СОВЕТ
ТУРКМЕНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОКРУГА
СТАВРОПОЛЬСКОГО КРАЯ ВТОРОГО СОЗЫВА
Р Е Ш Е Н И Е

25 августа 2026 г. с. Летняя Ставка № 96

Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Туркменского муниципального округа Ставропольского края до 2041 года

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральными законами от 06 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», от 20 марта 2025 г. № 33-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в единой системе публичной власти», постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, муниципальных округов, городских округов», Уставом Туркменского муниципального округа Ставропольского края

Совет Туркменского муниципального округа Ставропольского края
Р Е Ш И Л:

1. Утвердить прилагаемую Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Туркменского муниципального округа Ставропольского края до 2041 года.

2. Контроль за выполнением настоящего решения возложить на Постоянную комиссию Совета Туркменского муниципального округа Ставропольского края по местному самоуправлению, правопорядку, социальным вопросам, связям с общественными организациями (председатель - А.Н.Кушнарев).

3. Опубликовать настоящее решение в сетевом издании органов местного самоуправления Туркменского муниципального округа Ставропольского края «Правовой портал Туркменского муниципального округа Ставропольского края» (http://право-туркменский.рф) в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

4. Настоящее решение вступает в силу после дня его официального опубликования.

Председатель Совета Туркменского
муниципального округа
Ставропольского края Г.В. Ефимов

Совет Туркменского муниципального округа Ставропольского края ОГРН 1202600012528 ДЛЯ ВЫПУСКА ДОКУМЕНТОВ

Глава Туркменского
муниципального округа
Ставропольского края С.В. Козырь

УТВЕРЖДЕНО
решением Совета Туркменского
муниципального округа
Ставропольского края
от 25 августа 2026 года № 96

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТУРКМЕНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОКРУГА СТАВРОПОЛЬСКОГО КРАЯ НА ПЕРИОД ДО 2041 ГОДА

2026

ВВЕДЕНИЕ

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Туркменского муниципального округа разрабатывается и утверждается органами местного самоуправления Туркменского муниципального округа на основании утвержденного Генерального плана Туркменского муниципального округа Ставропольского края.

Реализация программы должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры Туркменского муниципального округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Обеспечение надежного и устойчивого обслуживания жителей Туркменского муниципального округа транспортными услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры – одна из главных проблем, решение которой необходимо для повышения качества жизни жителей и обеспечения устойчивого развития поселения.

Решение проблемы носит комплексный характер, а реализация мероприятий по улучшению качества транспортной инфраструктуры возможна только при взаимодействии органов власти всех уровней, а также концентрации финансовых и технических ресурсов.

Система основных мероприятий Программы определяет приоритетные направления в сфере дорожного хозяйства на территории Туркменского муниципального округа и предполагает реализацию следующих мероприятий:

1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.

2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.

Мероприятия по ремонту и капитальному ремонту будут определяться на основе результатов обследования автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них. В ходе реализации Программы содержание мероприятий и их ресурсы обеспечения могут быть скорректированы в случае существенно изменившихся условий.

Программа является инструментом реализации приоритетных направлений развития Туркменского муниципального округа на долгосрочную перспективу, ориентирована на устойчивое развитие Туркменского муниципального округа и соответствует государственной политике реформирования транспортной системы Российской Федерации.

ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТУРКМЕНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОКРУГА СТАВРОПОЛЬСКОГО КРАЯ ДО 2041 ГОДА

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Туркменского муниципального округа Ставропольского края до 2041 года
Основание для разработки Программы	- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. № 190-ФЗ; - Федеральный закон от 06 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; - Федеральный закон от 08 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»; - Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - Постановление Правительства РФ от 12 апреля 2012 г. № 289 «О федеральной государственной информационной системе территориального планирования»; - Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, муниципальных округов, городских округов»; - Распоряжение Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г.»; - СП 42.13330.2016. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89, утв. приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ от 30 декабря 2016 г. № 1034/пр; - СП 34.13330.2021. Свод правил. Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85, утв. приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ от 9 февраля 2021 г. № 53/пр.; - СП 396.1325800.218 Свод правил. Улицы и дороги населенных пунктов. Правила градостроительного проектирования; - ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля»; -ГОСТ Р 52399-2022 «Дороги автомобильные общего пользования. Геометрические элементы. Технические требования»; - ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования»; - ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»; - ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний»; - ГОСТ Р 51256-2018. «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования»; -ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация»; - ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»; - ГОСТ Р 52767-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров»; - ОДМ 218.4.005-2010 «Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах»; и другие регламентирующие документы.

Заказчик Программы и его местонахождение	Администрация Туркменского муниципального округа Ставропольского края. 356540, Российская Федерация, Ставропольский край, Туркменский район, с. Летняя Ставка, ул. Советская, 122.
Разработчики Программы и их местонахождение	Общество с ограниченно ответственностью «Северо-Кавказский градостроительный центр». 355037, Ставропольский край, город Ставрополь, ул. Доваторцев, д. 46Г
Соразработчики Программы и их местонахождение	Администрация Туркменского муниципального округа Ставропольского края. 356540, Российская Федерация, Ставропольский край, Туркменский район, с. Летняя Ставка, ул. Советская, 122.
Исполнитель Программы	Администрация Туркменского муниципального округа Ставропольского края. 356540, Российская Федерация, Ставропольский край, Туркменский район, с. Летняя Ставка, ул. Советская, 122.
Цели и задачи Программы	Целью программы является: развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры Туркменского муниципального округа; обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования; повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения; создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения; создание условий для управления транспортным спросом. Для достижения указанных целей необходимо решение основных задач: организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования Туркменского муниципального округа; организация мероприятий по развитию и совершенствованию автомобильных дорог местного значения в границах Туркменского муниципального округа; организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории Туркменского муниципального округа, а также по формированию безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортного травматизма
Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры	Снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте(реконструкции); увеличение протяженности дорог, отвечающих нормативным требованиям; снижение количества ДТП; достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры.
Этапы и сроки реализации программы	Срок реализации Программы: 2026 - 2041 г. г. Этапы реализации: I этап -2026 год; II этап - 2027 год; III этап - 2028 год; IV этап – 2029 год; V этап – 2030-2031 год; VI этап – 2032-2041 год;
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	Разработка проектов планировки территории, межевание земельных участков, разработка проектной и проектно-сметной документации для строительства (реконструкции) объектов транспортной инфраструктуры; строительство (реконструкция) и ввод в эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры; мероприятия, направленные на обеспечение безопасности дорожного движения, организация транспортного обслуживания населения на территории Туркменского муниципального округа; мероприятия по содержанию и ремонту дорог.
Объёмы и источники финансирования Программы	Общий объем финансирования Программы на период с 2026 по 2041 г. г. составит – 172433,63 тыс. рублей. Финансовое обеспечение мероприятий программы осуществляется за счет средств краевого бюджета, и бюджета Туркменского муниципального округа Ставропольского края.
Ожидаемые результаты реализации программы	безопасность, качества и эффективности транспортного обслуживания населения; доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения; 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; увеличение пешеходного и велосипедного передвижения населения; эффективное функционирование действующей транспортной инфраструктуры.

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТУРКМЕНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОКРУГА.

1.1. Положение Туркменского муниципального округа в структуре пространственной организации Ставропольского края.

Туркменский муниципальный округ расположен в северо-восточной части Ставропольского края, граничит с Благодарненским, Петровским, Ипатовским, Арзгирским, Апанасенковским муниципальными округами и Республикой Калмыкия.

Административным центром округа является село Летняя Ставка с населением 3,7 тыс. человек, расположенное в 133,7 км от краевого центра города Ставрополя.

Общая площадь Туркменского муниципального округа 261,2 тыс. га. Площадь сельхозугодий составляет 251,9 тыс. га (96 процентов общей площади округа).



Рисунок 1. Административно-территориальное деление Ставропольского края.

Туркменский муниципальный округ имеет 5 пограничных муниципальных образований. С учетом особенностей транспортно-географического положения (планируемый муниципальный округ расположен вне пределов основных транспортных осей Ставропольского края), данное обстоятельство оказывает заметного влияния на развитие экономических и транзитных связей и оказывает непосредственное влияние на уровень социально-экономического развития муниципального образования.

Границы муниципального образования Туркменского муниципального округа установлены Законом Ставропольского края от 31.01.2020 № 15-кз «О преобразовании муниципальных образований, входящих в состав Туркменского муниципального округа Ставропольского края, и об организации местного самоуправления на территории Туркменского муниципального округа Ставропольского края», Законом Ставропольского края от 01.12.2003 № 45-кз «Об установлении внешних границ районов Ставропольского края».

Численность населения Туркменского муниципального округа – 22 217 человек (0,77 % от численности населения Ставропольского края). Туркменский муниципальный округ

по общей численности населения занимает 24-е место среди муниципальных образований Ставропольского края. Плотность населения составляет 8,51 чел./км^2.

В состав территории Туркменского муниципального округа входит 25 сельских населенных пунктов: поселок Берёзовский, поселок Владимировка, поселок Голубиный, село Казгулак, село Камбулат, село Кендже-Кулак, поселок Красная Поляна, поселок Красный Маныч, аул Куликовы Копани, село Кучерла, село Летняя Ставка, село Малые Ягуры, аул Маштак-Кулак, поселок Новокучерлинский, поселок Новорагулинский, село Овощи, поселок Отрадный, поселок Поперечный, поселок Прудовый, аул Сабан-Антуста, поселок Таврический, поселок Троицкий, аул Чур, аул Шарахалсун, поселок Ясный.

Градостроительная деятельность в границах Туркменского муниципального округа осуществляется в соответствии с Генеральным планом Туркменского муниципального округа Ставропольского края.

Согласно геоморфологической карте Ставропольского края, большая часть территории Туркменского муниципального округа расположена в пределах геоморфологической провинции Предкавказья на структурах подвижной платформы и приурочена к области структурно-денудационных плато и эрозионно-аккумулятивных равнин на пологих структурах платформенных поднятий. Небольшая северо-восточная часть территории приурочена к области аккумулятивно-эрозионных аллювиально-морских равнин и синклинального прогиба.

Рельеф территории равнинный, слабоволнистый, с характерным долинно-балочным расчленением.

Согласно схемы климатического районирования Ставропольского края, территория Туркменского муниципального округа относится к центральному и северо-восточному климатическому району.

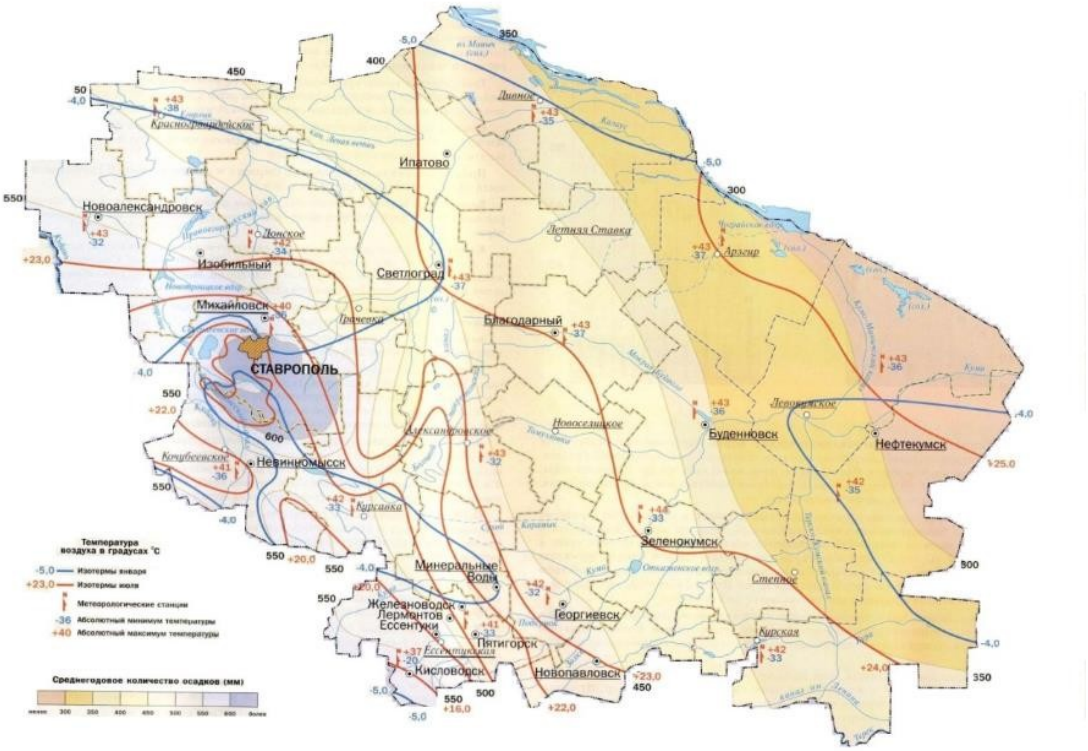


Рисунок 2. Климатическая карта Ставропольского края[1]

[1]Атлас земель Ставропольского края. – Ставрополь, 2000. – 118 с.

Климат муниципального округа резко континентальный. Лето жаркое, сухое, среднесуточная температура 23-25 градусов. Зима умеренно мягкая, среднесуточная температура плюс 3-5 градусов. Господствующие ветры - западный и восточный. Менее частый западный ветер, влажный и сопровождается осадками. Средняя скорость ветра в течение года, составляет 6,5 м/сек. Наибольшая скорость ветра при порывах может достигать 25 м/сек и более. Средняя месячная температура воздуха составляет +25° С летом и +3,4° С зимой.

Территория муниципального округа относится к степной зоне. Лесополосы занимают малые площади и расположены по балкам, склонам, в основном произрастают деревья следующих пород: акация, вяз. Общая площадь лесопокрытий составляет 6,1 кв. км, что составляет около 0,2% от общей площади территории.

Территория Туркменского муниципального округа относится к зоне рискованного земледелия и отличается аридностью климата, резко выраженным континентальным режимом, для которого характерно выпадение малого количества осадков, большое испарение и преобладание восточных и юго-восточных ветров, в связи с чем агроклиматические условия неблагоприятны для выращивания таких сельскохозяйственных культур как: озимая пшеница, подсолнечник, кукуруза. Основная часть территории муниципального округа расположена в слабо засушливой зоне.

Гидрографическая сеть Туркменского муниципального округа представлена реками, озёрами, водохранилищами.

Наиболее крупной рекой на территории округа является р. Айгурка (правый приток р. Калаус), принимающая на территории округа ряд более мелких левых и правых притоков.

Другой крупной рекой является река Рагули с многочисленными притоками, впадающая в Чоградское водохранилище.

На территории Туркменского муниципального округа преобладают темно-каштановые и каштановые почвы, к юго-западу сменяющиеся южными черноземами.

Большая часть территории округа распахана. Процент распаханности составляет 69%, остальная часть муниципального округа с это естественные кормовые угодья.

Коэффициент заовраженности земель изменяется от 0,2 до 0,4, что означает, что на 100 га приходится 200-400 м оврагов.

Удельный вес полезащитных лесных насаждений к пашне составляет 2-3 %, по центральной части муниципального округа проходит государственная защитная лесополоса.

Почвы, в общем, мало подвержены эрозии, но являются эрозионно-опасными.

Территории, подверженные слабой водной или средней водной эрозии встречаются лишь в виде отдельных пятен. На долю деградированных земель приходится 3,3 %.

В соответствии с ботанико-географическим районированием Северного Кавказа территория Туркменского муниципального округа располагается в границах ботанического района Восточное Предкавказье (ВП) и в пределах Терско-Кумского флористического района.

Животный мир Туркменского муниципального округа довольно разнообразен. Здесь из хищников водятся кабан, сайгак, волк, лисица, акклиматизировался уссурийский енот, из грызунов – ондатра, полёвка, песчанка, из птиц – фазан, стрепет, журавль и др.

1.2. Социально-экономическая характеристика Туркменского муниципального округа.

Туркменский муниципальный округ имеет значительный природно-ресурсный потенциал и благоприятные социально-экономические условия, необходимые для устойчивого развития и успешного регионального маркетинга.

Доля Туркменского муниципального округа в различных показателях социально-экономического развития Ставропольского края за 2024 год отражена в таблице 1.

