162,2 км с плотностью 0,24 км/км². Маршруты осуществляются по нерегулируемым тарифам.

Согласно опросу населения и натурным обследованиям выявлены основные пики загруженности транспорта.

Данные по основному времени использования ТС общего пользования приведены на рисунке 11 и 12.

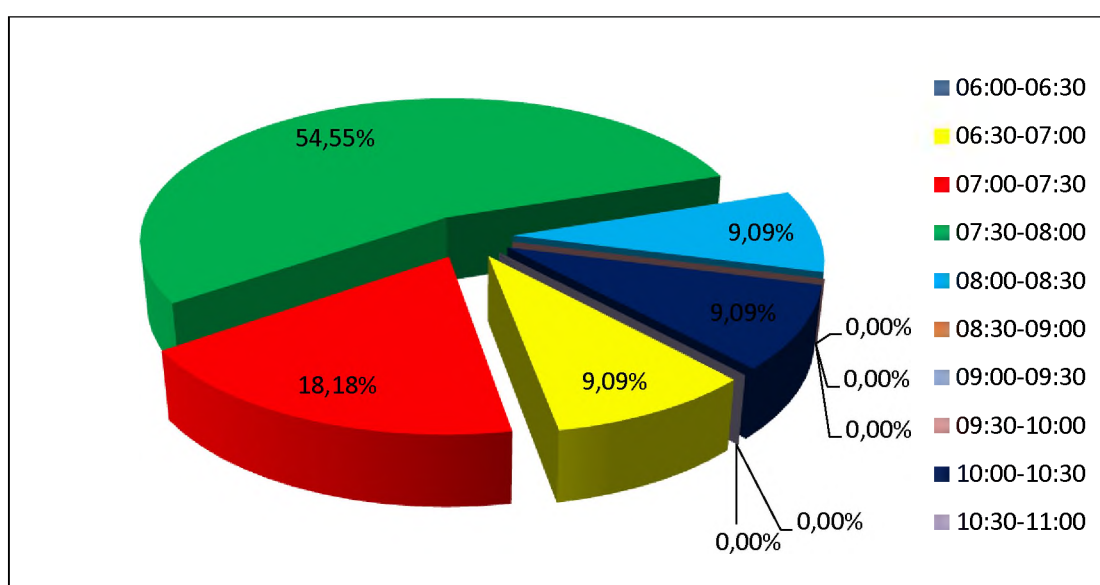


Рисунок 11 – Основные часы пик на общественном транспорте в утреннее время

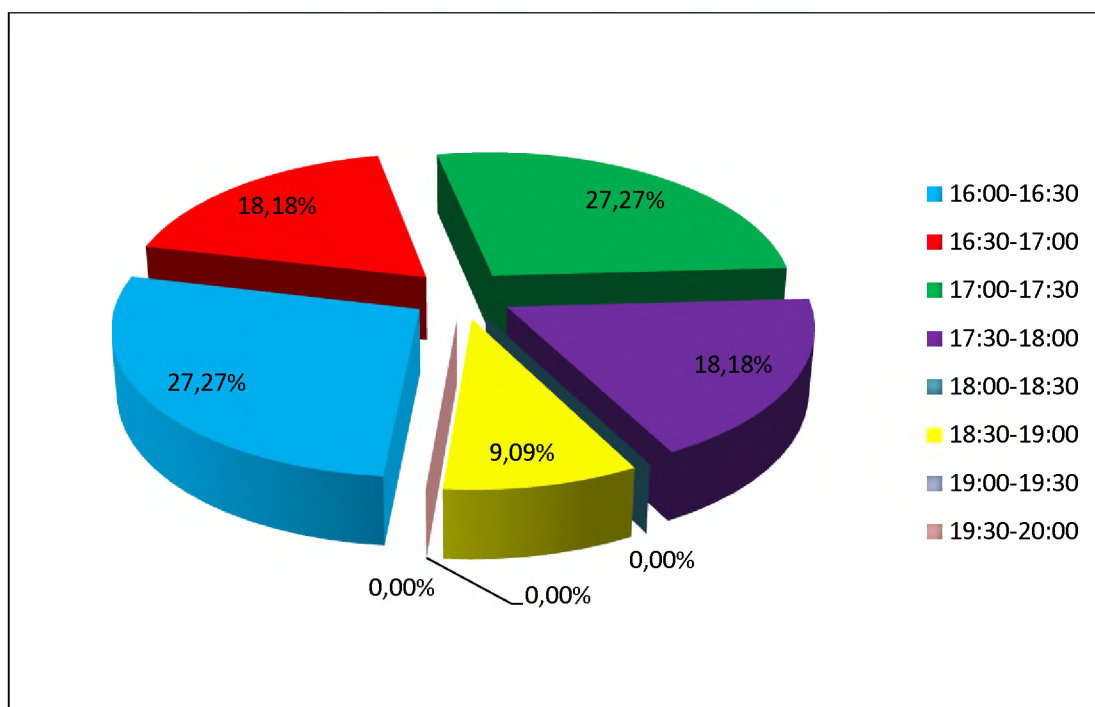


Рисунок 12 – Основные часы пик на общественном транспорте в вечернее время

Согласно опросам населения и натурным обследованиям, максимальная интенсивность пассажиров на наземном транспорте общего пользования наблюдается с 6:30 до 8:30 в утреннее время и с 16:00 до 18:00 в вечернее время.

В остальные промежутки времени транспортная сеть общего пользования не загружена.

Основные недостатки маршрутной сети и как следствие нежелание пользоваться общественным транспортом у населения связаны с:

- Нарушением расписания движения (около 50% опрошенных).
- Отсутствия информации о движении ТС (57% опрошенных).
- Низкий уровень комфорта передвижения (73% опрошенных).
- Изношенный парк ТС (47,5% опрошенных).
- Высокая стоимость проезда (45,5%).
- Неудобный способ оплаты (18,7%).

Анализ существующей системы пассажирского транспорта показал, что в целом система внешних связей и внутренних связей может быть охарактеризована положительно, однако имеется ряд проблем:

- не все территории сельских поселений достаточно охвачены муниципальными маршрутами;
- не все территории жилых районов охвачены зоной пешеходной доступности (500 – 800 м.) до остановочных пунктов сети маршрутов общественного транспорта;
- высокая степень износа транспортных средств, обслуживающих население;
- неполная обеспеченность остановочных пунктов;
- неполная обеспеченность системами наблюдения в маршрутных ТС.

На рисунке 13 представлена карта-схема расположения маршрутной сети, и пешеходная доступность остановочных пунктов.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры МР «Сулейман-Стальский район» Республики Дагестан

Карта-схема территории МР «Сулейман-Стальский район»

- | | |
|------------------------------------|--|
| Граница | Зоны |
| Граница МР | Лес |
| Граница поселения | Территория поселения |
| Поселения | Водный объект |
| Курienti Сельское поселение | Зона пешеходной доступности остановочного пункта |
| Кадастровый Административный центр | Маршрутная сеть |
| Дороги | |
| Автомобильная дорога | |
| Автомобильная дорога | |
| Грунтовая автомобильная дорога | |