Таблица 1

Туркменский муниципальный округ в Ставропольском крае

№ п/п	Наименование показателя	Доля в Ставропольском крае, %
1.	Площадь	3,9
2.	Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами	н/д
2.1	Обрабатывающие производства	3,37
2.2	Промышленное производство	0,02
3.	Продукция сельского хозяйства, всего	2,76
4.	Растениеводство	1,84
5.	Животноводство	4,8
6.	Ввод в действие жилых домов	0,25
7.	Оборот розничной торговли	0,13
8.	Инвестиции в основной капитал	0,08

Природные условия. Территория Туркменского муниципального округа расположена в сухостепной зоне Ставропольского края. Климат Туркменского муниципального округа определяется территорией его расположения. По климатическим показателям территория Туркменского муниципального округа относится к степной зоне неустойчивого увлажнения. Туркменский муниципальный округ входит в засушливую аэроклиматологическую зону с резко континентальным климатом, для которого характерно выпадение малого количества осадков и преобладание восточных ветров.

В Туркменском муниципальном округе нередки атмосферная засуха и сильные ветры-уховеи. Количество осадков за год составляет 350-400мм, а в засушливые годы снижается до 200 мм и менее. В Туркменском муниципальном округе преобладают восточные и западные ветры, причем их наибольшая сила наблюдается в марте-апреле. В среднем бывает 25 дней в году, когда скорость ветра превышает 15 метров в секунду.

Территория Туркменского муниципального округа подвержена влиянию арктических масс воздуха и воздушных масс умеренных широт, а также, приходящих из тропиков и субтропиков. Арктический воздух приходит на территорию Туркменского муниципального округа осенью и зимой, вызывая резкие похолодания. На климат Туркменского муниципального округа влияют и сибирские антициклоны, которые приносят пасмурную погоду с сильными ветрами и снегопадами. Лето продолжительное, обычно очень жаркое и засушливое. Осень является наиболее устойчивым временем года.

Средняя температура зимой-6 С, летом+32 С°. Рельеф в основном слабоволнистый с постоянным падением высот, пересеченный балками. Почвы отличаются большим разнообразием, наиболее распространены: черноземы предкавказские, тяжелые суглинистые, темно-каштановые, в том числе солонцов до 10 процентов. Для каштановых почв характерны непромывной тип водного режима, глубина их промачивания колеблется в зависимости от рельефа, и обычно составляет 70-130 см. Почвообразующие породы здесь представлены пылеватыми и засоленными пылеватыми суглинками. Светло-каштановые почвы сформированы в сухом климатическом районе и характеризуются меньшим плодородием. Такие типы почв благоприятны для выращивания садово-ягодных культур и зерновых культур.

Чаще всего на территории Туркменского муниципального округа почвы характеризуются суглинистым составом. Почвы являются эрозионно-опасными. Содержание гумуса в почвах низкое, изменяется от 1 до 4 процентов.

Большая часть территории распахана. По показателю доля пашни с низким содержанием органического вещества Туркменский муниципальный округ относится к первой аэроклиматологической зоне со средним показателем содержанием подвижного фосфора. Темно-каштановые почвы Туркменского муниципального округа имеют высокое

содержание обменного калия и относительно обеспечены марганцем. Пахотные почвы испытывают недостаток меди.

Для всей территории Туркменского муниципального округа характерна растительность ковыльно-типчаковых степей: типчак, мятлик, овсяница, полынь. Как упоминалось выше, эта природная зона сильно распахана, и девственных степей на рассматриваемой территории практически не осталось.

Вся территория покрыта системой поле защитных лесных полос. Удельный вес полезащитных лесных насаждений к пашне составляет1-2 процента.

На территории Туркменского муниципального округа минерально-сырьевая база характеризуется наличием месторождений общераспространенных полезных ископаемых: пески, глины. Имеющиеся на территории Туркменского муниципального округа место рождения газа в настоящее время не разрабатываются, так как относятся к категориям трудно извлекаемых и нерентабельны для разработки при современному ровне развития технологии разработки место рождений и мировых цен.

Место рождение гипса в пос. Поперечный незначительно по запасам (около 160 тыс. тонн). Место рождение титаноциркониевых руд в пос. Поперечный находится в стадии геологического изучения и оценки.

Площадь Туркменского муниципального округа по категориям отражена в таблице 2.

Таблица 2

Площадь Туркменского муниципального округа распределяется по категориям

№ п/п	Категория земли	Площадь, тыс.га	% к общей площади округа
1	2	3	4
1.	Земли сельскохозяйственного назначения	251,895	96,44
2.	Земли населенных пунктов	2,957	1,13
3.	Земли промышленности, транспорта, связи	0,766	0,29
4.	Земли лесного фонда	2,720	1,04
5.	Земли водного фонда	2,858	1,09

Численность и национальный состав населения.

Туркменский муниципальный округ относится к числу не больших по численности населения округов Ставропольского края. Туркменский муниципальный округ один из наименее урбанизированных среди других округов края. В Туркменском муниципальном округе проживают представители около 40 национальностей. Этнический состав населения Туркменского муниципального округа отражен в таблице 3.

Таблица 3

Этнический состав населения Туркменского муниципального округа

Национальность	На 01.01.2022 г.		на 01.01.2023 г.		на 01.01.2024 г.		Рост (убыль) 2024 г. к 2023г.
	тыс.чел.	%	тыс.чел.	%	тыс.чел.	%	%
1	2	3	4	5	6	7	8
Русские	14,85	65,7	14,37	64,68	14,22	64,56	99,1
Туркмены	5,05	22,3	4,97	22,37	4,93	22,38	97,6
Татары	1,13	5,0	1,05	4,73	1,05	4,76	89,4
Даргинцы	1,12	4,9	1,04	4,68	1,05	4,76	89,3
Другие	0,453	2,1	0,787	3,54	0,775	3,54	80,6
Всего:	22,603	100,0	22,217	100,0	22,025	100,0	97,4

В состав муниципального округа входят 25 населенных пунктов, из них 7 сел, 13 поселков, 5 аулов, которые входят в состав территорий десяти территориальных управлений администрации Туркменского муниципального округа Ставропольского края и одного управления муниципального хозяйства, транспорта, дорожной деятельности администрации Туркменского муниципального округа Ставропольского края (далее - администрация округа), наделенных функциями по исполнению полномочий администрации округа на данных территориях. Численность населения Туркменского муниципального округа на 1 января 2025 года в разрезе территориальных управлений отражена в таблице 4.

Таблица 4

Численность населения Туркменского муниципального округа в разрезе территориальных управлений на 1 января 2025 года

№ п/п	Наименование территориального управления	Наименование населенного пункта	Расстояние до центра округа	Численность населения
1	2	3	4	5
1.	Владимировское территориальное управление	Поселок Владимировка	3 км.	1,078
		Аул Маштак Кулак		0,310
2.	Казгулакское территориальное управление	Село Казгулак	23 км.	1,562
3.	Камбулатское территориальное управление	Село Камбулат	37 км.	2,042
4.	Кендже-Кулакское территориальное управление	Село Кендже-Кулак	40 км.	0,863
		Аул Сабан-Антуста		0,818
5.	Красноманычское территориальное управление	Поселок Красный Маныч	55 км.	0,803
		Поселок Голубиный		0,184
		Поселок Новорагулинский		0,136
		Поселок Прудовый		0,056
6.	Куликово-Копанское территориальное управление	Аул Куликовы- Копани	21 км.	1,072
		Поселок Таврический		0,220
7.	Кучерлинское территориальное управление	Село Кучерла	26 км.	1,160
		Поселок Троицкий		0,189
		Аул Шарахалсун		1,630
8.	Управление муниципального хозяйства, транспорта, дорожной деятельности	Село ЛетняяСтавка	центр	3,798
		Поселок Березовский		0,269
		Поселок Поперечный		0,213
		аулЧур		0,646
9.	Малоягурское территориальное управление	Село МалыеЯгуры	40 км.	1,770
10.	Новокучерлинское территориальное управление	Поселок Ясный	42 км.	0,816
		Поселок Новокучерлинский		0,136
11.	Овощинское территориальное управление	Село Овощи	12 км.	1,987
		Поселок Красная Поляна		0,115
		Поселок Отрадный		0,152

Экологическая чистота и уникальная природа, достаточно развитая инфраструктура и экономически благоприятное месторасположение, самобытная культура, богатая история и основное богатство Туркменского муниципального округа – его жители.

Таблица 5.

Населенные пункты, входящие в состав Туркменского муниципального округа

№ п/п	Населенный пункт	Тип населенного пункта (НП)	Численность населения, тыс. человек	Категория НП по численности населения[2]
1	Березовский	поселок	0,4	Средний (от 0,2 до 1 тыс. чел)
2	Владимировка	поселок	1,0	Большой (от 1 до 3 тыс. чел.)
3	Голубиный	поселок	0,3	Средний (от 0,2 до 1 тыс. чел)
4	Красная Поляна	поселок	0,2	Средний (от 0,2 до 1 тыс. чел)
5	Красный Маныч	поселок	0,9	Средний (от 0,2 до 1 тыс. чел)
6	Новокучерлинский	поселок	0,1	Малый (менее 0,2 тыс. чел.)
7	Новорагулинский	поселок	0,2	Средний (от 0,2 до 1 тыс. чел)
8	Прудовый	поселок	0,1	Малый (менее 0,2 тыс. чел.)
9	Таврический	поселок	0,3	Средний (от 0,2 до 1 тыс. чел)
10	Отрадный	поселок	0,2	Средний (от 0,2 до 1 тыс. чел)
11	Поперечный	поселок	0,2	Средний (от 0,2 до 1 тыс. чел)
12	Троицкий	поселок	0,2	Средний (от 0,2 до 1 тыс. чел)
13	Ясный	поселок	1,0	Большой (от 1 до 3 тыс. чел.)
14	Казгулак	село	1,6	Большой (от 1 до 3 тыс. чел.)
15	Камбулат	село	2,0	Большой (от 1 до 3 тыс. чел.)
16	Кендже-Кулак	село	1,1	Большой (от 1 до 3 тыс. чел.)
17	Кучерла	село	1,2	Большой (от 1 до 3 тыс. чел.)
18	Летняя Ставка	село	3,9	Крупный (от 3 до 5 тыс. чел.)
19	Малые Ягуры	село	1,8	Большой (от 1 до 3 тыс. чел.)
20	Овощи	село	2,0	Большой (от 1 до 3 тыс. чел.)
21	Отрадный	село	0,2	Средний (от 0,2 до 1 тыс. чел)
22	Маштак-Кулак	аул	0,3	Средний (от 0,2 до 1 тыс. чел)
23	Сабан-Антуста	аул	0,9	Средний (от 0,2 до 1 тыс. чел)
24	Чур	аул	0,7	Средний (от 0,2 до 1 тыс. чел)
25	Шарахалсун	аул	1,6	Большой (от 1 до 3 тыс. чел.)

Как видно из таблицы 1 по численности населения сельские населенные пункты Туркменского муниципального округа распределяются по 4 категориям:

– малые (менее 200 человек) – 2 (8,0 % от общего числа всех сельских населенных пунктов);

– средние (от 200 до 1000 человек) – 13 (52,0 %);

– большие (от 1000 до 3000 человек) – 9 (36,0 %);

– крупные (более 3000 человек) – 1 (4,0 %).

Плотность населения на территории муниципального округа составляет 8,51 чел./км² – 29 место среди муниципальных образований Ставропольского края (в среднем по краю – 43,9 чел./км^2). Плотность сети сельских населенных пунктов – 11,1 единиц на 1000 км^2.

Рынок труда и занятость населения.

Демографическая структура и состав населения во многом определяют перспективы и проблемы рынка труда, а значит, и трудовой потенциал Туркменского муниципального округа. Доля лиц трудоспособного возраста в общей численности населения Туркменского муниципального округа - 55,4 процента, что составляет 12193 человек. Общее число занятых в экономике Туркменского муниципального округа, включая занятых индивидуальным трудом и по найму у отдельных граждан, в домашнем хозяйстве и т.д., составляет 6360 человек, или 52,2 процента от трудоспособного населения. В ближайшие годы ожидается дальнейшее сокращение численности населения трудоспособного возраста, что станет сдерживающим фактором воспроизводства трудовых ресурсов и определит увеличение демографической нагрузки на трудоспособное население.

В целях обеспечения сбалансированности между спросом и предложением на рынке труда в Туркменском округе проводится анализ потребности работодателей Туркменского муниципального округа в квалифицированных кадрах. При этом уточняются численные

[2] СП 42.13330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов. – с. 8.

показатели потребности по видам экономической деятельности на среднесрочную перспективу.

Следует отметить, что в Туркменском округе, как и в целом в России, спрос на образование и спрос на рабочую силу не сбалансированы по многим причинам: это и определенные ценности, устанавливающие приоритет того или иного образования и изменения на рынке труда. Только треть учащихся общеобразовательных организаций ориентируются при выборе будущей профессии на критерий реального спроса на рынке труда. Около 58 процентов выпускников 11-х классов выбирают высшее образование, вместе с тем, на рынке труда существует спрос основном на специалистов со средним профессиональным образованием.

Прогнозируется, что к 2036году в Туркменском округе произойдет усугубление проблем на рынке труда, связанных с нехваткой рабочих мест. Проблемы в трудоустройстве в Туркменском округе существуют и в настоящее время, что подтверждается статистикой о растущей занятости в неформальном секторе и опросами населения о качестве жизни. Необходимо проводить активную инвестиционную политику по созданию рабочих мест.

Туркменский муниципальный округ играет немаловажную роль в обеспечении продовольственной безопасности края.

В структуре экономики муниципального округа агропромышленный комплекс занимает более 70 %, который оказывает существенное влияние на развитие экономики.

На данный момент сельскохозяйственную деятельность ведут 8 предприятий, 414 крестьянско-фермерских хозяйств и более 8,0 тыс. владельцев личного подсобного хозяйства. Основной деятельностью сельхозпредприятий и крестьянско-фермерских хозяйств является выращивание зерновых культур и животноводство.

1.3. Характеристика градостроительной деятельности на территории.

К полномочиям органов местного самоуправления муниципальных образований в области градостроительной деятельности, согласно ч. 2 ст. 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, относятся:

1) подготовка и утверждение документов территориального планирования муниципальных образований;

2) утверждение местных нормативов градостроительного проектирования муниципальных образований;

3) утверждение правил землепользования и застройки соответствующих межселенных территорий;

4) утверждение подготовленной на основании документов территориального планирования муниципальных образований документации по планировке территории, за исключением случаев, предусмотренных настоящим Кодексом;

5) выдача разрешений на строительство, разрешений на ввод объектов в эксплуатацию при осуществлении строительства, реконструкции, капитального ремонта объектов капитального строительства, расположенных на соответствующих межселенных территориях;

6) ведение информационных систем обеспечения градостроительной деятельности, осуществляемой на территориях муниципальных образований.

Действуя в рамках полномочий, установленных Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 06 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» органы местного самоуправления муниципального образования подготовили и утвердили муниципальные правовые акты в области градостроительных отношений.

На территории Туркменского муниципального округа утверждены градостроительные документы:

1) Генеральный план муниципального образования Туркменского муниципального округа, утвержденный 27 мая 2025 года решением Совета Туркменского муниципального округа Ставропольского края первого созыва № 607;

2) Правила землепользования и застройки Туркменского муниципального округа Ставропольского края, утвержденные 30 июля 2025 года постановлением администрации Туркменского муниципального округа Ставропольского края № 597.

Градостроительное развитие муниципального округа.

Пространственно-территориальное развитие Туркменского муниципального округа напрямую связано с его градостроительным развитием, поскольку именно эти направления формируют основные инструменты и механизмы управления территорией.

Главные проблемы градостроительного развития Туркменского муниципального округа связаны со сложившейся экстенсивной пространственно-территориальной динамикой, основанной на использовании внутренних резервов территории Туркменского муниципального округа. Это выражается в существенных диспропорциях в пространственной организации территории, а, следовательно, порождает проблемы градостроительного развития.

Для устранения указанных диспропорций необходимо определить новую стратегию градостроительного развития Туркменского муниципального округа.

В современных условиях, пространственная и планировочная организация территории тесно связана с документами стратегического и территориального планирования Российской Федерации, Стратегией социально-экономического развития Ставропольского края и Стратегией социально-экономического развития Туркменского муниципального округа.

Основным направлением градостроительного развития Туркменского муниципального округа является формирование градо-экологического каркаса территории. Такой подход к градостроительному развитию позволяет строить градостроительную политику в тесной взаимосвязи с экологическим состоянием территории. Более подробно градо-экологический подход к пространственному развитию Туркменского муниципального округа.

Градостроительное развитие Туркменского муниципального округа связано с совершенствованием функционально-планировочной организации территории и определено задачами его социально-экономической динамики:

формирование и развитие высокоэффективного и конкурентоспособного агропромышленного комплекса;

сохранение и возрождение ценных архитектурных и природных объектов;

определение направлений градостроительной политики и градостроительного контроля на территории Туркменского муниципального округа;

улучшение условий проживания населения, создание комфортной среды и предоставление качественного жилищно-коммунального обслуживания;

формирование градо-экологического каркаса территории.

На территории Туркменского муниципального округа предполагается реализация большого числа проектов по созданию (реконструкции) объектов капитального строительства. Предлагаемые к реализации инвестиционные проекты будут интегрированы в планировочную структуру Туркменского муниципального округа.

Таким образом, на территории можно выделить следующие приоритеты градостроительного развития:

разработка единых нормативов архитектурно-планировочного облика территории жилой и общественно-деловой застройки;

вывод промышленных и коммунально-складских предприятий и сооружений в специальные зоны;

создание системы новых общественных пространств различного уровня;

сохранение и развитие природно-экологического каркаса территории и формирование на его основе градо-экологического каркаса;

оптимизация структуры и территориального распределения жилищного фонда за счет формирования новых жилых зон преимущественно малоэтажной застройки;

развитие социальной сферы с учетом перспектив пространственно-территориального развития и демографического прогноза;

создание единого транспортно-коммуникационного каркаса Туркменского муниципального округа и его интеграция во внешнее транспортное пространство Ставропольского края;

градостроительное развитие малых и средних сельских населенных пунктов с целью равномерного пространственного освоения территории Туркменского муниципального округа.

Для реализации этих направлений необходимо в первую очередь:

произвести выбор наиболее пригодных земельных участков для организации новых инвестиционных площадок;

сформировать перечень основных инфраструктурных проектов, необходимых для развития новых комплексов и объектов различной специализации;

внести в муниципальную программу «Развитие градостроительства и архитектуры Туркменского муниципального округа Ставропольского края» изменения, направленные на выделение приоритетов и направлений комплексного градостроительного развития Туркменского муниципального округа.

Планировочная организация территории Туркменского муниципального округа определяет функциональную принадлежность территории по преимущественному принципу использования в перспективе.

Функциональное зонирование территории Туркменского муниципального округа заключается в выделении основных функциональных зон (жилых, общественно-деловых, промышленных, коммунально-хозяйственных, рекреационных, сельскохозяйственных и т. д.) на основе анализа социально-экономических и природных условий, сложившейся архитектурно-планировочной структуры жилой, общественно-деловой и производственной застройки, хозяйственных связей, основных направлений их развития.

Основная цель функционального зонирования состоит в оптимизации пространства Туркменского муниципального округа упорядочении планировочной структуры территории, создании необходимых условий для развития территориальных зон при учете интересов жителей, хозяйственного комплекса, охраны окружающей среды и сохранения уникальных ландшафтов.

С учетом существующего функционального использования территории Туркменского муниципального округа, проектное функциональное зонирование включает ряд условий:

пространственной дифференциации функций (территория Туркменского муниципального округа разделяется на основные функциональные зоны: сельскохозяйственную, жилую, общественно-деловую, промышленно-коммунальную, рекреационную и др. Зоны общественно-деловых центров предназначаются для многофункционального использования);

возможности реализации (осуществление поэтапных мероприятий, в частности, по выносу из зон жилой и общественно-деловой застройки промышленных и коммунально-складских предприятий (в случае наличия таковых), которые, которые не требуют значительных затрат и действительно реальны);

эффективности использования территории (увеличение зон жилой и общественно-деловой застройки за счет достройки существующих микрорайонов, создания коттеджных и усадебных жилых массивов в зоне градостроительного освоения на территории сельских населенных мест, резервирования территорий в зонах градостроительного развития);

оптимизации территориального размещения и хозяйственной деятельности агропромышленных и коммунально-складских предприятий.

Туркменский муниципальный округ характеризуется периферийным положением на территории края, но, благодаря достаточно выгодному транспортно-географическому положению, периферийность положения нивелируется).

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

Транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры муниципального округа, удовлетворяющая потребности всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющая общедоступное транспортное обслуживание населения. Устойчивое и эффективное функционирование транспорта является необходимым условием улучшения качества жизни населения в муниципальном округе для полного удовлетворения потребностей населения в перевозках и успешной работы всех предприятий округа.

Транспортно-географическое положение Туркменского муниципального округа определяет приоритетную роль транспорта в развитии его конкурентных преимуществ с точки зрения реализации транзитного потенциала.

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

Семь автомобильных дорог краевого значения пересекают Туркменский муниципальный округ с востока на запад и с севера на юг, предоставляя выход на автомобильные дороги краевого и федерального значения соединяющие регионы России. Имеется прямое сообщение с аэропортами г. Ставрополя и г. Минеральные Воды, расстояние до которых составляет 130-200 километров.

Транспортная инфраструктура Туркменского муниципального округа позволяет связывать восточные районы Ставропольского края и гарантирует необходимые условия для функционирования и развития основных отраслей производства и обеспечивает максимально эффективное использование экономического и производственного потенциала, не только Туркменского муниципального округа, но и соседних муниципальных образований Ставропольского края.

В соответствии с Перечнем автомобильных дорог общего пользования, являющихся государственной собственностью Ставропольского края (автомобильные дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения), утвержденным Постановлением Правительства Ставропольского края от 23.12.2009 № 334-п, на территории Туркменского муниципального округа проходят автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального значения.

Таблица 6.

Перечень автомобильных дорог общего пользования, являющихся государственной собственностью Ставропольского края (автомобильные дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения)

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер автомобильной дороги
1	Светлоград - Летняя Ставка - Кучерла	07 ОП РЗ 07К-086
2	Владимировка - Мирное	07 ОП РЗ 07К-101
3	Журавское - Благодарный - Кучерла - Красный Маныч	07 ОП РЗ 07К-021
4	Камбулат - Летняя Ставка - Ясный - Новокучерлинский	07 ОП РЗ 07К-100

5	Кучерла - Троицкий	07 ОП РЗ 07К-102
6	Дивное-Рагули-Арзгир	07 ОП РЗ 07К- 012
7	Элиста -примыкание к автомобильной дороге «Дивное-Рагули-Арзгир» (в границах Ставропольского края)»	07 ОП РЗ 07К-019

Эти магистрали обеспечивают связи Туркменского муниципального округа с другими муниципальными образованиями Ставропольского края, а также возможности связи с прилегающими регионами Южного федерального округа.

В границах Туркменского муниципального округа пассажирские перевозки осуществляются по пяти внутрирайонным маршрутам:

1) а. Куликовы-Копани – с. Летняя Ставка;

2) а. Маштак – Кулак – п. Владимировка – с. Летняя Ставка;

3) п. Поперечный – с. Овощи – с. Летняя Ставка;

4) с. Летняя Ставка – п. Ясный;

5) с. Казгулак – п. Березовский – с. Летняя Ставка – а. Чур.

Общая протяженность автомобильных дорог в муниципальном округе составляет 500,6 км, в том числе: регионального значения – 225,231 км, в собственности округа – 275,4 км.

Развитие автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, которые объединены в краевые маршруты, будут способствовать укреплению региональной системы расселения и ее составляющих подсистем. Маршруты дополнят сложившуюся радиальную структуру основной дорожной сети с учетом ликвидации перепробега автотранспорта и обеспечения связи между населенными пунктами по кратчайшим маршрутам.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог.

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

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью национальных задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни, содействия региональному развитию.

Таким образом, задачи сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения за счет повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и, как следствие, сокращение демографического и социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий согласуются с приоритетными задачами социально-экономического развития Российской Федерации в долгосрочной и среднесрочной перспективе и направлены на обеспечение снижения темпов убыли населения Российской Федерации, создание условий для роста его численности.

Фактором риска, оказывающим влияние на результаты программы и на который участники программы не могут оказать непосредственного влияния, является рост количества дорожно-транспортных происшествий с участием водителей, стаж управления

которых транспортным средством менее 3-х лет. Уровень подготовки водителей остается низким и требует принятия мер на федеральном уровне.

В качестве мероприятий Программы, направленных на управление рисками, их своевременное выявление и минимизацию предлагается развитие систем фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения на территории Туркменского муниципального округа и развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимо продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

Перечисленные проблемы автодорожного комплекса муниципального образования ставят в число первоочередных задач реализацию проектов по улучшению транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них, приведение технических параметров и уровня инженерного оснащения дорог в соответствие с достигнутыми размерами интенсивности движения.

Текущее состояние и ограничения развития транспортной сети предопределены равнинным слабопересеченным рельефом степей Предкавказья с относительно однородным уровнем сельскохозяйственного освоения территории.

Жители Туркменского муниципального округа обслуживаются одним видом транспорта – автомобильным.



Рисунок 3. Положение территории к основным транспортным магистралям Юга России.

Таблица 7.

Расстояние от административного центра муниципального образования до крупных центров Ставропольского края, Северо-Кавказского и Южного федеральных округов

№ п/п	Город	Расстояние	Временная доступность
–	Ставропольский край	–	–
1	г. Ставрополь	135 км.	1 ч 58 мин.
2	г. Пятигорск	215 км.	3 ч 4 мин.
3	г. Минеральные Воды	194 км.	2 ч 39 мин.
4	г. Георгиевск	221 км.	3 ч 0 мин.
5	г. Ессентуки	232 км.	3 ч 7 мин.
6	г. Кисловодск	247 км.	3 ч 25 мин.
7	г. Невинномысск	187 км.	2 ч 33 мин.

Туркменский муниципальный округ характеризуется периферийным положением на территории края, но развитая транспортная инфраструктура позволяет характеризовать положение этого муниципального округа по отношению как к столичному центру – г. Ставрополь и к большинству городов и районов республики как благоприятное.

Муниципальный округ расположен в 135 км от города Ставрополя. Неблагоприятным фактором с точки зрения транспортной освоенности территории является отсутствие железнодорожного транспорта.

Существующая сеть автомобильных дорог позволяет формировать тесные деловые, организационно-хозяйственные и социально-культурные связи с окружающими территориями Петровского, Ипатовского, Апанасенковского, Арзгирского и Благодарненского муниципальных округов Ставропольского края, а также с Республикой Калмыкия, другими регионами СКФО.

В границах Туркменского муниципального округа пассажирские перевозки осуществляются по пяти внутрирайонным маршрутам:

1) а. Куликовы-Копани – с. Летняя Ставка;

2) а. Маштак – Кулак – с. Владимировка – с. Летняя Ставка;

3) п. Поперечный – с. Овощи – с. Летняя Ставка;

4) с. Летняя Ставка – п. Ясный;

5) с. Казгулак – п. Березовский – с. Летняя Ставка – а. Чур.

По состоянию на 1 января 2026 года протяженность автомобильных дорог в Туркменском муниципальном округе составляет 500,6 км, в том числе регионального и межмуниципального значения - 225,2 км, местного значения - 275,4 км.

В настоящее время 31,5 процента автомобильных дорог общего пользования Туркменского муниципального округа не отвечают нормативным требованиям.

Протяженность автомобильных дорог местного значения с твердым покрытием составляет 269,5 км, (в том числе гравийное), 5,9 км - грунтовое и щебеночное покрытие. В Туркменском муниципальном округе проводится ежегодно большая работа по строительству, ремонту автомобильных дорог.

В структуре транспортного потока на территории муниципального округа преобладает легковой автотранспорт (41%), на долю грузового транспорта и сельскохозяйственной техники приходится 38% и 21% соответственно.

Расчетная интенсивность движения оценивается в 300 (автомобилей в час на полосу движения) для территории с. Летняя Ставка, и в 100 (автомобилей в час на полосу движения) для остальных территорий.

Услуги грузоперевозок оказывает транспортное предприятие и индивидуальные предприниматели. Предприятия строительной индустрии и сельского хозяйства осуществляют грузоперевозки собственным транспортом.

Однако рынок грузоперевозок имеет ряд существенных проблем:

автомобильные дороги общего пользования местного значения нуждаются в текущем, капитальном ремонте и реконструкции;

некоторые населенные пункты округа не обеспечены подъездными дорогами в асфальтовом исполнении.

Развитие транспортного комплекса, связывающего территорию Туркменского муниципального округа с сельскими населенными пунктами в единое экономическое пространство - одно из перспективных направлений сферы хозяйственной деятельности Туркменского муниципального округа.

Рынок пассажирских перевозок является важнейшим элементом транспортной системы, который обеспечивает ежедневную транспортную подвижность населения Туркменского муниципального округа.

Эффективная и надежная работа пассажирского транспорта является важнейшим фактором социально-политической и экономической стабильности, поскольку именно пассажирский транспорт обеспечивает основную часть трудовых поездок населения, оказывая непосредственное влияние на эффективность функционирования системы муниципального хозяйства, предприятий, организаций, учреждений и всех отраслей экономики муниципалитета, региона и страны в целом. Однако резкое возрастание уровня внешней среды вызывает необходимость формирования эффективных подходов к управлению пассажирским транспортом таким образом, чтобы способность к изменениям стала одной из важнейших ключевых характеристик, определяющих возможности транспортной инфраструктуры к развитию в долгосрочной перспективе.

В целях возобновления маршрутных сообщений администрацией Туркменского муниципального округа на постоянной основе проводится работа с пассажироперевозчиками. Прорабатывается вопрос оптимизации маршрутной сети, расписания движения транспортных средств.

На маршрутах работают перевозчики. У всех перевозчиков имеются лицензии, транспортные средства с исправным техническим состоянием, соответствующие нормам экологии.

Все территории Туркменского муниципального округа имеют автобусное сообщение с административным центром муниципального округа – с. Летняя Ставка. Более половины территорий имеют прямое автобусное сообщение с краевым центром – городом Ставрополем.

Доля населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющих регулярного автобусного сообщения с административным центром Туркменского муниципального округа, в общей численности населения муниципального округа составляет 3,42 %.

1.5. Характеристика сети дорог Туркменского муниципального округа.

Основная цель функционирования транспортной инфраструктуры – обеспечение безопасности, оперативности и комфорта передвижения в условиях постоянно увеличивающейся нагрузки автотранспорта на внутреннюю сеть. Обеспечение качественного транспортного режима и сопутствующего ему сервиса является важнейшей задачей в развитии всех отраслей хозяйства муниципального округа и уровня роста жизни горожан.

Улично-дорожная сеть представляет собой систему взаимосвязанных автодорог местного (муниципального) значения, которые осуществляют важнейшую задачу – беспрепятственного перемещения людей внутри населенных пунктов, а также представляет собой часть единого транспортно-планировочного каркаса территории Туркменского муниципального округа.

Таблица 8.

Перечень автомобильных дорог местного значения, расположенные на территории Туркменского муниципального округа Ставропольского края

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Статус	Категория автомобильной дороги	Вид покрытия
1	с. Летняя Ставка – п.	Существующий	протяженность2,4	Асфальтобетонное

	Владимировка,		км, IV	
2	п. Красный Маныч – п. Голубиный – п. Прудовый	Существующий	протяженность 27,658 км, IV	Щебеночно-гравийное
3	подъезд к п. Поперечный от автодороги "Светлоград – Летняя Ставка – Арзгир"	Существующий	протяженность 6,3 км, IV	Щебеночно-гравийное
4	Подъезд к с. Летняя Ставка от автомобильной дороги "Светлоград – Летняя Ставка-Арзгир"	Существующий	протяженность 2,3 км, IV	Асфальтобетонное
5	Участок дороги с Камбулат – М. Ягуры	Существующий	протяженность 2,0 км, IV	Асфальтобетонное
6	Подъезд к с. Казгулак автодорога асфальтовая	Существующий	протяженность 2,6 км, IV	Асфальтобетонное
7	Подъезд в а. Чур от автомобильной дороги "Светлоград – Летняя Ставка – Арзгир"	Существующий	протяженность 0,8 км, IV	Асфальтобетонное
8	подъезд к пос. Красная Поляна от автодороги "Светлоград - Летняя Ставка – Арзгир"	Существующий	протяженность 0,54 км, IV	Асфальтобетонное
9	с. Овощи – п Красная Поляна	Существующий	протяженность 0,313 км, IV	Асфальтобетонное

В целом улично-дорожная сеть Туркменского муниципального округа, выделенная в процессе функционального зонирования территории, занимает около 0,9 % от всей территории муниципального образования. Наиболее высокий процент УДС приходится на крупнейшие населенные пункты муниципального округа, что обусловлено исторически сложившейся плотной улично-дорожной сетью и наличием магистральных улиц (преимущественно в с. Летняя Ставка).