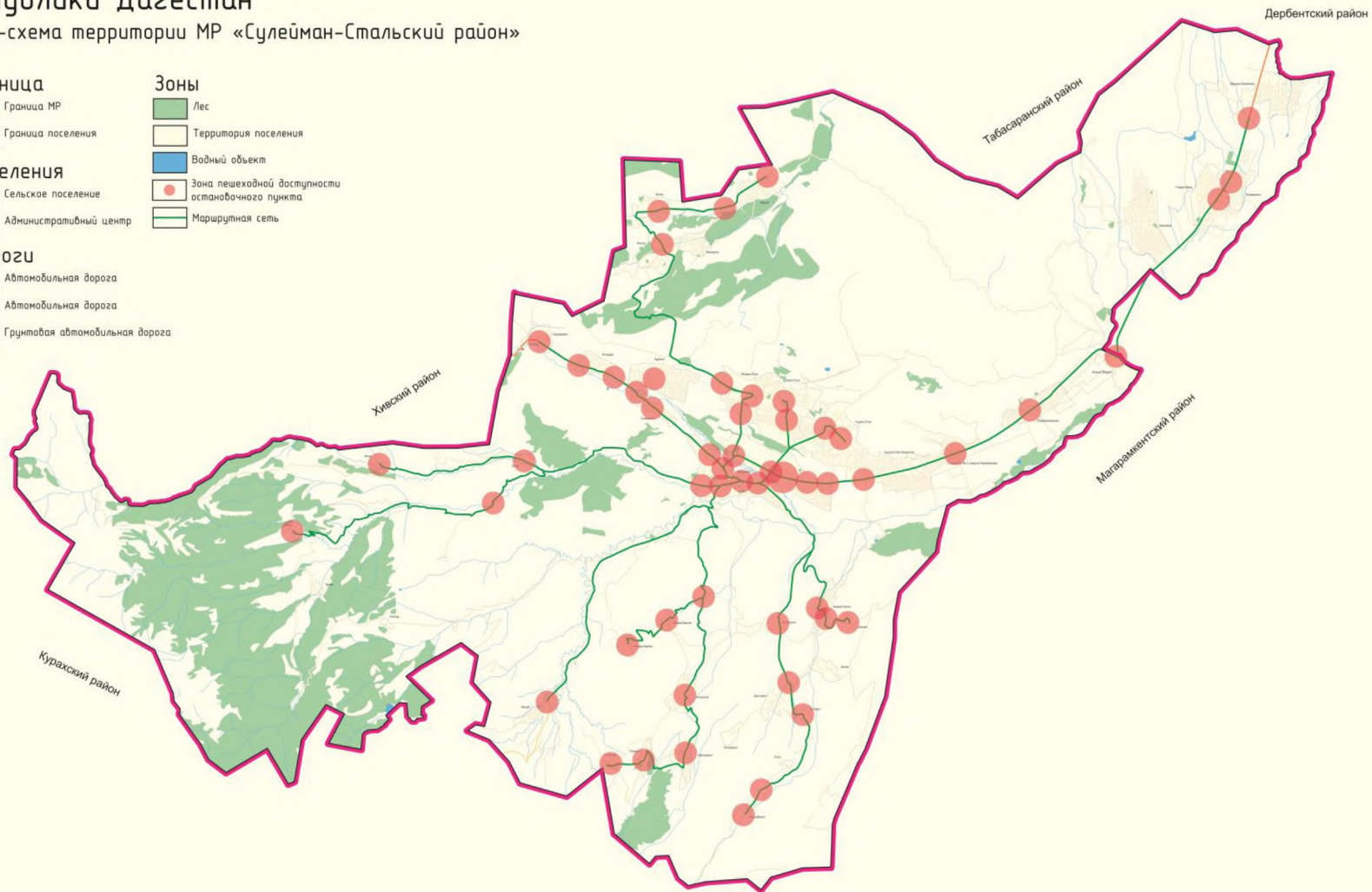


Рисунок 13 Карта-схема расположения маршрутной сети и доступности ОП

Раздел 1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Важной составляющей развития современных городов и районов, а в частности улично-дорожной сети муниципальных образований, является интеграция в неё велосипедной инфраструктуры.

Велосипедный транспорт используют в основном на территории центра района и в районе лесопарковых зон, а также в местах размещения спортивных объектов.

В основном велосипедный транспорт используется в оздоровительных целях, и реже в качестве основного источника передвижения.

Транспортная инфраструктура, представленная велосипедными дорожками, знаками, велосипедным транспортом отсутствует. Для велосипедного движения используются центральные дороги поселений, и обочины дорог. Велосипедное движение в осуществляется в неорганизованном порядке.

Основные пешеходные направления в городе подчинены основной цели: связи жилых кварталов между собой и с социальными объектами.

В оборудованных местах тип покрытия тротуаров – преимущественно асфальтобетон. Покрытие обособленных пешеходных дорожек вдоль опорной УДС – тротуарная плитка.

Пешеходные переходы на территории района являются нерегулируемыми. На маршрутах движения пешеходов к ДООУ и ГОУ пешеходные переходы не полностью оборудованы в соответствии с с письмом Министерства внутренних дел Российской Федерации от 21 июня 2013 года №13/6-160 “О создании условий для комфортного движения пешеходов”.

По результатам натурных обследований пешеходная сеть может быть охарактеризовано положительно, пешеходные маршруты не являются загруженными. Таким образом, в МР «Сулейман-Стальский район» сеть пешеходных дорожек и тротуаров имеет высокий резерв пропускной способности.

Раздел 1.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

Важным фактором, влияющим на состояние сооружений и коммуникаций автомобильного транспорта, является организация движения грузовых транспортных средств.

Грузовой автомобильный транспорт используется на территории района в целях коммунально-бытового обслуживания населения и перевозки строительных материалов для обеспечения строящихся объектов, для обеспечения сырьем и сбыта продукции промышленных предприятий, переработки грузов в логистических центрах.

Количественный рост транспортных средств и значительное увеличение объема грузов, перевозимых современными транспортными средствами, не соответствует эксплуатационным нормативам, что приводит к ускоренному износу и преждевременному разрушению автомобильных дорог и искусственных сооружений на них.

В результате этого сокращаются межремонтные сроки и увеличиваются объемы работ по ремонту автомобильных дорог.

Сложившаяся застройка муниципального образования и организация дорожного движения не полностью ограничивает проезд грузового транспорта в центральной части поселений района.

Уровень обслуживания транспортной инфраструктуры дорожными и коммунальными службами можно охарактеризовать как хороший, для улучшения качества обслуживания, при дальнейшем развитии территории необходимо пополнять автомобильный парк коммунальных служб.

Среди наиболее перспективных решений на период до 2030 года для района выделяются следующие:

- Разработки оптимальной системы запретов/ограничений и контроля движения грузового транспорта на УДС.

- Рационализации и устройства организованных стоянок для грузовых автомобилей.

- Строительство новых объездных дорог и искусственных сооружений.

Необходимо упорядочение движения грузового автомобильного транспорта с организацией специализированных дорог и магистралей для пропуска грузовых потоков. Перспективные решения в данном направлении деятельности заложены в схеме территориального планирования.

Раздел 1.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом, приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Увеличение парка транспортных средств при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог приводят к ухудшению условий движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах населенных пунктов и автомобильных дорогах города, предупреждение ДТП и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

По данным УГИБДД МВД России по Республике Дагестан за период 2015 – 2020 год на территории МР «Сулейман-Стальский район» зарегистрировано 125 ДТП, 29 человек погибших и 175 раненых.

За период 2019 выявлено 1 место концентрации ДТП на перекрестке ул. Б. Султангамида и ул. Мира.

Примечание – в рассмотрение берутся ДТП официально зарегистрированные в УГИБДД МВД России по Республике Дагестан.

В таблице 5 и на рисунке 14 представлена общая статистика по ДТП за период 2015 – 2020 год (2020 г. на момент составления ПКРТИ).

Разделение ДТП по видам происшествий, за период в 2015 – 2020 гг., представлено на рисунке 15.