Магистральная улично-дорожная сеть выделена на основе анализа транспортного комплекса населенных пунктов, характера передвижений, обследований сети, ранее выполненных работ, применительно к территории современного Туркменского муниципального округа.

Классификация улиц и дорог принята в соответствии с СП 42.13330.2016 Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений.

На территории Туркменского муниципального округа имеется два мостовых сооружения.

Таблица 9.

Сведения об инженерных сооружениях, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения

№	Наименование автомобильной дороги (титульное наименование)	Месторасположение сооружения	Тип сооружения (мостовые сооружения, тоннели)	Длина сооружения (м)
1	Мост на автомобильной дороге село Летняя Ставка-поселок Владимировка	село Летняя Ставка-поселок Владимировка	Мостовое сооружение	9 п.м.
2	Автомобильная дорога по пер. Пионерский	с. Казгулак	Мостовое сооружение	21 п.м.

На территории Туркменского муниципального округа в составе УДС населенных пунктов выделяют основные типы дорог и улиц (таблица 10.).

Таблица 10.

Сеть улиц и дорог Туркменского муниципального округа

Категория дорог и улиц	Основное назначение дорог и улиц
Основные улицы сельского поселения	Проходят по всей территории сельского населенного пункта, осуществляют основные транспортные и пешеходные связи, а также связь территории жилой застройки с общественным центром. Выходят на внешние дороги
Местные улицы	Обеспечивают связь жилой застройки с основными улицами
Местные дороги	Обеспечивают связи жилых и производственных территорий, обслуживают производственные территории

Проезды	Обеспечивают непосредственный подъезд к участкам жилой, производственной и общественной застройки

Самую развитую систему улично-дорожной сети в функциональном и техническом отношении в Туркменском муниципальном округе имеет с. Летняя Ставка – крупнейший населенный пункт муниципального образования.

Дороги внутри Туркменского муниципального округа частично являются бесхозяйными.

Одной из основных проблем автодорожной сети Туркменского муниципального округа является то, что большая часть автомобильных дорог общего пользования местного значения не соответствует требуемому техническому уровню. Для приведения дорог в нормативное состояние требуется предварительная завершение процесса паспортизации и постановки их на кадастровый учет и оформление в собственность.

Территория Туркменского муниципального округа преимущественно сформирована застройкой усадебного типа с нечетко выраженной прямоугольной структурой улично-дорожной сети, обусловленной природным и историческим факторами.

Основными транспортными артериями являются главные улицы и основные улицы в жилой застройке. Главные и основные улицы Туркменского муниципального округа частично оборудованы тротуарами. Данные улицы обеспечивают связь внутри жилых территорий и с главными улицами по направлениям с интенсивным движением.

Основные маршруты движения грузовых и транзитных потоков в населенных пунктах на сегодняшний день проходят также по центральным улицам.

Жилые и общественно деловые зоны расположены непосредственно в пределах населенных пунктов. Зоны сельскохозяйственного использования и природно-рекреационные зоны расположены за их пределами.

Перечень автомобильных дорог Туркменского муниципального округа Ставропольского края утвержден постановлением администрации Туркменского Муниципального округа Ставропольского края от 13 мая 2022 г. № 403 «Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Туркменского муниципального округа Ставропольского края» (с изменениями на 20 октября 2025 года № 842).

Таблица 11.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Туркменского муниципального округа Ставропольского края

N п/п	Наименование населенного пункта	Протяженность (км)	Идентификационный номер
1	2	3	4
п. Владимировка			
1	ул. Комсомольская от д. №1 до д. №33	1,393	07-256 ОП МР-001
2	между ул. Ленина от д. № 89 до д. №91 и ул. Комсомольской от д. № 14 до д. №16/1	1,053	07-256 ОП МР-002
3	поселковая дорога п. Владимировка ул. Ленина от д. № 1 до д. № 249	1,531	07-256 ОП МР-003
4	ул. Ленина, ул. Лесная, ул. Комсомольская, а. Маштак Кулак: ул. Советская, ул. 8 Марта, ул. Пушкина	8,269	07-256 ОП МР-004
5	ул. Лесная, д. № 1 до д. №27	0,554	07-256 ОП МР-005
6	ул. Лесная, д. № 25 до д. № 55	0,58	07-256 ОП МР-006
7	от дороги (от кладбища до бригады) до плотины смежные этой дороге ул. Лесная, д. №3, ул. Комсомольская № 54, № 56, ул. Ленина № 149, № 151	0,836	07-256 ОП МР-007
8	от ул. Ленина д. №55 до ул. Комсомольской, д. №84	0,342	07-256 ОП МР-008
9	от подъездной дороги до ул. Ленина, д. №66	0,78	07-256 ОП МР-009
10	от ул. Ленина, д. № 172 до подъездной дороги	0,964	07-256 ОП МР-010
11	от ул. Ленина, д. № 172 до посадки	0,49	07-256 ОП МР-011
12	от кладбища до бригады	1,176	07-256 ОП МР-012
13	от ул. Ленина, д. № 6 до плотины	0,08	07-256 ОП МР-013

14	от ул. Ленина, д. №3 до кладбища	0,119	07-256 ОП МР-014
15	от ул. Ленина, д. №183 до ул. Лесная, д. №25	0,265	07-256 ОП МР-015
16	от ул. Лесной, д. № 4 до пекарни	0,086	07-256 ОП МР-016
17	от ул. Комсомольской, д. № 5 до ул. Ленина, д. № 43	0,254	07-256 ОП МР-017
	а. Маштак Кулак		
18	ул. Советская от пересечения подъездной дороги к п. Владимировка до пересечения автодороги г. Светлоград г. Благодарный	1,595	07-256 ОП МР-018
19	ул. Мира, от д. № 2 до д. № 8	0,099	07-256 ОП МР-019
20	ул. Пушкина, от д. № 1 до д. №20	0,146	07-256 ОП МР-020
21	от кладбища до ул. Пушкина, д. №20	0,25	07-256 ОП МР-021
22	от ул.8 Марта, д. № 1 до пересечения с ул. Советской	0,074	07-256 ОП МР-022
23	по ул. Советской, д. № 2 до кладбища	0,539	07-256 ОП МР-023
24	ул. Гагарина, от д. № 2 до д. № 18	0,551	07-256 ОП МР-024
	с. Кендже-Кулак		
25	ул. Первомайская, от д. №1 до д. № 37	0,482	07-256 ОП МР-025
26	ул. Советская, от д. № 1 до д. № 62	1,292	07-256 ОП МР-026
27	ул. Ленина, от перекрестка с ул.- Школьной до региональной трассы «Журавское-Благодарный-Кучерла - Красный Маныч»	1,566	07-256 ОП МР-027
28	ул. Комсомольская, от перекрестка ул. Садовая до ГРП	0,641	07-256 ОП МР-028
29	ул. Октябрьская, от д. №71 ул.- Октябрьская до трассы «Журавское-Благодарный-Кучерла - Красный Маныч»	1,415	07-256 ОП МР-029
30	ул. Садовая, от перекрестка ул. Советской до ул. Октябрьской	0,805	07-256 ОП МР-030
31	ул. Школьная, от пересечения с ул. Ленина до пересечения с ул. Советской	0,321	07-256 ОП МР-031
32	ул. Комсомольская, от д. №22 до д. № 2/1	0,335	07-256 ОП МР-032
33	ул. Новая от д. № 2 до д. № 18	0,277	07-256 ОП МР-033
34	переулок от региональной трассы «Журавское – Благодарный - Кучерла - Красный Маныч» до кладбища	2,088	07-256 ОП МР-034
	а. Сабан-Антуста		
35	от региональной трассы «Журавское- Благодарный - Кучерла - Красный Маныч» до д. № 27 по ул. Новая	0,896	07-256 ОП МР-035
36	ул. Мира, от региональной трассы «Журавское-Благодарный-Кучерла - Красный Маныч» до д. №100 по ул. Мира	1,482	07-256 ОП МР-036
37	ул. Х. Ахметова, от региональной трассы «Журавское-Благодарный-Кучерла - Красный Маныч» до д. № 47 по ул. Х. Ахметова	1,56	07-256 ОП МР-037
38	переулок, от д. № 86 по ул. Мира до д. № 41 по ул. Х. Ахметова	0,144	07-256 ОП МР-038
39	переулок от д. №22 по ул.Новая до д. №22/2 по ул. Х. Ахметова	0,315	07-256 ОП МР-039
40	переулок от д. №10 по ул. Новой до д. №1 по ул. Х. Ахметова	0,31	07-256 ОП МР-040
	п. Красный Маныч		
41	от пересечения с автодорогой «Дивное-Рагули-Арзгир» до пересечения с пер. Казачий	0,336	07-256 ОП МР-041
42	ул. Тихая от въезда до жилого дома №2 по ул. Советской, от жилого дома №2 по ул. Советской до жилого дома №21 по ул. Тихой, от жилого дома №21 по ул. Тихой до жилого дома №31 по ул. Тихой. ул. Мира от жилого дома 21 по ул. Тихой на северо-запад, и от жилых домов №1,2 по ул. Мира до жилых домов №29,30 по ул. Мира. ул. Советская от жилого дома №2 до жило- го дома №27. ул. Октябрьская от жилого дома №2 до жилого дома №22 и от жилого дома №27 по ул. Советской до жилых домов №29,30 по ул. Мира. ул. Интернациональная от жилых домов №1,2 до жилых домов 11,12. ул. Молодежная от жилого дома №1 на северо-запад, и от жилого дома	4,893	07-256 ОП МР-042

	№1 до жилых домов №10,13. ул. Комсомольская от жилого дома №2 до жилого дома №14. ул.40 лет Победы от жилого дома №2 до жилого дома №10. пер. Казачий от жилого дома №2 до жилого дома №12		
43	ул. Юбилейная	0,909	07-256 ОП МР-043
44	по ул. Школьной, д. № 4 до пересечения с ул. Советской, д. №8	0,278	07-256 ОП МР-044
45	ул. Тихая с д.№1 по д. №31, ул. Юбилейная с д. №2 по д. №28, до пересечения с автомобильной дорогой «Красный Маныч- Голубиный – Прудовый»	1,93	07-256 ОП МР-045
46	от ул. Мира до кладбища	0,830	07-256 ОП МР-046
47	п. Красный Маныч, п. Голубиный, п. Прудовый	3,200	07-256 ОП МР-047
	п. Голубиный		
48	ул. Шоссейная	0,582	07-256 ОП МР-048
49	ул. Советская	0,665	07-256 ОП МР-049
50	ул. Трудовая	0,912	07-256 ОП МР-050
	с. Летняя Ставка		
51	с. Летняя Ставка - п. Владимировка	2,4	07-256 ОП МР-051
52	дорога на свалку	2,07	07-256 ОП МР-052
53	ул. Советская, д. № 18 - д. № 230	2,151	07-256 ОП МР-053
54	ул. Советская от д. №72 до д. № 130а	0,746	07-256 ОП МР-054
55	ул. Сафиуллаева, д. № 1 – д. № 117	2,151	07-256 ОП МР-055
56	ул. Садовая, д. № 11- д. № 47	2,600	07-256 ОП МР-056
57	ул. Садовая от автостанции до д. № 11	0,262	07-256 ОП МР-057
58	ул. Лермонтова	0,502	07-256 ОП МР-058
59	ул. Южная	0,1705	07-256 ОП МР-059
60	ул. Гагарина	0,192	07-256 ОП МР-060
61	ул. Жижина	0,742	07-256 ОП МР-061
62	ул. Первомайская, д. № 2- д. № 6	0,12	07-256 ОП МР-062
63	ул. Первомайская, д. № 8- д. № 20	0,234	07-256 ОП МР-063
64	ул. Мира	0,474	07-256 ОП МР-064
65	ул. Пролетарская	0,397	07-256 ОП МР-065
66	ул. Чкалова	0,732	07-256 ОП МР-066
67	ул. Чехова	0,395	07-256 ОП МР-067
68	ул. Чапаева	0,383	07-256 ОП МР-068
69	ул. Кооперативная, д. № 1- д. № 37	0,524	07-256 ОП МР-069
70	ул. Кооперативная. д. № 37- д. № 51	0,264	07-256 ОП МР-070
71	ул. Комсомольская, д. № 23- д. № 31	0,21	07-256 ОП МР-071
72	ул. Аэродромная, д. № 10- д. № 30	0,385	07-256 ОП МР-072
73	ул. Аэродромная, от пересечения с ул. Больничной до пересечения с ул.- Садовой	0,975	07-256 ОП МР-073
74	ул. Аэродромная, от д. № 9 ул. Советской до пересечения с ул. Больничной	0,195	07-256 ОП МР-074
75	ул. Пушкина, д. № 35 – д. № 59	0,459	07-256 ОП МР-075
76	ул. Интернациональная, д. № 1 – д. № 39	0,645	07-256 ОП МР-076
77	ул. Лесная	0,767	07-256 ОП МР-077
78	пер. Наумова	0,289	07-256 ОП МР-078

79	пер. Западный	0,208	07-256 ОП МР-079
80	ул. Наумова, д. № 2- д. № 82	1,051	07-256 ОП МР-080
81	пер. Почтовый	0,325	07-256 ОП МР-081
82	пер. Речной	0,516	07-256 ОП МР-082
83	пер. Северный	0,2	07-256 ОП МР-083
84	пер. Юбилейный	0,214	07-256 ОП МР-084
85	ул. Аммамуратова	0,555	07-256 ОП МР-085
86	ул. Больничная	0,3	07-256 ОП МР-086
87	ул. Восточная	0,513	07-256 ОП МР-087
88	ул. Молодежная	0,82	07-256 ОП МР-088
89	Подъезд к с. Летняя Ставка от автомобильной дороги «Светлоград-Летняя Ставка-Арзгир»	2,3	07-256 ОП МР-089
90	ул. Заречная	1,442	07-256 ОП МР-090
91	ул. Степная	0,38	07-256 ОП МР-091
92	а/д от ул. Советской до а/д «Камбулат - Летняя Ставка- Ясны й-Новокучерлинский»	0,646	07-256 ОП МР-092

а. Чур			
93	ул. Гагарина, от д. №3 до д. №23	0,4	07-256 ОП МР-093
94	ул. Махтум-Кули от д.№1 до д. №25	0,575	07-256 ОП МР-094
95	ул. Мира от д. №7 до д. №37	0,6	07-256 ОП МР-095
96	ул. Советская от д. №1 до д. №59	1,3	07-256 ОП МР-096
97	ул. Степная от д. № 1 до д. № 18	0,562	07-256 ОП МР-097
98	ул.60 лет Октября от д. №1 до д. №70	1,6	07-256 ОП МР-098
99	ул.8 Марта от д. №1 до д. №19	0,612	07-256 ОП МР-099
100	подъезд в а. Чур от автомобильной дороги «Светлоград - Летняя Ставка-Арзгир»	0,8	07-256 ОП МР-100
101	пер. Победы от д.№1 до д. №39	0,624	07-256 ОП МР-101
102	ул. Новая, от АЗС-57 до гос. полосы	0,515	07-256 ОП МР-102
п. Березовский			
103	ул. Западная от д. №1 до д. №23	0,524	07-256 ОП МР-103
104	ул. Советская от д. №1 до д. №21	0,576	07-256 ОП МР-104
105	ул. Лесная от д. №1 до д. №5	0,483	07-256 ОП МР-105
106	ул. Первомайская	0,524	07-256 ОП МР-106
107	ул. Победы от д. №2 до д. №10	0,535	07-256 ОП МР-107
108	ул. Садовая	0,5	07-256 ОП МР-108
109	ул. Центральная	0,6	07-256 ОП МР-109
110	ул. Школьная	0,89	07-256 ОП МР-110
п. Поперечный			
111	ул. Подгорная от д. №1 до д. №11	0,52	07-256 ОП МР-111
112	ул. Школьная	0,89	07-256 ОП МР-112
113	ул. Набережная	0,7	07-256 ОП МР-113
114	подъезд к п. Поперечный от автодороги «Светлоград - Летняя Ставка – Арзгир»	6,3	07-256 ОП МР-114
п. Ясный			
115	ул. Шевченко	0,885	07-256 ОП МР-115
116	ул. Садовая	1,099	07-256 ОП МР-116
117	ул. Молодежная	0,739	07-256 ОП МР-117
118	ул. Школьная	1,889	07-256 ОП МР-118
119	ул. Октябрьская	0,543	07-256 ОП МР-119
120	ул. Ставропольская	1,914	07-256 ОП МР-120
121	пер. Интернациональный	0,822	07-256 ОП МР-121
122	пер. Лесной	0,342	07-256 ОП МР-122

123	пер. Новый	0,607	07-256 ОП МР-123
12	пер. Восточный	0,352	07-256 ОП МР-124
125	пер. Юности	1,065	07-256 ОП МР-125
126	пер. Западный	0,143	07-256 ОП МР-126
127	ул. Набережная	0,3	07-256 ОП МР-127
128	ул. Степная	0,278	07-256 ОП МР-128
129	ул. Северная	0,279	07-256 ОП МР-129
	п. Новокучерлинский		
130	автодорога п. Ясный до п. Новокучерлинский	1,084	07-256 ОП МР-130
131	ул. Широкая	0,492	07-256 ОП МР-131
132	ул. Первомайская	0,356	07-256 ОП МР-132
133	проезд от ул. Широкой до ул. Первомайской	0,232	07-256 ОП МР-133
134	от ул. Первомайская до ул. Школьной	0,197	07-256 ОП МР-134
135	ул. Школьная	0,112	07-256 ОП МР-135
136	ул. Зеленая	0,419	07-256 ОП МР-136
	а. Куликовы Копани		
137	ул. Гагарина	0,453	07-256 ОП МР-137
138	пер. Садовый	0,908	07-256 ОП МР-138
139	пер. Северный	0,392	07-256 ОП МР-139
140	ул.70 лет Октября	0,33	07-256 ОП МР-140
141	ул. Гагарина от д. №3 до д. №13	0,98	07-256 ОП МР-141
142	ул. Горького	0,502	07-256 ОП МР-142
143	ул. Горького от д. №20 до д. №29	0,694	07-256 ОП МР-143
144	ул. Кирова	0,952	07-256 ОП МР-144
145	ул. Красноармейская отд. №1 до пересечения с ул. Молодежной	0,818	07-256 ОП МР-145
146	ул. Молодежная	0,61	07-256 ОП МР-146
147	ул. Новая	0,44	07-256 ОП МР-147
148	ул. Партизанская от д. №2 до д. №28	0,598	07-256 ОП МР-148
149	ул. Первомайская	0,768	07-256 ОП МР-149
150	ул. Чапаева	1,104	07-256 ОП МР-150
151	а. Куликовы-Копани от ул. Школьной, д. № 13 до ул. Партизанской, д. № 13	0,135	07-256 ОП МР-151
152	ул. Школьная	0,355	07-256 ОП МР-152
	п. Таврический		
153	ул. Победы	2,02	07-256 ОП МР-153
	с. Овощи		
154	подъезд к пос. Красная-Поляна от автомобильной дороги «Светлоград Летняя Ставка-Арзгир»	0,54	07-256 ОП МР-154
155	от д. №2 пер. Октябрьский до пересечения ул. Ульяновской	0,926	07-256 ОП МР-155
156	от д. №1 ул. Октябрьской до пересечения с пер. Октябрьский.	1,308	07-256 ОП МР-156
157	от д. №1 ул. Мостовой до пересечения с ул. Крестьянской	0,454	07-256 ОП МР-157
158	от д. №16 по ул. Мостовой до д. №13 по переулку Мостовому	0,34	07-256 ОП МР-158
159	ул. Трактовая от пересечения с автодорогой «Подъезд к п. Красная Поляна от автомобильной дороги Светлоград-Летняя Ставка-Арзгир» до пересечения с ул. Продольной	1,465	07-256 ОП МР-159
160	пер. Полтавский, от пересечения с ул. Продольной до пересечения с ул. Полтавской	0,417	07-256 ОП МР-160
161	пер. Крестьянский, от пересечения с ул. Продольной до пересечения с ул. Крестьянской.	0,591	07-256 ОП МР-161
162	пер. Московский, от пересечения с ул. Продольной до пересечения с ул. Крестьянской	0,404	07-256 ОП МР-162
163	пер. Продольный, от пересечения с ул. Продольной до пересечения с ул. Крестьянской	0,427	07-256 ОП МР-163
164	от пер. с ул. Мостовой до дома ул. Крестьянской № 108	1,18	07-256 ОП МР-164
165	от д. №2 до д. № 52 по ул. Ильиновской	0,243	07-256 ОП МР-165

166	от пер. с. ул. Трактовая до д. №36 ул. Селивановская	0,816	07-256 ОП МР-166
167	от д. №2 до д. № 42 ул. Балковской	0,581	07-256 ОП МР-167
168	от пересечения с автодорогой «Подъезд к п. Красная Поляна от автомобильной дороги Светлоград-Летняя Ставка -Арзгир" до дома №7 ул. Балковская.	0,214	07-256 ОП МР-168
169	ул. Пролетарская, от пересечения с пер. Красный с автодорогой «Подъезд к п. Красная Поляна» от автомобильной дороги «Светлоград-Летняя Ставка-Арзгир»	1,638	07-256 ОП МР-169
170	пер. Пролетарский, от пересечения с ул. Пролетарской до пересечения с ул. Красной.	0,238	07-256 ОП МР-170
171	подъезд от автомобильной дороги «Светлоград- Летняя Ставка – Арзгир» до пересечения с ул. Пролетарской	0,313	07-256 ОП МР-171
172	пер. Красный, от пересечения с ул. Красной до пересечения с ул. Пролетарской	0,336	07-256 ОП МР-172
173	от д. №1 до д. №171 ул. Красной	2,14	07-256 ОП МР-173
174	ул. Полтавская, от д. №1 ул. Полтавской до пересечения с ул. Мостовой	1,736	07-256 ОП МР-174
175	от дома №1 ул. Ульяновской до пересечения с автодорогой «Подъезд к п. Красная Поляна от автомобиль- ной дороги Светлоград-Летняя Ставка-Арзгир»	0,887	07-256 ОП МР-175
176	от пересечения с ул. Трактовой до д. № 9 по ул. Знаменской	0,175	07-256 ОП МР-176
177	с Овощи - п Красная Поляна	4,504	07-256 ОП МР-177
	п. Отрадный		
178	от д. №45 ул. Лесной до пересечения с автодорогой «Подъезд к п. Красная Поляна от автомобильной дороги Светлоград-Летняя Ставка-Арзгир»	0,943	07-256 ОП МР-178
179	пер. Лесной от д. №3 до пересечения с автодорогой «Подъезд к п. Красная Поляна от автомобильной дороги Светлоград - Летняя Ставка – Арзгир»	0,888	07-256 ОП МР-179
	п. Красная Поляна		
180	от д. №70 ул. Степная до пересечения с автодорогой «Подъезд к п. Красная Поляна от автомобильной дороги Светлоград - Летняя Ставка – Арзгир»	1,344	07-256 ОП МР-180
	с. Казгулак		
181	пер. Шоссейный от въезда в с. Казгулак до улицы Ленина	2,6	07-256 ОП МР-181
182	ул. Барсукова	0,85	07-256 ОП МР-182
183	ул. Гагарина	1,097	07-256 ОП МР-183
184	ул. Заречная	1,297	07-256 ОП МР-184
185	ул. Красноармейская	0,682	07-256 ОП МР-185
186	ул. Калашникова	0,427	07-256 ОП МР-186
187	ул. Мельничная	1,366	07-256 ОП МР-187
188	ул. Мира	0,408	07-256 ОП МР-188
189	ул. Нагорная	1,284	07-256 ОП МР-189
190	ул. Промежуточная	1,304	07-256 ОП МР-190
191	ул. Садовая	0,985	07-256 ОП МР-191
192	ул. Трудовая	1,348	07-256 ОП МР-192
193	ул. Ленина	3,595	07-256 ОП МР-193
194	пер. Пионерский	1,474	07-256 ОП МР-194
195	пер. Комсомольский	1,072	07-256 ОП МР-195
196	пер. Кузнечный	0,694	07-256 ОП МР-196
197	пер. Сортоиспытательный	1,02	07-256 ОП МР-197
198	пер. Первомайский	0,7	07-256 ОП МР-198
199	пер. Речной	0,56	07-256 ОП МР-199
200	пер. Новоселовский	0,492	07-256 ОП МР-200
201	пер. Октябрьский	0,461	07-256 ОП МР-201
202	ул. Спортивная	0,3	07-256 ОП МР-202
203	автодорога асфальтовая	2,6	07-256 ОП МР-203
	с. Камбулат		

204	ул. Гоголя от д. № 1 до д. № 85	1,283	07-256 ОП МР-204
205	ул. Большая от д. № 1 до д. № 101.	1,583	07-256 ОП МР-205
206	ул. Полевая от д. № 2 до пересечения с ул. Южной	0,401	07-256 ОП МР-206
207	ул. Карамыкская, от д. № 2 до д. № 1 по ул. Гоголя	1,534	07-256 ОП МР-207
208	ул. Кирова от пересечения ул. Карамыкской до д. № 21	1,09	07-256 ОП МР-208
209	ул. Полевая, от д. № 2 до д. № 28	0,48	07-256 ОП МР-209
210	пер. Молодежный от д. № 2 до пересечения с пер. Молодежный д. № 12	0,29	07-256 ОП МР-210
211	пер. Комсомольский от д. № 1 до пересечения с ул. Пролетарской	0,293	07-256 ОП МР-211
212	ул. Комарова, от д. № 1 до д. № 2 по ул. Виноградной	0,625	07-256 ОП МР-212
213	ул. Ленина	0,89	07-256 ОП МР-213
214	ул. Советская от д. № 1 до д. № 28	0,5	07-256 ОП МР-214
215	ул. Тургенева д. № 46 до пересечения с ул. Большой	0,78	07-256 ОП МР-215
216	ул. Комарова	1	07-256 ОП МР-216
217	ул. Пушкина	1,744	07-256 ОП МР-217
218	ул. Степная от пересечения с ул. Кирова до д. № 36 по ул. Степной	0,531	07-256 ОП МР-218
219	ул. Тюрина, от пересечения с ул. Пушкина до д. № 62 по ул. Тюрина	1	07-256 ОП МР-219
220	ул. Южная от д. № 62 по ул. Тюрина до пересечения с ул. Красногорской	1	07-256 ОП МР-220
221	ул. Виноградная	1	07-256 ОП МР-221
222	ул. Красногорская	2	07-256 ОП МР-222
223	ул. Партизанская	1,042	07-256 ОП МР-223
224	ул. Красная от д. № 2 до д. № 72.	1,071	07-256 ОП МР-224
225	пл. Свободы	0,978	07-256 ОП МР-225
226	пер. Школьный от д. № 1 до д. № 16	0,315	07-256 ОП МР-226
227	участок дороги с. Камбулат – с. Малые Ягуры	2	07-256 ОП МР-227
228	пер. Вольный, от пересечения ул. Ленина до д. № 19	0,548	07-256 ОП МР-228
229	ул. Пролетарская	1,882	07-256 ОП МР-229
	с. Малые Ягуры		
230	ул. Калинина д. № 1- д. № 79	1,1	07-256 ОП МР-230
231	ул. Калинина, д. № 113- д. № 241	2,5	07-256 ОП МР-231
232	ул. Молодежная, д. № 1- д. № 21	0,3	07-256 ОП МР-232
233	ул. Шоссейная. д. № 1- д. № 59	0,8	07-256 ОП МР-233
234	ул. Малиновского, д. № 48 - д. №172	2,25	07-256 ОП МР-234
235	ул. Зеленая, д. № 1- д. № 29	0,45	07-256 ОП МР-235
236	ул. Больничная, д. № 1- д. № 23	0,9	07-256 ОП МР-236
237	пер. Мельничный от мельницы до д. №22	0,4	07-256 ОП МР-237
238	ул. Заречная, д. № 1- д. № 47	0,95	07-256 ОП МР-238
239	ул. Верхняя д. № 1- д. № 39	0,9	07-256 ОП МР-239
240	ул. Школьная д. № 2- д. № 30	0,5	07-256 ОП МР-240
241	ул. Каменная д. № 2- д. № 6	0,138	07-256 ОП МР-241
242	ул. Каменная д. № 1- д. № 53	0,898	07-256 ОП МР-242
243	ул. Малиновского, от домовладения №172 до кошары	0,663	07-256 ОП МР-243
244	ул. Калинина д. № 241- д. № 270	0,36	07-256 ОП МР-244
245	пл. Пионерская, от д. №14 до пер. Подгорный д.№2	0,38	07-256 ОП МР-245
246	пер. Западный от д. № 2 до д. № 26	0,577	07-256 ОП МР-246
247	пер. Северный д. № 1- д. № 15	0,265	07-256 ОП МР-247
248	пер. Северный д. № 2- д. № 28	0,613	07-256 ОП МР-248
249	пер. Степной, от д. № 2 до д. № 8	0,208	07-256 ОП МР-249
250	пер. Садовый, от д. № 2 до д. № 11	0,434	07-256 ОП МР-250
251	пер. Подгорный, д. № 1 - д. № 13	0,456	07-256 ОП МР-251
252	пер. Подгорный, д. № 14 - д. № 24	0,344	07-256 ОП МР-252
253	улица Калинина от д. № 136 до ул. Малиновского, д. № 149	0,342	07-256 ОП МР-253
254	ул. Калинина, от д. № 174 до молблока	0,255	07-256 ОП МР-254
255	ул. Колхозная	0,361	07-256 ОП МР-255
256	ул. Малиновского (д. №44 до автовесовой)	0,4	07-256 ОП МР-256

257	ул. Верхняя, д.№25 до склада	0,75	07-256 ОП МР-257
	с. Кучерла		
258	Въезд в с. Кучерла	0,775	07-256 ОП МР-258
259	ул. Советская	0,832	07-256 ОП МР-259
260	ул. Чкалова	0,708	07-256 ОП МР-260
261	ул. Свободы	0,757	07-256 ОП МР-261
262	ул. Стадионная	1,581	07-256 ОП МР-262
263	ул. Комсомольская	0,69	07-256 ОП МР-263
264	пер. Комсомольский	0,418	07-256 ОП МР-264
265	ул. Шоссейная	1,457	07-256 ОП МР-265
266	пер. Свободы (10 метров на север от здания по пер. Свободы, дом 1/а)	0,387	07-256 ОП МР-266
267	ул. Новая	0,741	07-256 ОП МР-267
268	пер. Шоссейный	0,374	07-256 ОП МР-268
269	ул. Садовая (23 метра на юг от дома 17/1 по ул. Садовая)	0,352	07-256 ОП МР-269
270	ул. Степная	0,564	07-256 ОП МР-270
271	ул. Набережная	0,486	07-256 ОП МР-271
272	ул. Заречная	0,691	07-256 ОП МР-272
273	ул. Вишневая	0,619	07-256 ОП МР-273
274	проезд Школьный	0,164	07-256 ОП МР-274
275	с. Кучерла, ул. Подгорная	1,642	07-256 ОП МР-275
	а. Шарахалсун		
276	въезд в а. Шарахалсун	0,75	07-256 ОП МР-276
277	ул. Краснознаменская	2,243	07-256 ОП МР-277
278	ул. Молодежная, от д. № 113	1,971	07-256 ОП МР-278
279	пер. Школьный	0,55	07-256 ОП МР-279
280	18 метров на северо-восток от здания по ул.Молодёжной,83 а	0,396	07-256 ОП МР-280
281	ул. Степная (12 метров на северо- запад от жилого дома по ул. Степная, 11)	0,6	07-256 ОП МР-281
282	ул. Школьная (20 метров на северо- запад от жилого дома по ул. Школьная, д. № 25)	0,439	07-256 ОП МР-282
283	20 метров на юг от жилого дома по ул. Восточной, д. № 19	0,72	07-256 ОП МР-283
284	ул. Дорожная (9 метров на юг от жилого дома по ул. Дорожной, д. № 1.)	0,792	07-256 ОП МР-284
	п. Троицкий		
285	ул. Урожайная	1,399	07-256 ОП МР-285
286	ул. Южная	0,72	07-256 ОП МР-286
287	ул. Пролетарская	0,695	07-256 ОП МР-287
288	ул. Западная	0,808	07-256 ОП МР-288
	п. Новорагулинский		
289	ул. Рабочая	0,46	07-256 ОП МР-289
290	ул. Заречная	0,765	07-256 ОП МР-290
	п. Прудовый		
291	ул. Степная	0,343	07-256 ОП МР-291
	с. Летняя Ставка		
292	Объездная с. Летняя Ставка	2,79	07-256 ОП МР-292
293	ул. Молодежная - ул. Садовая (подъезд к многоквартирному жилому дому по ул. Садовой 1б)	0,25	07-256 ОП МР-293
294	ул. Интернациональная - ул.Чехова	0,624	07-256 ОП МР-294
295	от ул. Чкалова до ул. Пушкина	0,62	07-256 ОП МР-295
296	ул. Советская (от а/д с. Летняя Ставка - п. Владимировка до з/у с кадастровым номером 26:09:041204:33)	0,51	07-256 ОП МР-296
297	подъезд к складам по ул. Аммамуратова	0,202	07-256 ОП МР-297
	п. Красный Маныч		
298	ул. Садовая	0,828	07-256 ОП МР-298
299	поселок Красный Маныч (от д. № 29 в северо-восточном направлении)	16,784	07-256 ОП МР-299

а. Сабан-Антуста			
300	ул. Ильдара Манкатаева	1,568	07-256 ОП МР-300
с. Камбулат			
301	от ул. Гоголя до ул. Большой	0,401	07-256 ОП МР-301
	Итого	275,424	

Анализ состояния существующей улично-дорожной сети:

- на автомобильных дорогах общего пользования местного значения находится 2 моста по данным, предоставленным администрацией Туркменского муниципального округа, которые находятся в нормативном состоянии (мост на автомобильной дороге село Летняя Ставка-поселок Владимировка – 9 м. п. и мост по пер. Пионерский села Казгулак – 21 п. м.);

- на территории округа пассажирские перевозки осуществляет ООО «Коммунальное хозяйство» Туркменского муниципального округа по 5 маршрутам, используя 2 автомобиля которые охватывает 12 населенных пунктов, не имеющих регулярного транспортного сообщения с районным центром с. Летняя Ставка;

- на 5 маршрутах, посадка и высадка пассажиров осуществляется на 12 остановочных пунктах.