Таблица 5 - Общая статистика ДТП МР «Сулейман-Стальский район»

Год	Количество зарегистрированных ДТП	Количество погибших	Количество раненых
2015	25	8	44
2016	23	6	28
2017	31	5	38
2018	24	5	38
2019	20	5	24
2020	2	0	3

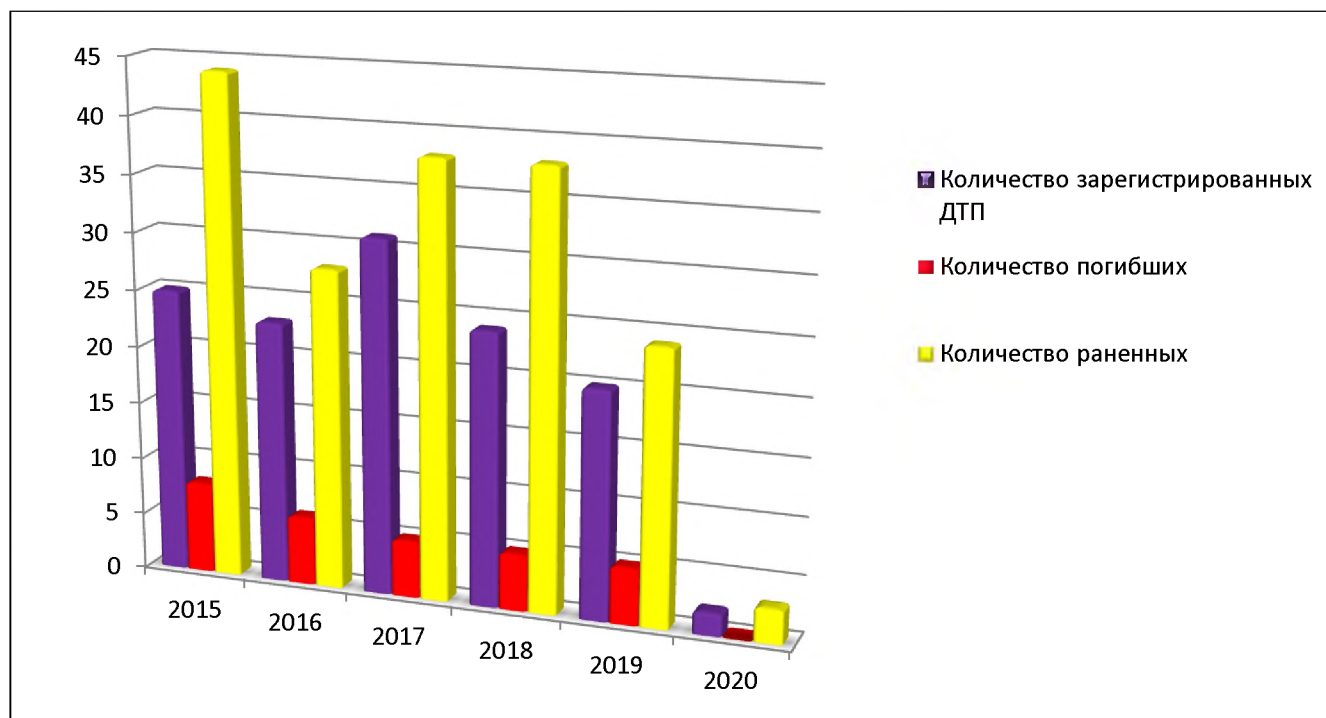


Рисунок 14 - Динамика ДТП за 2015 – 2020 гг.

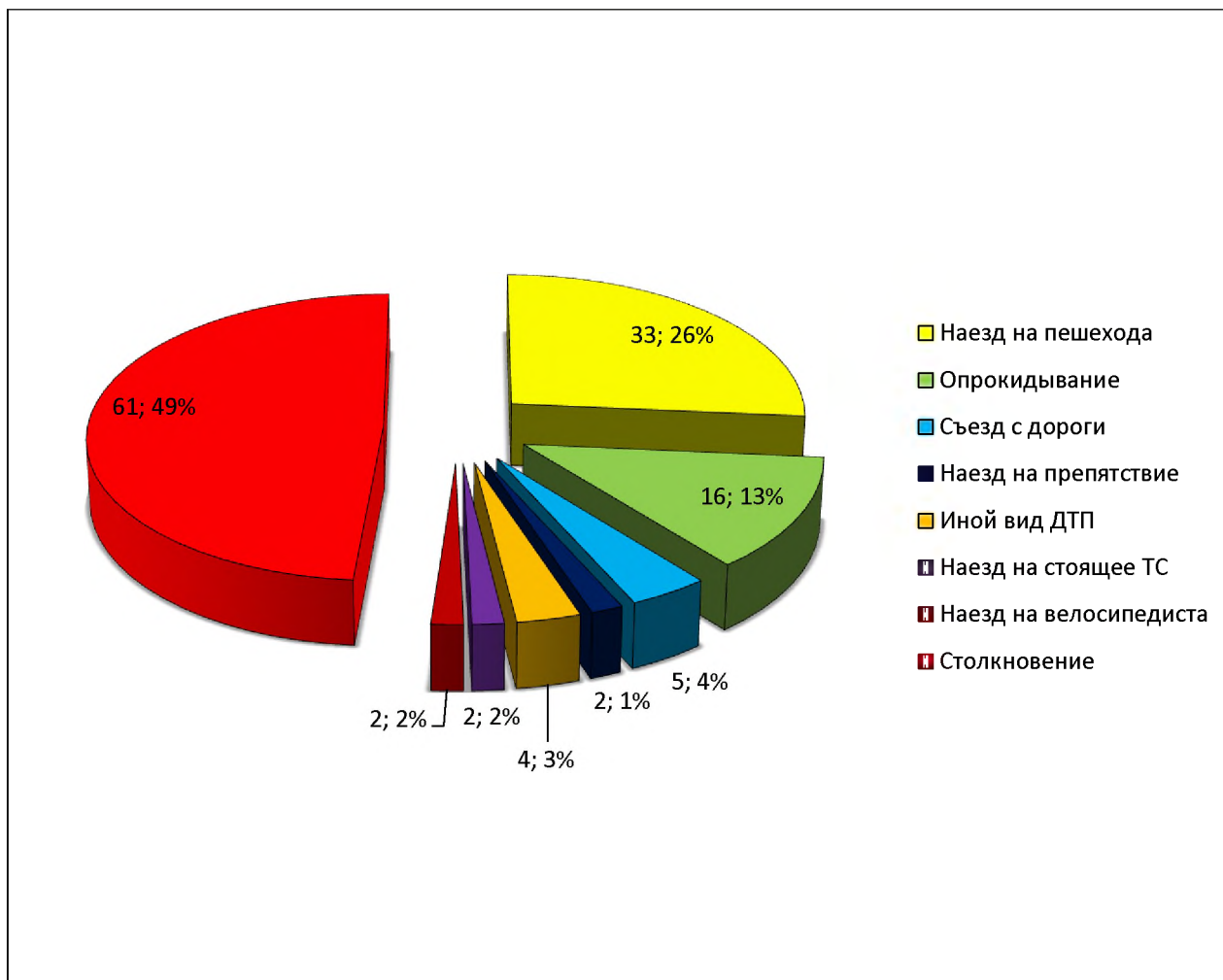


Рисунок 15 – Процентное соотношение видов ДТП

Наиболее частыми видами ДТП являются «Наезд на пешехода» и «Столкновение». Самыми аварийными днями стали четверг и пятница. Самыми аварийными часами стал периоды с 6 до 12 часов и с 17 до 20 часов.

Основными причинами дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах муниципального образования являются:

- нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяженностью сети дорог.
- плохие погодные условия.
- несоблюдение правил дорожного движения.
- плохое состояние УДС и ТСОДД.

Раздел 1.10 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры

Раздел 1.10.1 Внешний транспорт

На расчетный срок программы комплексного развития транспортной инфраструктуры внешние связи будут осуществляться теми же видами транспорта, что и в настоящее время.

Раздел 1.10.2 Воздушный транспорт

На расчетный срок программы комплексного развития транспортной инфраструктуры внешние связи будут осуществляться теми же видами транспорта, что и в настоящее время, однако на перспективу рассматривается возможность ввода вертолетных площадок на территории МР.

Раздел 1.10.3 Железнодорожный транспорт

Развитие железнодорожного транспорта на территории МР «Сулейман-Стальский район» на срок действия программы комплексного развития транспортной инфраструктуры не предусматривается.

Раздел 1.10.4 Транспортно-пересадочные узлы (ТПУ)

Для повышения качества транспортного обслуживания населения, повышение связности видов транспорта при выполнении перевозок, снижения нагрузки на головные участки автомобильных дорог, привлечение пассажиров индивидуального и массового пассажирского автомобильного транспорта создаются пересадочные узлы, однако ввиду отсутствия ж/д сообщения, авиа сообщения на территории района ввод ТПУ не планируется.