- пешеходные зоны и тротуары находятся в удовлетворительном состоянии.

- на территории округа велосипедные дорожки отсутствуют.

Выявлены следующие недостатки улично-дорожной сети Туркменского муниципального округа:

- отсутствует четкая дифференциация улично-дорожной сети по категориям, согласно требованиям СП 42.13330.2016. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*»;

- не соответствует нормативным требованиям технический уровень улиц и дорог, в частности: отсутствие тротуаров на улицах.

Автомобильные дороги Туркменского муниципального округа относятся к дорогам IV категории.

Техническое состояние дорожных путей является одним из факторов, влияющих на аварийность автомобильного транспорта. Неровности покрытия, дефекты, отсутствие разметки, знаков безопасности, ограждений опасных участков, недостаточное благоустройство: плохое освещение, отсутствие оканавливания, остановок общественного транспорта другие факторы значительно повышают аварийность на автодорогах.

Контроль за состоянием дорог и ответственность за их содержание внутри Туркменского муниципального округа в пределах населенных пунктов возложены на Администрацию Туркменского муниципального округа. Администрацией производится завершается процесс паспортизации с целью дальнейшего оформления в собственность.

Транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог в некоторых моментах не соответствует требованиям возросшей интенсивности движения.

К основным недостаткам существующей уличной дорожной сети следует отнести:

- недостаточную степень благоустройства;

- высокую плотность уличной сети;

- недостаточную ширину проезжей части и тротуаров на магистральных улицах, а также их ширину в красных линиях.

Основные внешние выходы транспортной сети осуществляются на автодороги регионального значения.

Автомобильные дороги регионального значения обеспечивают транспортные связи округа с краевым центром и прилегающими округами. Дороги по участкам отнесены к I-III технической категории, более 50% транспортного потока по ней составляет грузовой транспорт.

Автомобильные дороги местного значения обслуживают культурно-бытовые поездки населения и сельскохозяйственные перевозки и имеют проезжую часть шириной 6-7 м с асфальтобетонным, гравийно-щебеночным и частично грунтовым покрытием.

Существующая автодорожная сеть Туркменского муниципального округа имеет ряд недостатков: пропускная способность автодорог ограничена шириной проезжей части и качеством ее покрытия; автотранспорт, следующий с юга и юго-запада Туркменского муниципального округа в его восточную часть и обратно.

Таким образом, анализ современного состояния улично-дорожной сети на территории Туркменского муниципального округа позволяет сделать нижеследующие выводы:

- недостаточное количество обходных дорог и отсутствие специальных маршрутов движения привело к пропуску грузового транспорта по территориям жилой застройки. В связи с повышением износа дорожного покрытия снизилась средняя скорость транспортного потока, результатом чего явилось повышение количества вредных выбросов в атмосферу, повышение аварийности на автомобильных дорогах Туркменского муниципального округа;

- отсутствие подъездов с твердым покрытием к мелким и отдаленным сельским населенным пунктам обуславливает значительные временные затраты при движении специализированного автомобильного транспорта (скорая медицинская помощь, милиция, служба спасения, пожарная охрана, аварийная газовая служба и т.д.). Материальные затраты на перевозки по грунтовым дорогам в летний период в 1,8-2,2 раза выше, чем по дорогам с твердым покрытием, и в 3-4 раза выше, чем по дорогам с усовершенствованным покрытием, в осенне-зимний период движение по этим дорогам крайне затруднено;

- высокий процент (78,5) автомобильных дорог общего пользования на территории Туркменского муниципального округа не отвечают нормативным требованиям. В основном, дороги построены более 40 лет назад и требуют крупных капитальных вложений.

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

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории муниципального округа. Основной прирост этого показателя осуществляется за счет увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, повышению уровня аварийности.

Хранение транспортных средств населения в зоне усадебной застройки традиционно осуществляется на частных приусадебных участках. В зоне многоквартирной застройки предусматривается размещение гаражей-боксов, открытых площадок на территории кварталов. Легковой и грузовой транспорт предприятий имеет парковку в гаражах при предприятиях.

В последние годы в Туркменском муниципальном округе обозначилась проблема парковки автотранспорта, в том числе грузового автотранспорта, что снижает пропускную способность улично-дорожной сети и уровень обеспеченности безопасности дорожного движения. Вследствие нехватки парковочных мест, автовладельцы часто паркуют свои автомобили вдоль проезжей части, на пешеходных переходах, газонах, детских площадках, тротуарах, тем самым не только создавая опасные условия для других участников дорожного движения, но и нарушая благоустройство. Нередко пешеходные пространства существуют лишь физически, не выполняя своего прямого предназначения. В особенности многие дворовые территории зон жилой застройки преобразуются в автостоянки. В таких условиях движение автомобилей и пешеходов затруднено. В результате данных обстоятельств ухудшается экологическая обстановка и нарушается

эстетический вид придомовой территории. Фактическая ситуация, складывающаяся на территориях многих пешеходных пространств, требует принудительного ограничения доступа для автомобилей без ущерба для пешеходов, в особенности для их маломобильных категорий.

Платных парковок, созданных на земельных участках, находящихся в государственной или муниципальной собственности на территории округа нет.

В центре внимания при развитии существующего парковочного пространства на территории Туркменского муниципального округа - организация парковок открытого хранения на улично-дорожной сети (в т.ч. посредством уширения проезжей части), строительство плоскостных внеуличных парковок закрытого типа.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

- обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства;
- строительство автостоянок около объектов обслуживания;
- организация общественных стоянок в местах наибольшего притяжения.

Уровень автомобилизации Туркменского муниципального округа в целом можно оценить, как средний.

Выше среднероссийского показателя (284 автомобилей/1000 человек) уровень автомобилизации только в с. Летняя Ставка.

Состав транспортного потока на территории Туркменского муниципального округа представлен в таблице 12.

Таблица 12.

Состав движения потоков транспортных средств

К основным транспортным средствам относятся подвижной состав автомобильного транспорта.

В связи с ростом благосостояния жителей Туркменского муниципального округа в перспективе будет увеличиваться транспортная подвижность. В первую очередь, это произойдет за счет дальнейшего увеличения парка индивидуального автотранспорта, и в меньшей степени - произойдет увеличение межрайонных и внутрирайонных транспортных потоков с использованием общественного транспорта.

В проектном периоде предполагается рост парка автотранспорта на уровне 0,3-0,5% ежегодно.

В связи с потенциальным развитием транспортной мобильности возможно создание проектном периоде (к 2035 г.) дополнительных сезонных маршрутов автобусов общего пользования.

С развитием сети автобусных маршрутов тесно связаны мероприятия по расширению автобусного парка. Необходимо приобретение и использование на наиболее пассажиро-напряженных маршрутах автобусов средней, а не малой вместимости.

Хранение транспортных средств населения в зоне усадебной застройки традиционно осуществляется на частных приусадебных участках. В зоне секционной и многоэтажной застройки предусматривается размещение гаражей-боксов, открытых площадок на территории кварталов. Легковой и грузовой транспорт предприятий имеет парковку в гаражах при предприятиях.

В последние годы в Туркменском муниципальном округе обозначилась проблема парковки автотранспорта, в том числе грузового автотранспорта, что снижает пропускную способность улично-дорожной сети и уровень обеспеченности безопасности дорожного движения.

Нередко пешеходные пространства существуют лишь физически, не выполняя своего прямого предназначения. В особенности многие дворовые территории зон жилой застройки преобразуются в автостоянки. В таких условиях движение автомобилей и пешеходов затруднено. В результате данных обстоятельств ухудшается экологическая

обстановка и нарушается эстетический вид придомовой территории. Фактическая ситуация, складывающаяся на территориях многих пешеходных пространств, требует принудительного ограничения доступа для автомобилей без ущерба для пешеходов, в особенности для их маломобильных категорий.

Наиболее острой является проблема автостоянок в существующей застройке, у объектов массового посещения (рынки, универмаги, торговые центры, культурно-зрелищные объекты и т.д.), поэтому при проектировании новых объектов с большим притяжением транспорта необходимо предусматривать нормативное количество машиномест на автостоянках в соответствии с нормативами градостроительного проектирования.

В центре внимания при развитии существующего парковочного пространства на территории Туркменского муниципального округа - организация парковок открытого хранения на улично-дорожной сети (в т.ч. посредством уширения проезжей части), строительство плоскостных внеуличных парковок закрытого типа, устройство многоярусных паркингов. Перехватывающие парковки также могут иметь самый разный масштаб и реализацию. Такие парковки могут организовываться как в виде небольших плоскостных парковок, так и в виде многоэтажных паркингов большой емкости.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства;

строительство автостоянок около объектов обслуживания;

организация общественных стоянок в местах наибольшего притяжения.

В будущем (после 2031 г.) рекомендуется создание на территории Туркменского муниципального округа транспортной инфраструктуры, обеспечивающей развитие рекреационной деятельности в т. ч. создание автосервисных комплексов.

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

Устойчивое функционирование транспортной системы Туркменского муниципального округа на период с 2026 года по 2041 год напрямую зависит от уровня развития системы пассажирского транспорта общего пользования. На расчетный срок транспорту общего пользования, осуществляющему основной, объем пассажирских перевозок в округе, принадлежит ключевая роль в транспортном обслуживании повседневной жизнедеятельности населения.

В настоящее время по улицам и автомобильным дорогам Туркменского муниципального округа организовано движение общественного пассажирского транспорта, работают также такси, которые предоставляют услуги по перевозке пассажиров.

Функционирование системы пассажирского транспорта затруднено по ряду причин, но главной из них является высокий уровень загрузки улично-дорожной сети (УДС). Происходящие изменения спроса на передвижения в Туркменском муниципальном округе свидетельствуют о том, что неуклонно увеличивается доля населения, удовлетворяющая свои потребности в передвижениях на индивидуальных автомобилях. В связи с этим необходима разработка и внедрение мер, бытовых потребностей населения.

Пассажирские перевозки на территории Туркменского муниципального округа осуществляют индивидуальные предприниматели, допущенные к оказанию транспортных услуг в соответствии с требованиями действующего законодательства в области организации перевозок на конкурсной основе.

Основным и единственным видом общественного пассажирского транспорта в Туркменском муниципальном округе является автобус.

Все территории Туркменского муниципального округа имеют автобусное сообщение с административным центром Туркменского муниципального округа – с. Летняя Ставка.

Более половины территорий имеют прямое автобусное сообщение с краевым центром - городом Ставрополем.

В Туркменском муниципальном округе 5 автобусных маршрутов регулярных перевозок по регулируемым тарифам.

У всех перевозчиков имеются лицензии, транспортные средства с исправным техническим состоянием, соответствующие нормам экологии.

Таблица 13.

Автобусные маршруты на территории Туркменского муниципального округа.

№ п/п	Регистрационный № маршрута регулярных перевозок	Порядковый № маршрута регулярных перевозок	Номер и наименование муниципального маршрута	Планируемый вид регулярных перевозок	Дата изменения вида регулярных перевозок
1	1	101	с. Летняя Ставка – а. Куликовы-Копани – с. Летняя Ставка	По регулируемым тарифам	01 января 2025 года
2	2	102	с. Летняя Ставка – а. Маштак-Кулак – п. Владимировка – с. Летняя Ставка	По регулируемым тарифам	01 января 2025 года
3	3	103	с. Летняя Ставка – п. Поперечный – с. Овощи – с. Летняя Ставка	По регулируемым тарифам	01 января 2025 года
4	4	104	с. Летняя Ставка – п. Ясный – с. Летняя Ставка	По регулируемым тарифам	01 января 2025 года
5	5	105	с. Летняя Ставка – с. Казгулак – п. Березовский – с. Летняя Ставка – а. Чур - с. Летняя Ставка	По регулируемым тарифам	01 января 2025 года

В 2020-2024 годах регулярные пассажирские перевозки автомобильным транспортом на внутрирайонных маршрутах не осуществлялись, из-за отсутствия перевозчиков. В 2025 году перевезено 6257 человек.

Сведения об интенсивности движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения за последние 5 лет отсутствуют (учет не ведется).

Доля населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющих регулярного автобусного сообщения с административным центром Туркменского муниципального округа, в общей численности населения муниципального округа составляет 3,42%.

Основу перспективной сети общественного транспорта на расчетный срок до 2041 года будут составлять существующие линии маршрутов с прокладкой автобусных линий во вновь осваиваемые территории и по вновь построенным дорогам местного значения.

При этом в работе пассажирского транспорта общего пользования на территории Туркменского муниципального округа можно выделить следующие основные проблемы, подлежащие разрешению в среднесрочной и долгосрочной перспективе:

- оптимизация маршрутной сети общественного транспорта в округе на основе мониторинга и исследований пассажиропотоков (выявления транспортных корреспонденций), построения интегрированной маршрутной сети с возможностью быстрой и удобной пересадки на другой вид транспорта и с учетом исключения неоправданного дублирования маршрутов перевозок, устранения нарушений по пешеходной доступности до остановок пассажирского автотранспорта общего пользования в соответствии с «СП 42.13330.2016. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89 *)» (не более 5 мин.), обеспечения удовлетворительных показателей наполняемости подвижного состава, снижения операционных расходов транспортных компаний и т.д.;

- обновление парка используемого подвижного состава (в том числе, в целях обеспечения надлежащего технического состояния, а также для достижения приспособленности к перевозке маломобильных групп населения и инвалидов), использование низкопольного, низкошумного подвижного состава, дооборудование подвижного состава системами видеонаблюдения, бесплатным Wi-Fi для повышения

комфортабельности, безопасности поездок и привлекательности транспорта общего пользования для поездок в целом;

- модернизация объектов инфраструктуры (создание комфортных транспортно-пересадочных узлов, обустройство остановочных пунктов, устройство заездных карманов, благоустройство отстойно-разворотных площадок, выравнивание горизонтальной плоскости посадочной площадки до уровня низкопольного подвижного состава, модернизация наружного освещения и т.д.);

- эстетизация системы пассажирского транспорта (обеспечение ее гармоничного сопряжения с архитектурной средой поселения посредством обустройства остановочных павильонов, внедрения единой системы навигации и маршрутного ориентирования пассажиров и других мероприятий);

- экологизация системы пассажирского транспорта (применение энергосберегающие технологий в пассажирских перевозках, включая использование энергосберегающих типов подвижного состава и оптимизация работы транспортных средств на маршрутах перевозок);

- дальнейшее развитие систем информационной поддержки пассажиров общественного транспорта по планированию и построению маршрутов поездок (мобильные приложения, интегрированные информационные табло на остановках и в подвижном составе, системы навигации и маршрутного ориентирования пассажиров).