Раздел 1.10.4 Водный транспорт

Развитие водного транспорта на территории МР «Сулейман-Стальский район» на срок действия программы комплексного развития транспортной инфраструктуры не предусматривается.

Раздел 1.10.5 Автодорожная инфраструктура

В транспортном обслуживании территории МР «Сулейман-Стальский район» большую роль, как и в настоящее время, будет играть автодорога федерального значения «Кавказ» являющаяся основной транспортной связью рассматриваемой территории с другими регионами.

Реконструкция и обслуживание трассы является одним из важных мероприятий, но не входящих в полномочия МР.

В связи с этим, дополнительных мероприятий по данному разделу не предусмотрено.

Для развития автодорожной инфраструктуры в рамках полномочий МР предусматривается усовершенствование дорожной сети внутри района.

Раздел 1.11 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры

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

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.01.2016);
2. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2016) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
3. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О

безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2016);

4. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.08.2015);

5. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения»;

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

7. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;

8. Генеральные планы поселений, схема территориального планирования;

9. Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов;

Таким образом, следует отметить, что нормативно-правовая база необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сформирована.

Раздел 1.12 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Уровень финансирования муниципального образования достаточно низкий.

МР «Сулейман-Стальский район» является, как и большинство субъектов Республики Дагестан дотационным субъектом РФ.

Следует отметить, что реализуемые в настоящее время программы носит инерционный характер и нацелены на поддержание текущего состояния дорожно-транспортного комплекса.

Финансирование мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры может осуществляться за счет средств областного, местного, а также внебюджетных источников финансирования.

Источниками формирования бюджета могут являться:

- акцизы на дизельное топливо, которые подлежат распределению между бюджетами субъектов РФ, а также местными бюджетами с учетом установленных нормативов отчислений в местные бюджеты;
- акцизы на моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей автотранспортных средств, которые подлежат распределению между бюджетами субъектов РФ, а также местными бюджетами с учетом установленных нормативов отчислений в местные бюджеты;
- акцизы на автомобильный бензин, которые подлежат распределению между бюджетами субъектов РФ, а также местными бюджетами с учетом установленных нормативов отчислений в местные бюджеты;
- акцизы на прямогонный бензин, которые подлежат распределению между бюджетами субъектов РФ, а также местными бюджетами с учетом установленных нормативов отчислений в местные бюджеты;
- плата в счет возмещения вреда, причиняемого объектам дорожного хозяйства транспортными средствами, осуществляющими автомобильные перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов;
- штрафы за нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов;
- субсидии из федерального и регионального дорожного фонда на финансовое обеспечение дорожной деятельности, а также капитального ремонта и ремонта дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов, расположенных в границах города;
- безвозмездные поступления от физических и юридических лиц на финансовое обеспечение дорожной деятельности, в том числе добровольные пожертвования, в отношении объектов дорожного хозяйства;

- денежные средства, поступающие в бюджет города от уплаты неустоек (штрафов, пеней), а также от возмещения убытков муниципального заказчика, взысканные в установленном порядке в связи с нарушением исполнителем (подрядчиком) условий муниципального контракта или иных договоров, финансируемых за счет средств муниципального дорожного фонда, или в связи с уклонением от исполнения таких контрактов или иных договоров;
- денежные средства, внесенные участником конкурса или аукциона, проводимых в целях заключения контракта, финансируемого за счет средств дорожного фонда, в качестве обеспечения заявки на участие в таком конкурсе или аукционе в случае уклонения участника от заключения такого контракта и в иных случаях, установленных законодательством Российской Федерации;
- государственная пошлина за выдачу уполномоченным органом администрации специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов;
- иные поступления в бюджет, установленные законодательством в части финансового обеспечения дорожной деятельности, а также иные источники, связанные с обеспечением дорожной деятельности.

Раздел 2 Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов

Раздел 2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

Раздел 2.1.1 Прогноз численности населения

Прогноз численности населения до 2030 года выполнен методом передвижки возрастов с учётом механического прироста.

Очевидно, что значения коэффициентов рождаемости и смертности для любого населённого пункта зависят от возрастной структуры его населения.

Поэтому при прогнозировании как смертности, так и рождаемости использовались возрастные коэффициенты (соответственно число умерших на 1000 человек каждой возрастной группы и число родившихся у матерей определённого возраста на 1000 женщин этой возрастной группы).

На основе анализа значений этих показателей за ряд лет были построены ряды их предполагаемых значений - для каждого года расчётного периода по всем возрастным группам.

Принимая во внимание, что в настоящее время правительством Российской Федерации ведётся активная демографическая политика с целью повышения рождаемости, осуществляются целевые программы, направленные на улучшение условий жизни населения, в основу прогноза положена оптимистическая гипотеза постепенного снижения коэффициентов смертности и увеличения коэффициентов рождаемости до оптимальных значений.

Предложено 3 варианта расчета численности:

- Инерционный (сохранение текущих тенденций).
- Умеренно-оптимистичный (сохранение текущих тенденций с последующим ростом).
- Целевой (максимальное увеличение численности за счет «ударного» финансирования программ развития МР).

Учитывая финансовые возможности МР, а также внешнюю и внутреннюю политику РФ к прогнозу принят умеренно-оптимистичный вариант как наиболее вероятный сценарий.

Предполагаемый уровень смертности будет плавно снижаться, сохраняя текущие тренды на краткосрочную перспективу до 2025 года, однако далее за счет реализации муниципальных программ по развитию территории МР все показатели начнут возрастать и к 2030 году вернуться до сегодняшних значений с последующим увеличением.

Миграционное сальдо будет находиться в отрицательном значении на весь период реализации программы.

Такой сценарий представлен на рисунке 16.

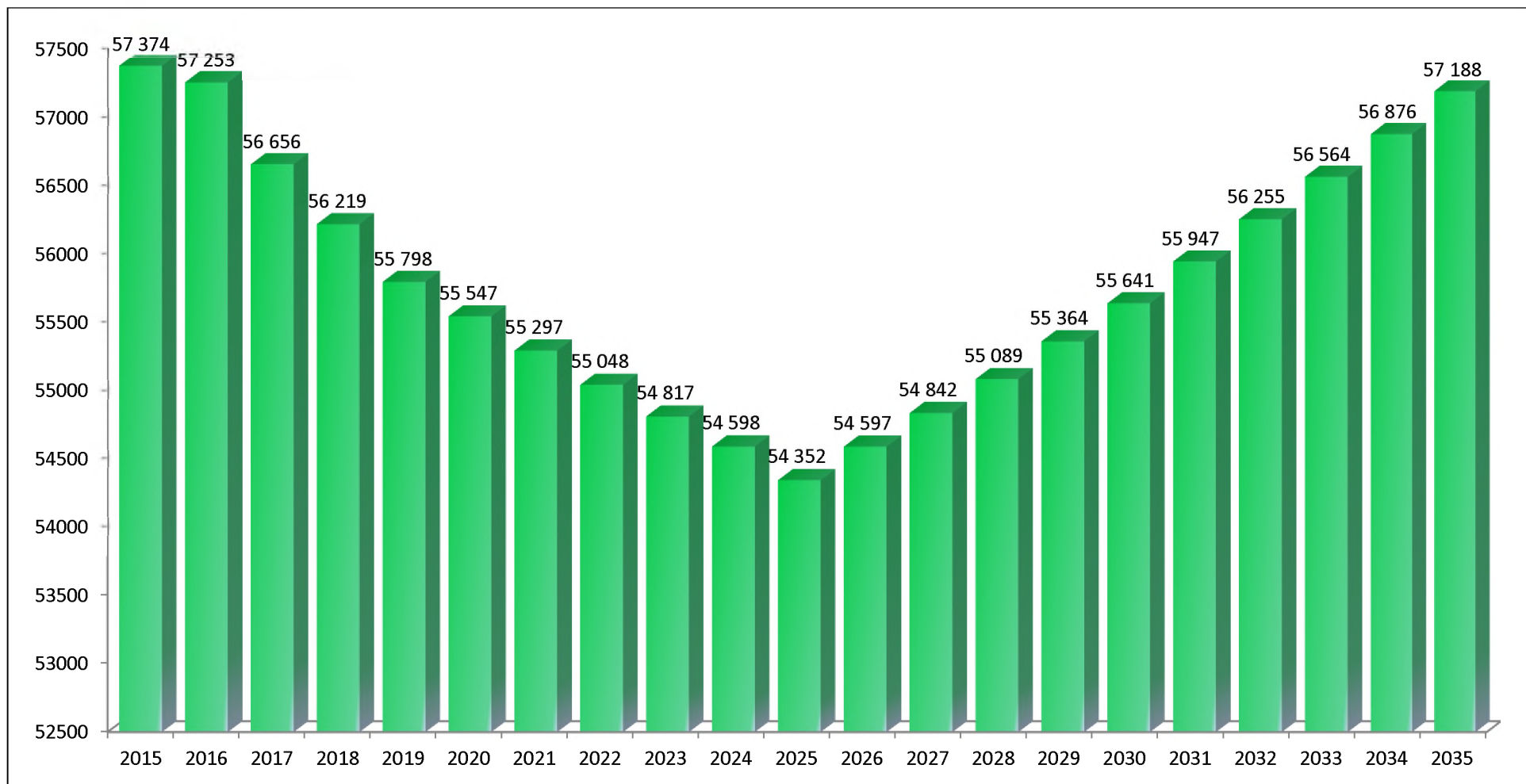


Рисунок 16 – Прогноз численности населения

На краткосрочную перспективу расчетная численность населения составит 54352 человека, уменьшившись от сегодняшнего значения на 2,6 %, а на расчётный срок (2030г.) возрастет до 55641 человека, вернувшись к нынешним значениям, далее при успешной реализации программ по развитию МР численность населения до 2035 года будет расти и сможет достичь значения в 57200 человек.

Уровень населения младше трудоспособного возраста составит 20-25 %, трудоспособного 60-65% и старше трудоспособного возраста 10-15%.

Раздел 2.1.2 Прогноз численности трудовых ресурсов

С учетом мероприятий по улучшения социально-экономического развития Республики Дагестан и РФ в целом, прогнозируется увеличение числа рабочих мест для населения за счет:

- строительства новых магазинов в новых жилых районах, как элемент повседневного обслуживания по мере развития существующих и освоения новых территорий.
- развития агропромышленного комплекса.
- развития малого и среднего предпринимательства.
- интенсификации развития промышленного потенциала района, связанного с внедрением в производство высоких технологий, которые обеспечат конкурентоспособность продукции на районном, федеральном и международном рынках.
- ресурсосберегающей политике использования природного потенциала, не вовлеченного в настоящее время в промышленное освоение, за счет полной выработки полезных ископаемых на разрабатываемых месторождениях путем внедрения новых технологий.
- развития и интенсификации пригородного сельского хозяйства за счет внедрения инновационных агротехнологий для наращивания объемов сельхозпродукции высокого качества.

Раздел 2.1.3 Прогноз экономических показателей

По данным РОССТАТ состояние экономики Республики Дагестан характеризуется устойчивым, сбалансированным развитием.

Достижение этих показателей связано с реализацией мероприятий экономической политики.

На долгосрочный период предполагается укрепление существующих фондов, а также их активное развитие, что положительно скажется на экономических показателях Республики Дагестан и Сулейман-Стальского района в частности.

Раздел 2.1.4 Прогноз жилищного фонда

На данный момент средняя обеспеченность населения района общей площадью на человека составляет 33,6 м².

С учетом развития жилищного строительства согласно генеральным планам поселений, а также схеме территориального планирования, прогнозируется увеличение общей площади жилищного фонда по району, а также увеличение показателя средней обеспеченности жилой площадью населения.

Раздел 2.2 Прогноз транспортного спроса, характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

Прогноз транспортного спроса района осуществлялся согласно двух сценариев. В инерционном варианте развития транспортный спрос будет увеличиваться пропорционально росту населения, при этом распределение на личный транспорт и транспорт общего пользования сохранится в существующем соотношении.

В умеренно-оптимистичном сценарии транспортный спрос будет увеличиваться пропорционально росту регионального валового продукта, а

распределение на личный транспорт и транспорт общего пользования будет смещаться в сторону транспорта общего пользования за счет развития новых связей и повышения качества транспортного обслуживания населения.

Прогноз предполагает увеличение уровня автомобилизации населения, в следствии улучшения качества жизни населения, и укрепления экономической ситуации.

Однако в связи с этими изменениями, существенного изменения транспортного спроса по видам транспорта, характера передвижений, перевозок грузов не предвидится.

Раздел 2.3 Прогноз развития дорожной сети

Основным направлением развития дорожной сети на расчетный период будет являться сохранение и постепенное увеличение существующей сети дорог.

Увеличение дорожной сети будет происходить по мере развития территории поселений, за счет необходимости строительства дорог вокруг нового жилищного строительства.

В ходе реализации программы планируется увеличение численности дорог с твердым покрытием с 684,1км до 903 км.

Также прогнозируется улучшение качества покрытия за счет своевременного ремонта дорожного полотна, увеличение протяженности тротуаров, соответствующих нормативным требованиям.

Раздел 2.4 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

С учетом сложившейся динамики увеличения количества автотранспорта на территории района, на 3,25% в год прогнозируется увеличение количества автомобильного транспорта на 30-35% к расчетному сроку.

Прогноз уровня автомобилизации и общего количества авто на срок до 2030 г. приведен на рисунках 17 и 18.