Преимущественное развитие системы пассажирского транспорта является главным принципом развития транспортной системы Туркменского муниципального округа. Общественный пассажирский транспорт должен стать привлекательной альтернативой личному автомобилю для целевых поездок и одновременно с этим устойчиво и эффективно выполнять базовую функцию поддержания транспортного единства территории Туркменского муниципального округа.

1.8. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения на территории Туркменского муниципального округа.

Для передвижения пешеходов должны быть предусмотрены благоустроенные тротуары. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы пешеходные переходы, соответствующие действующим нормам законодательства.

Существующая транспортная система Туркменского муниципального округа требует всё большего развития транспортных связей, оптимизации и повышения их эффективности и безопасности, обеспечения кратчайшей и прямой доступности объектов муниципальной инфраструктуры, использования мобильных и экологичных транспортных средств на период до 2041 года. В современных условиях актуальна стратегия сбалансированного перехода от политики транспортного планирования, ориентированной на личный автотранспорт, в сторону создания среды, благоприятной для жителей, за счет всемерного поощрения пешеходного и вело-пешеходного движения и развития системы общественного транспорта.

В рамках создания эффективной системы организации дорожного движения в Туркменском муниципальном округе требуется достигнуть увеличения доли мобильности посредством пешеходного и велосипедного движения за счет развития существующей инфраструктуры для активных способов передвижения населения. В связи с этими обстоятельствами в Туркменском муниципальном округе выделяются следующие основные направления совершенствования организации пешеходного движения:

- обеспечение самостоятельных (конструктивно обособленных) путей для движения людей вдоль улиц и дорог (по благоустроенным тротуарам и пешеходным дорожкам), устройство пешеходных ограждений и применение других физических мер ограничения доступа, направленных на предотвращение случайного или намеренного проникновения транспортных средств на территорию пешеходных пространств (малые архитектурные формы, зеленые насаждения, направляющие устройства и т.д.);

- оборудование наземных, внеуличных пешеходных переходов;

- создание новых и развитие существующих пешеходных зон (полностью или частично бестранспортных);

- выделение и обустройство «жилых» и «школьных зон».

На расчетный срок актуально предусмотреть построение целостной общей системы велодвижения (системы взаимоувязанных веломаршрутов) и создание велотранспортной инфраструктуры в округе.

Одной из проблем, которая сдерживает развитие велосипедного транспорта в округе - отсутствие достаточного количества оборудованных мест для парковки велосипедов. Кроме того, в существующих условиях велосипедисты зачастую пользуются обычными дорогами без специально выделенного для них пространства. Вследствие отсутствия велопарковок в случае, когда можно было совершить поездку на велосипеде, жители используют личный и общественный автотранспорт.

Велопарковки в настоящее время оборудуются при объектах массового притяжения людей (торговых центрах, гипермаркетах, спортивных центрах и т.д.) за счёт средств правообладателей земельных участков данных объектов.

Развитие велотранспорта позволяет сократить заторы на улично-дорожной сети и ведет к значительно более эффективному использованию дорожного пространства. Велосипедное движение делает общественное пространство округа в целом более благоприятным для жителей. Сочетание велосипедного движения в пределах населенных пунктов и основных объектов притяжения населения с общественным пассажирским транспортом является рациональным путём решения проблем транспортной мобильности населения.

Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

Мероприятия, выполнение которых предлагается по данному разделу:

- строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в Туркменском муниципальном округе;

- работы по ремонту асфальтобетонного покрытия проездов, тротуаров, подходов к подъездам, ремонту и замене бордюров, восстановлению водоотводных канав;

- устройство велодорожек в профиле основных улиц (перспектива);

- обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды.

Создание разветвленной системы велосипедной инфраструктуры должно соответствовать следующим требованиям:

- качественная, полностью интегрированная в муниципальную транспортную сеть система велодорожек;

- полностью скоординированная система дорожных знаков и разметки для велосипедистов;

- достаточность мест для парковки велосипедов.

Один из главных принципов - создание «Зеленого кольца», т.е. связной сети веломаршрутов между парками и зелеными зонами, а также основными планировочными районами Туркменского муниципального округа.

Типичные пункты назначения велотрафика - это:

- жилые кварталы и микрорайоны;

- школы и другие образовательные учреждения;

-торгово-развлекательные центры, супермаркеты и другие крупные торговые предприятия;

- спортивные сооружения;

-районы концентрации мест приложения труда - офисы крупных компаний, промышленные предприятия, бизнес-парки;

- транспортные узлы.

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

Максимальные величины корреспонденций грузового транспорта образуются как внутри сельскохозяйственных и промышленных секторов муниципального округа, так и на дорогах, связывающих округ с близлежащими населенными пунктами.

Структуру грузовых перевозок автомобильным транспортом на территории округа в основном составляет грузовой транспорт сельскохозяйственных предприятий и транзитный грузовой автотранспорт.

Грузовые перевозки существенно влияют в отрицательную сторону на состояние дорог в населенных пунктах, особенно при передвижении по ним крупнотоннажных автомобилей.

Существующая схема организации транзитной транспортировки грузов через территорию Туркменского муниципального округа приводит к интенсивному движению грузовых автомобилей, в том числе в наиболее напряженные периоды суток. Это негативно сказывается на уровне загрузке УДС и безопасности дорожного движения. Отмечается нехватка количества организованных стоянок для грузовых автомобилей и существует потребность упорядочивания парковки данных транспортных средств.

На формирование системы грузовой логистики оказывают влияние разнообразные факторы: наличие и направления транзитных грузопотоков, расположение и режим работы грузообразующих и грузопоглощающих пунктов, операторы, типы грузов, режим работы водителей, обязательства перевозчиков перед заказчиками и другие. Изучение этих параметров позволяет оптимизировать различные варианты грузоперевозок по наиболее оправданным маршрутам, продолжительности и времени доставки грузов. Стратегии, разработанные как результат этой деятельности, содержат в себе целый комплекс разнообразных мер. Среди наиболее перспективных в период с 2026 года по 2041 год для Туркменского муниципального округа выделяются следующие решения, касающиеся:

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

2. Рационализации и устройства организованных стоянок для грузовых автомобилей.

3. Маршрутизации грузовых потоков и управления временем доставки грузов операторами перевозок.

4. Создания центров консолидации грузов.

Основная часть перевозимых грузов сельскохозяйственного назначения перевозится транспортом, принадлежащим частным предприятиям (грузовые автомобили, микроавтобусы, колесные трактора). Тяжелая техника (гусеничные трактора, вездеходы) в основном передвигаются по грунтовым объездным дорогам. На территории муниципального образования функционируют: муниципальное унитарное предприятие «Жилищно-коммунальное хозяйство» Туркменского муниципального округа Ставропольского края, Туркменский филиал государственного бюджетного учреждения Ставропольского края «Стававтодор».

1.10. Анализ уровня безопасности дорожного движения на территории Туркменского муниципального округа.

Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах населенных пунктов и автомобильных дорогах муниципального округа, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

Таблица 14

Статистика дорожно-транспортных происшествий в Туркменском муниципальном округе 2025-2026 гг. (официальный сайт МВД РФ)

№ п/п	Год	Вид ДТП	Дорога	Погибло	Ранено
1	2025	Наезд на препятствие	Светлоград - Летняя Ставка - Кучерла	0	1
2	2025	Наезд на пешехода	Камбулат - Летняя Ставка - Ясный – Новокучерлинский	1	0
3	2025	Столкновение	Журавское - Благодарный - Кучерла - Красный Маныч	0	2
4	2025	Наезд на пешехода	-	0	1
5	2025	Столкновение	-	1	0
6	2025	Съезд с дороги	Светлоград - Летняя Ставка - Кучерла	0	4
7	2025	Столкновение		0	2
8	2025	Столкновение	Элиста - примыкание к автомобильной дороге «Дивное - Рагули - Арзгир» (в границах Ставропольского края)	0	2
9	2025	Съезд с дороги	Журавское - Благодарный - Кучерла - Красный Маныч	0	1
10	2025	Съезд с дороги	Журавское - Благодарный - Кучерла - Красный Маныч	0	1
11	2025	Съезд с дороги	Светлоград - Летняя Ставка - Кучерла	0	1
12	2025	Столкновение	Камбулат - Летняя Ставка - Ясный – Новокучерлинский	0	2
13	2025	Столкновение	Журавское - Благодарный - Кучерла - Красный Маныч	0	1
14	2025	Столкновение	Дивное - Рагули - Арзгир	0	1
15	2025	Иной вид ДТП		0	1
16	2025	Наезд на пешехода	Камбулат - Летняя Ставка - Ясный – Новокучерлинский	1	0
17	2025	Столкновение	Журавское - Благодарный - Кучерла - Красный Маныч	0	2
18	2025	Наезд на лицо, использующее для передвижения СИМ	-	0	1
19	2025	Столкновение	Журавское - Благодарный - Кучерла - Красный Маныч	0	1
20	2025	Съезд с дороги	Журавское - Благодарный - Кучерла - Красный Маныч	0	2
21	2026	Съезд с дороги	Светлоград - Летняя Ставка - Кучерла, 20 км 900 м	0	1
22	2026	Съезд с дороги	Светлоград - Летняя Ставка - Кучерла, 55 км 850 м	0	2

Основными причинами возникновения аварийных ситуаций на автомобильных дорогах являются:

- нарушение правил дорожного движения, неисправность транспортных средств;
- неудовлетворительное техническое состояние и оснащение автомобильных дорог.

К серьезным дорожно-транспортным происшествиям может привести несоблюдение обязательных требований безопасности при перевозке опасных грузов. Данные аварии часто сопровождаются разливом опасных веществ (химических, пожароопасных). Транспортные аварии с высоким материальным ущербом и травматизмом на территории Туркменского муниципального округа, в том числе и с летальным исходом, в основном происходят на федеральных и региональных автомобильных дорогах, реже на дорогах местного значения.

Проблема аварийности на автотранспорте приобрела особую остроту в последнее десятилетие в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной

эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, крайне низкой транспортной дисциплиной участников дорожного движения.

В качестве основной причины авто-аварий остается выбор скоростного режима, при котором автомобиль становится неуправляемым для водителя при возникновении какого-либо препятствия, изменении в дорожной обстановке, внезапном выходе пешехода, данный режим не соблюдается при совершении обгона, что связано с выездом на полосу встречного движения, либо съездом с трассы при осуществлении поворота. Причины ДТП в населенных пунктах усугубляются значительным негативным влиянием дорожного фактора, ненадлежащего содержания и обустройства пешеходных переходов, отсутствие или износ дорожной разметки.

Очаги аварийности на территории Туркменского муниципального округа отсутствуют.

Основой для оценки степени обеспеченности безопасности дорожного движения на территории Туркменского муниципального округа послужили статистические данные по ДТП и тяжести их последствий.

Основной проблемой дорожного хозяйства Туркменского муниципального округа является высокая доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, не соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям. Одной из основных причин несоответствия технического состояния автомобильных дорог современным условиям является ежегодно накапливающийся «недоремонт» существующей сети дорог местного значения, а также недостаточная степень ее развития. В сложившихся условиях проезд на автомобильных дорогах общего пользования поддерживается в основном благодаря мерам по их содержанию и незначительному ремонту. Проблема аварийности на автотранспорте приобрела особую остроту в последнее время, в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, крайне низкой транспортной дисциплиной участников дорожного движения. За последнее время количество транспортных средств в Туркменском муниципальном округе существенно увеличилось. В то же время транспортно-эксплуатационное состояние улично-дорожной сети и технических средств регулирования дорожного движения значительно отстает от темпов роста автопарка. При этом более 40% улично-дорожной сети не соответствует нормативным требованиям. Срок службы значительного количества дорожных покрытий улично-дорожной сети истек, на некоторых участках ремонт не производился в течение длительного периода времени, к тому же, требуется ремонт и замена определенного количества технических средств регулирования дорожного движения.

Решение данных вопросов требует вложения значительного объема денежных средств, что невозможно без финансирования из бюджетов различных уровней.

Программно-целевые мероприятия по улучшению состояния улично-дорожной сети и безопасности дорожного движения позволят решить следующие вопросы:

- информационно обеспечить мероприятия по повышению безопасности дорожного движения в Туркменском муниципальном округе, тем самым - повысить правовое сознание и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;

- улучшить условия движения и устранить опасные участки на автомобильных дорогах;

- сократить количество дорожно-транспортных происшествий;

- улучшить инженерно-техническое состояние улично-дорожной сети Туркменского муниципального округа и повысить эффективность управления системой организации дорожного движения в Туркменском муниципальном округе путем реализации мероприятий по нанесению дорожной разметки, ремонту и содержанию светофорных

объектов, проведением ремонта дорожного покрытия дорог и тротуаров, ремонта ливнеприемной канализации.

Главной задачей обеспечения безопасности является организация единой совокупной системы управления безопасностью на автомобильных дорогах в условиях рыночного хозяйствования с созданием эффективного механизма регулирования транспортной деятельности под надзором федеральных исполнительных органов и органов местного самоуправления, различных общественных объединений.

Базовыми данными при принятии управленческих решений являются статистические сведения, которые формируются специалистами безопасности дорожного движения и применяются для анализа ДТП, выявления проблемных точек и негативных тенденций, оценки эффективности мер, которые направлены на сокращение количества, тяжести ДТП.

Профилактика дорожно-транспортного травматизма, разработка новых подходов в популяризации правил дорожного движения, обсуждение вопросов усиления взаимодействия между ведомствами в управлении безопасностью дорожного движения, определение первоочередных мер, которые направлены на улучшение ситуации на дорогах, должны стоять на контроле у уполномоченных на то людей, которые способны незамедлительно реагировать на сложившуюся ситуацию на автомобильных дорогах.

Таким образом, к приоритетным задачам социального и экономического развития муниципального округа в среднесрочной и долгосрочной перспективе относятся задачи по сохранению жизни и здоровья участников дорожного движения. Их достижение планируется путем улучшения организации дорожного движения, инфраструктуры автомобильных дорог, дисциплины среди участников дорожного движения, качества оказания медицинской помощи пострадавшим и т.д.

Вследствие этого планируется снижение социально-экономического и демографического ущерба в результате ДТП и их последствий, что будет способствовать уменьшению темпов убыли населения сельского поселения и формированию условий для его роста.

К настоящему времени в Российской Федерации сложилась и устойчиво функционирует государственная система обеспечения безопасности дорожного движения (БДД), являющаяся неотъемлемой частью социально-экономической инфраструктуры общества и составляющим элементом обеспечения национальной общественной безопасности. В качестве основного метода снижения дорожно-транспортной аварийности и тяжести ее последствий эффективно используется программно-целевой подход к решению проблем обеспечения БДД, осуществляемый через формирование, реализацию и пролонгирование федеральной, региональных и муниципальных целевых программ.

На федеральном уровне принята и реализуется ФЦП «Повышение БДД в 2013 - 2020 годах», утвержденная Постановлением Правительства Российской Федерации от 03 октября 2013 года № 864 (с изменениями на 16 мая 2020 года).

На региональном уровне принята и утверждена постановлением Правительства Ставропольского края от 28 декабря 2023 года № 821-п государственная программа Ставропольского края «Развитие транспортной системы» (с изменениями на 17 ноября 2025 года).

На уровне округа принята и реализуется муниципальная программа Туркменского муниципального округа Ставропольского края «Развитие транспортной системы и обеспечение безопасности дорожного движения», утвержденная постановлением администрации Туркменского муниципального округа Ставропольского края от 30 декабря 2020 г. № 45.

При этом эффективность реализации федеральной, региональной и муниципальной целевых программ характеризуется степенью достижения следующих целевых показателей и индикаторов:

- количество погибших в ДТП;
- количество погибших в ДТП детей;
- социальный риск (число погибших в ДТП на 100 тыс. населения);
- транспортный риск (число лиц, погибших в ДТП на 10 тыс. транспортных средств).