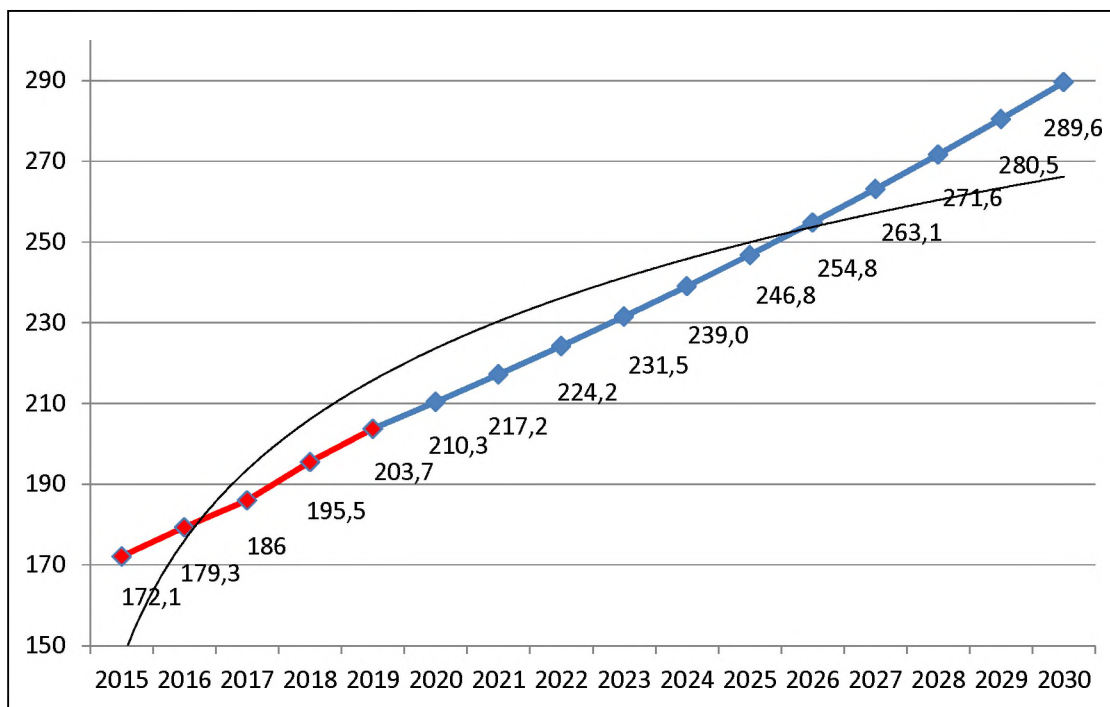


Рисунок 17 – Прогноз уровня автомобилизации

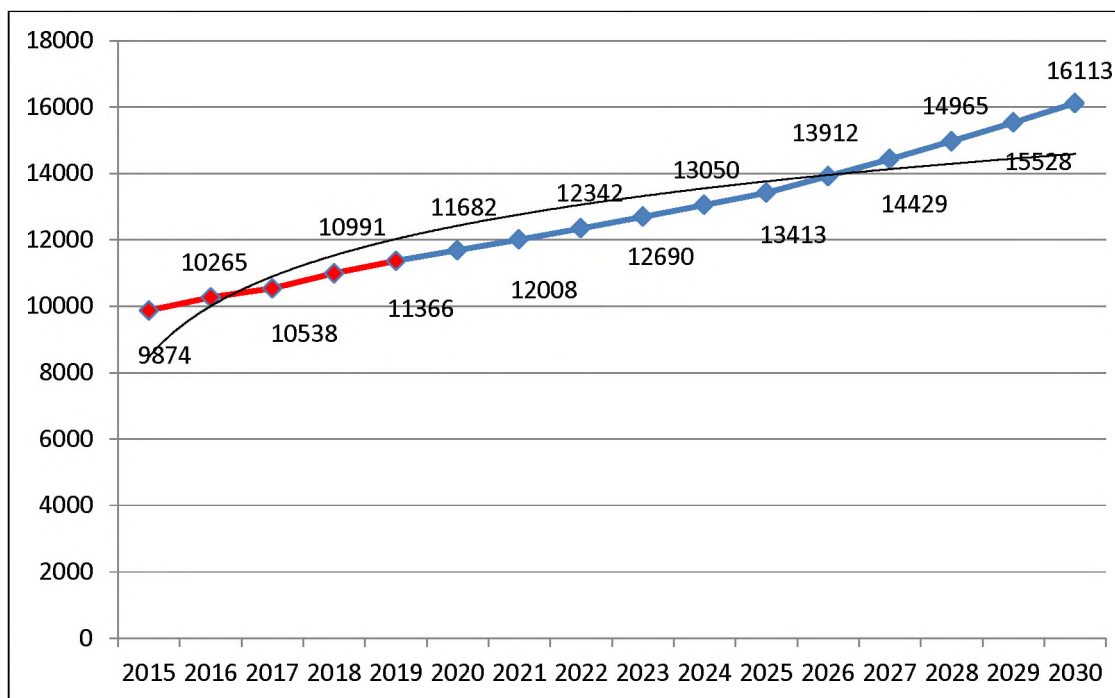


Рисунок 18 – Прогноз количества ТС

Правительством Российской Федерации определены основные параметры дорожного движения, к которым отнесены:

- интенсивность дорожного движения.
- состав транспортных средств.
- средняя скорость движения транспортных средств.
- плотность движения транспортных средств.
- пропускная способность дороги.
- средняя задержка транспортных средств в движении.
- временной индекс.
- уровень обслуживания дорожного движения.
- показатель перегруженности дорог.
- буферный индекс.

На момент составления ПКРТИ выявлено, что критических участков снижения интенсивности, скорости движения не наблюдается, существует резерв пропускной способности автомобильных и пешеходных дорог.

Это означает, что существенных изменений параметров движения с увеличением количества ТС на территории района не предвидится.

Раздел 2.5 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Для снижения уровня аварийности на дорожной сети района, снижения числа погибших и тяжелораненых в результате ДТП необходимо:

- качественное содержание автомобильных дорог в границах МО;
- обустройство пешеходной и велосипедной инфраструктур;
- формирование правосознания у населения;
- усиление контроля над соблюдением ПДД со стороны ГАИ;

Реализация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях будет способствовать снижению социального риска.

Согласно Стратегии безопасности дорожного движения, в Российской Федерации, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 № 1-р, на 2024 год устанавливается показатель социального риска, составляющий не более 4 погибших на 100 тыс. населения, а к 2030 году – 0 погибших на 100 000 населения.

Раздел 2.6 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения

Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности, расширение УДС.

В целом все большее количество легковых транспортных средств принадлежащих населению соответствует современным экологическим нормам и стандартам, в связи с чем в рассматриваемом периоде возможно прогнозировать незначительное увеличение негативного воздействия на окружающую среду.

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;
- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.
- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;
- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Таким образом, на расчетный срок прогнозируется, что намеченный комплекс мер позволит эффективно противостоять росту негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.

В таблице 6 представлены показатели воздействия ТС на окружающую среду в текущий момент и на перспективу.

Таблица 6 – Прогноз показателей воздействия ТС на окружающую среду

№ п/п	В среднем по УДС на момент	Показатель			
		СО		NO ₂	
		Факт мг/м ³	Норматив мг/м ³	Факт мг/м ³	Норматив мг/м ³
1	На момент составления ПКРТИ	2,1	3	0,041	0,06
2	На расчетный период 2030г.	2,9	3	0,051	0,06

Раздел 3 Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта

Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка с выбором предлагаемого к реализации варианта выполнена на основе оценки их социально-экономической эффективности и соответствия нормативам градостроительного проектирования.

Выделяются два возможных принципиальных варианта сценариев комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального района «Сулейман-Стальский район».

Вариант I (базовый).

Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных

компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, выбор мероприятий к реализации.

Также данным вариантом учитывается агрессивная внешняя среда, сложившаяся благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

При таком варианте развития предполагается, сохранение действующей транспортной инфраструктуры без ее преобразований.

Вариант II (Целевой).

На территории района предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста.

Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций, строительство дорог и парковок, а также установка дорожных знаков и нанесение разметки.

Для реализации предлагается целевой вариант развития.

При таком варианте развития предполагается сохранение и развитие транспортной инфраструктуры за счет средств местного, областного бюджетов, а также за счет внебюджетных источников финансирования.

В таблице 7 приведены укрупненные показатели развития транспортной инфраструктуры.

Таблица 7 – Укрупненные показатели развития транспортной инфраструктуры.

№ п/п	Наименование показателя	Ед. изм	Целевое значение
1	Протяженность улично-дорожной сети		
Вариант I		км	+0
Вариант II		км	+15
2	Доля дорог с твердым покрытием		
Вариант I		%	75,75
Вариант II		%	100
3	Протяженность пешеходных дорожек		
Вариант I		км	+0
Вариант II		км	+25
4	Протяженность велосипедных дорожек		
Вариант I		км	+0
Вариант II		км	+25
5	Показатели безопасности дорожного движения (уменьшение аварийности)		
Вариант I		%	-15
Вариант II		%	-50
6	Показатели парковочного пространства		
Вариант I		шт	+50
Вариант II		шт	+350

Раздел 4 Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

Раздел 4.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

С учетом социально-экономического развития, текущих показателей транспортной инфраструктуры, мероприятий развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта на территории МР «Сулейман-Стальский район» не требуется.

Раздел 4.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов

Для стимуляции населения к использованию транспорта общего пользования необходимо производить поэтапную плановую замену автобусов на современные, комфортабельные модели, оптимизировать пути передвижения ТС, установить тариф на оплату.

Также для улучшения обслуживания общественным транспортом необходимо размещение информационных листов на остановочных пунктах с указанием расписания движения автобусов.

Для создания безбарьерной среды требуется обустройство остановочных пунктов и автобусных средств для использования их лицами с ограниченными возможностями.

Создание транспортно-пересадочных узлов не планируется.

Раздел 4.3 Мероприятия для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

Формирование единого парковочного пространства позволяет предотвратить процессы образования заторовых ситуаций, исключить несанкционированную хаотичную стоянку транспортных средств, вопреки действию запрещающих знаков, а также повысить уровень безопасности дорожного движения и снизить социальную напряженность населения.

По результатам анализа параметров размещения мест стоянки и остановки транспортных средств, выявлен недостаток парковочных мест как для постоянного, так и для временного хранения ТС.

Дефицит машиномест для постоянного и временного хранения ТС составил 350 единиц.

Дефицит парковочных мест для временного хранения выявлен у объектов притяжения транспорта.

Раздел 4.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Для развития инфраструктуры велосипедного движения необходимо предусмотреть строительство велодорожек и велопарковок.

Велопарковки необходимо установить у следующих мест притяжения:

- Школы;
- Крупные торговые центры;
- КДЦ;
- Администрации поселений;
- Спортивные объекты.

Для развития инфраструктуры пешеходного движения необходимо предусмотреть строительство пешеходных зон.

Для обустройства пешеходных путей сообщения и наземных пешеходных переходов с учетом потребностей инвалидов и других маломобильных групп населения необходимо предусмотреть применение специальных технических средств: пандусов, поручней, информационных указателей (тактильных, визуальных, звуковых), островков безопасности.

Раздел 4.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

Для вывода грузовых ТС из зон жилой застройки на расчетный срок муниципального образования предлагается строительство магистральных дорог регулируемого движения (для преимущественно грузового движения) в объезд центров поселений.

Для улучшения качества обслуживания инфраструктуры транспорта, для коммунальных и дорожных служб предлагается увеличение количества снегоуборочных и поливомоечных транспортных средств при увеличении площадей поселений и строительстве новых дорог.

Раздел 4.6 Мероприятия по развитию сети дорог

Для улучшения качества обслуживания транспортом в рамках программы необходимо предусмотреть ежегодный плановый ремонт автомобильных дорог.

А также необходимо усовершенствование автомобильных дорог с грунтовым покрытием до автомобильных дорог с асфальтобетонным покрытием, дороги выбираются согласно перечню автомобильных дорог МО.

В рамках мероприятий по развитию сети дорог необходимо предусмотреть строительство новых автомобильных дорог в зоне новой жилой застройки.

Раздел 4.7 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков, по внедрению интеллектуальных систем

В комплекс мероприятий по организации и повышению безопасности дорожного движения необходимо включить:

- Устройство светофоров;
- Установка комплексов фото и видео фиксации нарушений;
- Устройство дорожных знаков ограничения скорости;
- Внедрение АССУД.

Для повышения БДД предлагается на расчетный срок, оснастить пешеходные переходы возле МБОУ недостающими ТСОДД.

Раздел 4.8 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения

Главный и эффективный путь снижения уровня загрязнения окружающей среды является замена (полная или частичная) бензинового и дизельного топлива другими энергоносителями, не нефтяного происхождения.

К такому виду можно отнести, сжатый природный газ, сжиженные газы нефтяного происхождения, спирты, электрическая энергия. Способы защиты экосистем от воздействия транспортного комплекса сводятся к 4 направлениям:

1. Организационно-правовые мероприятия - направлены на разработку и исполнение механизмов экологической политики, природоохранного законодательства на транспорте, экологических стандартов, норм, нормативов и требований к транспортной технике, топливно-смазочным материалам, оборудованию, состоянию транспортных коммуникаций и др.

2. Архитектурно-планировочные мероприятия - обеспечивают совершенствование зон с учетом инфраструктуры транспорта и движения, разработку решений по, сохранению ландшафтов, озеленению и благоустройству.

3. Конструкторско-технические и экотехнологические мероприятия - позволяют внедрить инженерные, санитарно-технические и технологические средства защиты от вредных воздействий на предприятиях и объектах транспорта, новшества в конструкции, как ТС, так и объектов дорожного комплекса.

4. Эксплуатационные мероприятия - осуществляются в процессе эксплуатации транспортных средств и направлены на поддержание их состояния на уровне заданных экологических нормативов за счет технического контроля и высококачественного обслуживания.

Перечисленные группы мероприятий реализуются независимо друг от друга и позволяют достичь определенных результатов. Максимальный эффект достигается при их комплексном применении.

Раздел 4.9 Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности

В рамках реализации программы требуется введение дополнительного мониторинга и контроля за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения.

Для реализации предлагается установка систем ГЛОНАСС и систем видеонаблюдения на транспорте общего пользования.

Раздел 5 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

Финансирование программы осуществляется за счет консолидации средств республиканского, местного бюджетов, а также внебюджетных источников.

Внебюджетные источники - средства муниципальных предприятий и учреждений, заемные средства, средства организаций различных форм собственности, плата за пользование услугами.

Общий объем финансирования по программе и приближенная стоимость мероприятий приведена в приложении 1 и составляет: всего – 552401,00 тыс. руб.,

Финансово-экономическое обоснование программы на 2020 - 2030 годы будет производиться ежегодно, по мере уточнения и утверждения инвестиционных программ и объемов финансирования.

Раздел 6 Оценка эффективности мероприятий программы

Оценка эффективности реализации программы осуществляется заказчиком программы ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации. Источником информации для проведения оценки эффективности являются отчеты исполнителей мероприятий программы о достигнутых результатах, использовании финансовых средств за отчетный период.

Раздел 6.1 Достижение запланированных значений целевых показателей

Степень достижения результатов по каждому показателю за период (I_i) проводится путем сопоставления фактически достигнутого значения целевого показателя за отчетный период ($I_{\text{факт}}$) с его плановым значением ($I_{\text{план}}$):

$$I_i = \frac{I_{\text{факт}}}{I_{\text{план}}}$$

где: I_i – степень достижения планового значения целевого показателя за отчетный период; $I_{\text{факт}}$ – значение показателя, фактически достигнутое на конец отчетного периода; $I_{\text{план}}$ – плановое значение целевого показателя в отчетном периоде. i – порядковый номер целевого показателя.

Если значение I_i превышает 1, а также в случае, если желаемой тенденцией является снижение показателя и полученное значение меньше 1, для расчета среднего значения достижения запланированных целевых показателей данное отношение принимается равным 1.

Среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей программы (I) рассчитывается по формуле:

$$I = \frac{\sum I_i}{N}$$

где: I – среднее значение достижения значений целевых показателей Программы; $\sum I_i$ – сумма оценок достижения плановых значений показателей; N – количество показателей программы, подлежащих выполнению периоде.

Раздел 6.2 Соответствие объемов фактического финансирования запланированным объемам

Степень соответствия объемов финансирования к запланированным объемам за период (Φ) проводится путем сопоставления фактического объема финансирования за счет всех источников финансирования за отчетный период ($\Phi_{\text{факт}}$) к запланированному объему ($\Phi_{\text{план}}$) по следующей формуле:

$$\Phi_i = \frac{\Phi_{\text{факт}}}{\Phi_{\text{план}}}$$

где: Φ – степень уровня финансирования мероприятий программы за отчетный период; $\Phi_{\text{факт}}$ – фактический объем финансирования мероприятий Программы за отчетный период; $\Phi_{\text{план}}$ – объем финансирования мероприятий, предусмотренный Программой на отчетный период.

Раздел 6.3 Выполнение запланированных мероприятий

Степень выполнения каждого запланированного мероприятия программы за отчетный период (M_j) определяется путем сопоставления фактически полученного результата от реализации мероприятия ($M_{\text{факт}}$) к его запланированному значению ($M_{\text{план}}$) по следующей формуле:

$$M_j = \frac{M_{\text{факт}}}{M_{\text{план}}}$$

где: M_j – показатель степени выполнения мероприятия за отчетный период;
 $M_{\text{факт}}$ – фактически полученный результат по мероприятию за отчетный период;
 $M_{\text{план}}$ – предусмотренный

Программой ожидаемый результат по мероприятию за отчетный период; j – порядковый номер мероприятия Программы.

Расчет среднего показателя степени выполнения запланированных мероприятий за отчетный период (M) определяется как отношение суммы оценок степени выполнения запланированных мероприятий к их количеству.

$$M = \frac{\sum M_j}{K}$$

где: M – среднее значение выполнения запланированных мероприятий;
 $\sum M_j$ – сумма оценок степени выполнения мероприятий программы за отчетный период; K – количество мероприятий, подлежащих выполнению.

Раздел 6.4 Показатель эффективности использования финансовых средств

При проведении Оценки определяется показатель эффективности использования финансовых средств (Э), - отношение среднего показателя степени выполнения мероприятий (М) к степени уровня финансирования (Ф).

$$\text{Э} = \frac{\text{М}}{\text{Ф}}$$

где: Э – эффективность использования средств за период; М – среднее значение выполнения запланированных мероприятий за отчетный период; Ф – степень уровня финансирования мероприятий программы в отчетном периоде.

Раздел 6.5 Показатель эффективности реализации программы

Показатель эффективности реализации - произведение среднего значения достижения запланированных значений показателей (И) и показателя эффективности использования финансовых средств программы (Э).

Показатель эффективности реализации определяется по формуле:

$$\text{П} = \text{И} * \text{Э}$$

где: П – показатель эффективности реализации за период; И – среднее значение достижения запланированных показателей за отчетный период; Э – эффективность использования средств программы в отчетном периоде.

Раздел 6.6 Вывод об эффективности реализации программы

Вывод об эффективности реализации программы формируется на основании значений П. Реализация программы признается:

- с высоким уровнем эффективности, если значение П больше либо равно 0,9;

- со средним уровнем эффективности, если значение П меньше 0,9, но больше либо равно 0,7.
- остальных случаях реализация Программы признается с низким уровнем эффективности.

Раздел 7. Предложения по совершенствованию обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения

В рамках реализации настоящей программы не предполагается проведение институциональных преобразований.

Структура управления, а также характер взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагается оставить в неизменном виде.

В целях информационной открытости программа комплексного развития транспортной инфраструктуры МР «Сулейман-Стальский район» подлежит размещению на официальном портале (сайт администрации МР) органов местного самоуправления в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Раздел 7.1 Организация контроля над реализацией программы

Система управления программой и контроль за ходом ее выполнения определяется в соответствии с требованиями, определенными действующим законодательством.

Механизм реализации программы базируется на принципах четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей программы.

Координатор программы является ответственным за реализацию программы.

Контроль выполнения программных мероприятий, подготовки бюджетной заявки по финансированию предусмотренных программой мероприятий на

каждый год, уточнению затрат по направлениям программы, срокам их реализации, составу исполнителей в соответствии с результатами выполнения программных мероприятий за год, подготовке годового отчета о ходе реализации программы и эффективности использования бюджетных средств возлагаются на администрацию.

Прекращение или изменение настоящей муниципальной программы производится на основании соответствующего постановления администрации.

Раздел 7.2 Механизм обновления программы и внесения изменений

В процессе реализации, мероприятия по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры могут дополняться в зависимости от складывающейся ситуации, изменения внутренних и внешних условий. По ежегодным результатам мониторинга осуществляется своевременная корректировка программы.

Заключение

Комплекс предлагаемых мер ПКРТИ района предусматривает развитие УДС муниципального образования в совокупности с реализацией запланированных мероприятий целевых программ.

В результате будет создан транспортный каркас МО, способный полностью обеспечить необходимость населения в перемещениях. В состав мероприятий вошли такие эффективные мероприятия по ОДД, как - применение методов управления дорожным движением для минимизации заторовых ситуаций, организация маршрутов движения грузового автотранспорта в обход жилых и центральных районов МО.

Подготовленный комплекс мероприятий по оптимизации пассажирских перевозок включает: корректировку существующих муниципальных маршрутов, устройство новых остановочных пунктов, обеспечение информирования и видеонаблюдения на маршрутах.

В рамках комплекса мероприятий предусмотрена оптимизация парковочного пространства на территории муниципального образования создание новых парковочных мест с учетом прогнозируемого количества населения.

Разработан комплекс мероприятий по повышению уровня безопасности дорожного движения, направленный на повышение безопасности как водителей, так и пешеходов.

Реализация мероприятий позволит полностью устранять заторовые места, значение показателя смертности на дорогах в краткосрочной перспективе уменьшится до минимальных размеров.

Реализация предложенного комплекса мер обеспечит устойчивое функционирование транспортной системы.

Список использованных источников

1. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
2. Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».
3. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.08.2015).
4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2016).
5. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения».
6. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.01.2016).
7. Генеральные планы поселений.
8. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».
9. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений».
10. Приказ министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 « Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту и содержанию автомобильных дорог.
11. Постановление Правительства РФ от 28 сентября 2009 г. N 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации».
12. Шелков Ю.Д. Указания по организации приоритетного движения транспортных средств общего пользования М.: Транспорт, 1984 – 32 с.

13. Пугачев И.Н., Горев А.Э., Олещенко Е.М. Организация и безопасность движения [Текст]. – Москва, 2009. – 176 с.

14. ГОСТ Р 52289-2004 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств.

15. Руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов. Безопасность пешеходов [Текст]. – М.: Издательство «Всемирная организация здравоохранения», 2013. – 115 с.

Таблица 1 - Оценка объемов финансирования по мероприятиям программы.

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации, гг	Источники финансирования	тыс. рублей, в ценах базового года
1. Мероприятия по развитию сети дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству				
1.1	Ремонт УДС, Освещение	2020	Республиканский бюджет	23005,00
			Муниципальный бюджет (дорожный фонд)	32235,1
1.2	Ремонт УДС, Освещение	2021	Республиканский бюджет	23005,00
			Муниципальный бюджет (дорожный фонд)	32235,1
1.3	Ремонт УДС, Освещение	2022	Республиканский бюджет	23005,00
			Муниципальный бюджет (дорожный фонд)	32235,1
1.4	Ремонт УДС, Освещение	2023	Республиканский бюджет	23005,00
			Муниципальный бюджет (дорожный фонд)	32235,1

1.5	Ремонт УДС, Освещение	2024	Республиканский бюджет	23005,00
			Муниципальный бюджет (дорожный фонд)	32235,1
1.6	Ремонт УДС, Освещение	2025-2030	Республиканский бюджет	115025,00
			Муниципальный бюджет (дорожный фонд)	32235,1
Итого				Итого за 2020-2030 – 552401,00 в том числе: Республиканский бюджет – 230050,00 Муниципальный бюджет (дорожный фонд) – 322350,00

Сведения о ходе реализации Программы

№ П/	Наименование задачи, мероприятия	Источник финансирования	Объем финансирования, тыс. руб.				Исполнитель мероприятия
			Плановое значение	Фактическое значение	отклонение		
					абсолют. (тыс.руб.) +/-	относит. (%)	
1	2	3	4	5	6	7	
1							
2							
3							
4							
Итого по Программе:							

Приложение 3

Информация об оценке эффективности реализации Программы в целевых показателях за отчетный финансовый год и за весь период реализации годов

№	Наименование показателей по результативности	Ед.	Базовый год 2019	Ожидаемые значения целевых показателей, предусмотренные Программой						Фактически достигнутые значения показателей											
				2020	2021	2022	2023	2024	2025-2030	2020	отклонение (%)	2021	отклонение (%)	2022	отклонение (%)	2023	отклонение (%)	2024	отклонение (%)	2025-2030	отклонение (%)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1	Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения соответствующих нормативным требованиям	%	45	40	35	32	30	25	20-15												
2	Сокращение доли ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП	%	30	27	25	23	20	17	15												
3	Количество техники, для уборки территории, требующей ремонта	шт	2	2	1	1	0	0	0												
4	Плотность маршрутной сети	км/км ²	0,24	0,24	0,25	0,27	0,3	0,3	0,35												
5	Плотность сети дорог	км/км ²	1,36	1,4	1,45	1,5	1,55	1,6	1,7-1,8												