Анализ данных по дорожно-транспортной аварийности и тяжести ее последствий свидетельствует о том, что, несмотря на проводимую целенаправленную работу, количество погибших в ДТП людей снижается относительно медленно и нестабильно. При этом необходимо отметить наличие общей положительной динамики снижения рассматриваемых абсолютных показателей смертности в ДТП. В связи с этим, появились определенные предпосылки прогнозировать, что тенденция дальнейшего снижения смертности продолжится. Снижение численности погибших, социальных и транспортных рисков наблюдается на фоне стремительно растущего в округе и в стране в целом автомобильного парка.

В первоочередном порядке требуют своего решения вопросы снижения уровня аварийности и тяжести последствий ДТП, осуществления мероприятий по повышению БДД на наиболее опасных участках дорог, включая ликвидацию очагов концентрации ДТП на дорожной сети округа. По результатам анализа мест концентрации ДТП следует сделать вывод о том, что наиболее опасные участки расположены на опорной дорожной сети Туркменского муниципального округа, в состав которой входят улицы и дороги с наибольшей пропускной способностью.

Основным направлением работы по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры, способным улучшить ситуацию с аварийностью является ликвидация очагов аварийности за счет:

- реализации не капиталоёмких мероприятий, связанных преимущественно с выполнением работ по содержанию, обустройству и ремонту дорожной сети (установка светофоров, пешеходных ограждений, устройство дублирующих знаков, изменение организации движения транспорта, нанесение вертикальной разметки, устройство дополнительного наружного освещения, изменение режима работы светофоров, устройство шумовых полос, перенос остановок общественного транспорта, разделение встречных потоков осевым барьерным ограждением, устройство комплексов автоматической фиксации нарушений ПДД, поверхностная обработка проезжей части для увеличения коэффициента сцепления, устройство искусственных дорожных неровностей и др.), развитие системы видеофиксации нарушений ПДД;
- развития сети дорог, улучшение состояния дорожного покрытия, и устранения перегрузок на дорожной сети путем нового строительства и реконструкции дорог и дорожных сооружений.

В целях профилактики безопасности дорожного движения проводятся совместные рейдовые мероприятия со службами по охране общественного порядка ОМВД России по Туркменского муниципальному округу с целью выявления нарушений ПДД, допускаемых несовершеннолетними участниками дорожного движения.

На постоянной основе ведется работа со средствами массовой информации по информированию населения о целях и задачах, освещению хода проводимых мероприятий и их результатах, а также о совершенных дорожно-транспортных происшествиях и тяжести их последствий.

1.11. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения на территории Туркменского муниципального округа.

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды муниципального округа. Отработанные газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин,

тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.

В выхлопных газах двигателей внутреннего сгорания содержится до 280 компонентов, большинство из которых относится к категории вредных. Основные из них: углекислый газ, углерод, углеводород, оксид углерода, оксид азота, сажа, тяжелые металлы (свинец, кадмий) и др. Использование высокосернистого дизельного топлива повышает дымность и содержание серы в отходящих газах.

Автотранспорт приводит не только к загрязнению атмосферы, но и к вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным и аллергическим заболеваниям. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность является носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скармливание травы животным.

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является дальнейшее расширение использования альтернативного топлива - сжатого и сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль за работой двигателей. Необходимо также предусматривать оптимизацию транспортных потоков и организовать вдоль транспортных магистралей систему зеленых насаждений, которые будут выполнять защитные функции.

Автомобильный транспорт относится к одному из главных источников загрязнения окружающей среды. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды загрязняют придорожные полосы.

Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания - окись углерода (угарный газ) - опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации.

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта по загрязнению окружающей среды является расширение использования альтернативного топлива сжатого или сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей.

Научно-исследовательские работы по проведению сводных расчетов загрязнения атмосферного воздуха муниципального округа не проводились.

Перечень основных факторов негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения муниципального округа.

1. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат около 200 компонентов. Углеводородные соединения отработавших газов, наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и развитию злокачественных новообразований). Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований существенно повышает риски увеличения смертности от раковых заболеваний среди населения. Требуется систематический контроль соответствующих надзирающих органов за качеством моторного топлива.

2. Отработавшие газы автомобильного двигателя с неправильно отрегулированным зажиганием и топливоподающей системой содержат оксид углерода в количестве, превышающем норму в 2-3 раза. Наиболее неблагоприятными режимами работы являются малые скорости и «холостой ход» двигателя. Это проявляется в условиях большой загруженности на автодорогах, несоблюдения технологий по их обслуживанию дорожными организациями. Требуется проведение систематического и достоверного контроля за техническим состоянием автотранспортных средств.

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

4. Свинец и его соединения, входящие в состав этиловой жидкости, которую добавляют в бензин, представляет серьезную опасность для здоровья населения.

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

Наиболее распространенным источником внешнего шума на территории Туркменского муниципального округа является транспорт: грузовые машины, автобусы, самолеты.

По спектральному составу транспортный шум является низко и среднечастотным, непостоянный и способен распространяться на значительные расстояния от источника. Уровень транспортного шума определяется интенсивностью, скоростью, характером транспортного потока.

Промышленные предприятия и их установки часто являются значительными источниками внешнего шума на прилегающей селитебной территории.

Мероприятия делятся на архитектурно-планировочные и строительно-акустические, технологические, организационные.

Могут быть использованы административные мероприятия как перераспределение движения транспортных потоков по улицам и проездам поселения, ограничение движения в разное время суток по тем или иным направлениям.

Ширина санитарно-защитной зоны должна быть обоснована акустическим расчетом и санитарными нормами. На территории жилых районов следует ограничить сквозное движение транспорта. При построении улично-дорожной сети предусматривается укрупнение меж магистральных территорий, уменьшение количества перекрестков. При проектировании городов и других населенных мест необходимо осуществлять четкое разделение территорий по функциональному использованию. В архитектурно-планировочной структуре жилых районов и микрорайонов используют следующие способы защиты от шума: удаление жилой застройки от источника шума, расположение между источниками и жилой застройки зданий экранов, композиционные способы группировки зданий.

При составлении проектов планировки и застройки городов для защиты от шума могут использоваться как природные условия, в частности рельеф местности и зеленые насаждения, так и специальные сооружения в виде экранов, размещенных вблизи транспортных магистралей. Можно применять также рациональные приемы зонирования территории по условиям шумового режима для тех или иных видов зданий, участков и площадок для отдыха, хозяйственно-бытовых нужд и др.

В первую очередь в целях защиты от шума при проектировании городов и других населенных пунктов необходимо осуществлять четкое разделение территории по

функциональному использованию зоны: селитебную, промышленную, коммунально-складскую и внешнего транспорта.

Скоростные дороги и дороги общего значения преимущественно грузового движения не должны пересекать селитебную территорию. Рациональны объездные дороги, которые исключают транзитные транспортные потоки в городах.

В качестве естественных преград на пути распространения шума при проектировании сети улиц и дорог следует использовать элементы рельефа. При необходимости прокладки магистральных улиц и дорог на насыпях и эстакадах должно быть предусмотрено устройство шумозащитных экранов.

При проектировании улично-дорожной сети предусматривается максимально возможное укрупнение меж магистральных территорий, уменьшение количества перекрестков и других транспортных узлов, устройство плавных криволинейных сопряжений дорог. На территории жилых районов следует ограничивать сквозное движение транспорта.

В архитектурно-планировочной структуре жилых районов и микрорайонов используются следующие способы защиты от шума: удаление жилой застройки от источников шума; расположение между источниками шума и жилой застройкой зданий-экранов; применение рациональных с точки зрения защиты от шума композиционных способов группировки жилых зданий.

Функциональное зонирование территорий микрорайонов следует осуществлять с учетом необходимости размещения жилой застройки и детских дошкольных учреждений в зонах, наиболее удаленных от источников шума. В зонах, примыкающих к источникам шума, можно располагать здания, в помещениях которых допускаются более высокие уровни звука: предприятия бытового обслуживания, торговли, общественного питания, коммунальные предприятия, административно-хозяйственные и общественные учреждения.

При необходимости размещения жилой застройки на границе микрорайонов вдоль транспортных магистралей целесообразно использовать специальные типы шумозащитных жилых зданий.

Для обеспечения требований санитарных норм в жилых квартирах и на территории микрорайонов необходимо использовать композиционные приемы группировки шумозащитных зданий, основанные на создании замкнутого пространства.

1.12. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Туркменского муниципального округа.

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры муниципального округа разработаны на основе тщательного и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Динамика показателей, характеризующая развитие автомобильных дорог Туркменского муниципального округа, за 2021-2024 годы отражена в таблице 15.

Таблица 15.

Динамика показателей по Туркменскому округу за 2021-2024 годы

Наименование показателя	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год
1	2	3	4	5
Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, процент	37,5	35,2	31,5	31,3
Объем финансирования на ремонт и реконструкцию автомобильных дорог, млн. рублей	103,98	72,85	122,9	187,5

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста

развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия – характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Проведенный анализ эффективности работ по текущему ремонту и ремонту путем замены верхнего слоя покрытия показывает, что при объеме работ, превышающем 20% от общей площади покрытия, текущий ремонт является неэффективным. Поэтому в Программе предпочтение отдается капитальному ремонту.

Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков «недоремонта».

Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования местного значения Туркменского муниципального округа позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

- риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;

- риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования;

- риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете Туркменского муниципального округа, эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц и замене уличных осветительных приборов.

Приоритетными направлениями развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт существующей УДС, реконструкция сооружений на дорогах, благоустройство территории;

- рост взаимосвязей центра и отдельных населенных пунктов, а также усиление межокружной коммуникации;

- развитие дорожного сервиса на территории муниципального округа для возможности получения квалифицированных услуг по сервисному обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.

Основным приоритетом настоящей Программы в области развития транспортной инфраструктуры на территории Туркменского муниципального округа является развитие улично-дорожной сети округа, отвечающей интересам граждан и общества путем реконструкции дорог общего пользования местного значения.

Для достижения этой цели необходимо решение задачи, в части создания условий для повышения комплексной безопасности и устойчивости улично-дорожной сети Туркменского муниципального округа.

В течение периода реализации программы планируется проведение мероприятий по реконструкции наиболее загруженных участков сети автомобильных дорог на территории Туркменского муниципального округа:

реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения Туркменского муниципального округа.

организация обследований и разработка документации по реконструкции и модернизации улично-дорожной сети Туркменского муниципального округа.

Особое значение будет уделяться модернизации тех автомобильных дорог, которые не нуждаются в реконструкции с переводом в более высокую категорию, но ввиду роста интенсивности автомобильного транспорта и значительного увеличения в составе транспортного потока доли автомобильного транспорта большой грузоподъемностью требуют проведения работ по усовершенствованию дорожного полотна и ремонту искусственных сооружений, реконструкции системы водоотвода, перестройки отдельных участков для обеспечения нормативных требований.

Отсюда вытекают новые требования к транспортной системе, а именно, переход от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития. Это, прежде всего, предполагает более эффективное производительное качественное использование имеющегося потенциала и, в частности, переход к более качественным транспортным услугам.

При достижении целей и решения задач будут осуществляться меры, направленные на предотвращение негативного воздействия рисков и повышение гарантированности достижения предусмотренных в программе конечных результатов.

1.13. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Туркменского муниципального округа.

Оценка действующей нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры в Туркменском муниципальном округе свидетельствует о ее достаточности.

Программа разработана в соответствии с целями и проектными решениями, заложенными в генеральном плане Туркменского муниципального округа на расчетный срок до 2041 года.

Внесение изменений и дополнений в действующие нормативно-правовые акты, а также разработка новых нормативных документов осуществляются в установленном законодательством порядке с учетом фактических потребностей, возникающих при эксплуатации, строительстве и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в округе.

Применение программно-целевого подхода, выраженного в разработке и реализации Программы, способствует эффективному определению, приоритизации и поэтапной реализации перечня мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на расчетный срок.

В рамках выработки и совершенствования программных мероприятий по перспективному развитию транспортной инфраструктуры в Туркменском муниципальном округе необходимо разработать Комплексную схему организации дорожного движения для автомобильных дорог Туркменского муниципального округа Ставропольского края, в соответствии с Приказом Министерства транспорта РФ от 30 июля 2020 г. № 274 « Об

утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения», а также провести оптимизацию маршрутной сети общественного пассажирского транспорта в округе, что позволит наиболее эффективно уточнить и скорректировать перечень программных мероприятий по комплексному развитию транспортной инфраструктуры.

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

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ.

2. Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ

3. Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ.

4. Федеральный закон Российской Федерации «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ.

5. Федеральный закон «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ.

6. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ.

7. Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 29.12.2017 г. № 443-ФЗ.

8. Постановление Правительства РФ «О правилах дорожного движения» от 23.10.1993 г. № 1090.

9. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, муниципальных округов, городских округов» от 25.12.2015 г. № 1440.

1.14. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры Туркменского муниципального округа.

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

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия – характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д.

Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков «недоремонта».

Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Применение программно-целевого метода в развитии сельских автомобильных дорог общего пользования муниципального округа позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

- риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;

- риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания внутри сельских автомобильных дорог общего пользования;

- риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту, реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

В целях сбалансированного развития транспортной инфраструктуры Туркменском муниципального округа, в Программе сформирован перечень мероприятий по развитию сети объектов транспортной инфраструктуры местного значения муниципального образования. Перечень мероприятий сформирован с учетом документов стратегического социально-экономического развития и документов территориального планирования разных уровней, а значения объектов, запланированных к размещению, определены на основании полномочий органов исполнительной власти субъектов РФ и органом местного самоуправления, закрепленных законодательно.

В 2021 году в рамках государственной программы отремонтировано 19 автомобильных дорог общего пользования местного значения общей протяженностью – 15,8 км, на сумму 87 078 254,91 руб., в том числе за счет средств бюджета Ставропольского края 82 650 230,92 руб., за счет средств местного бюджета 4 428 023,99 руб.

Ремонт производился в населенных пункта округа: с.Камбулат (ул.Красная и ул.Тургенева), с.Казгулак (подъезд к селу, ул.Барсукова, пер.Пионерский), с.Овощи (ул.Балковская, подъезд к селу до пересечения с ул.Красная, ул.Пролетарская и от пересечения с ул.Красная до примыкания к ул.Трактовая), с.Летняя Ставка (ул.Советская), с.Малые Ягуры (участок по ул.Молодежная, пер.Мельничный, ул. Малиновского), а.Куликовы-Копани (ул.Кирова), с.Кендже-Кулак (ул.Ленина, ул.Новая, до кладбища, ул.Садовая) и а.Шарахалсун (ул.Молодежная).

Также в 2021 г. за счет средств местного бюджета был выполнен ремонт:

- участка автомобильной дороги по ул.Пролетарской в с.Летняя Ставка (80 метров) на сумму -324,7 тыс.руб.;

- участка автомобильной дороги по пер.Почтовый (157 метров) в с.Летняя Ставка на сумму -766,3 тыс.руб.;

- участка автомобильной дороги от ул. Советской до а/д «Камбулат-Летняя Ставка-Ясный-Новокучерлинский» (620 метров), по ул.Заречной (560 метров), пер.Западный (205 метров), пер.Юбилейный (205 метров), пер.Северный (205 метров) в с.Летняя Ставка на сумму - 2 839,3 тыс.руб.

В 2022 году в рамках государственной программы Ставропольского края «Развитие транспортной системы» было отремонтировано 10 автомобильных дорог общего пользования местного значения общей протяженностью - 9,26 км., на сумму 72 849 999,2 руб., в том числе за счет средств бюджета Ставропольского края 68 610 136,00 руб., за счет средств местного бюджета 4 239 863,17 руб.

Ремонт производился в населенных пункта округа:

- с.Летняя Ставка (ул.Сафиуллаева, ул.Наумова, пер.Наумова, ул.Комсомольская, ул.Лесная) – 4,216 км, на сумму 37 479,4 тыс.руб.

п.Ясный (ул.Школьная, ул.Октябрьская) – 1,219, км на сумму 6 680,3 тыс.руб.

- с.Овощи (ул.Трактовая, ул.Продольная, пер.Красный) – 3,825 км на сумму 28 690,2 тыс.руб.

В 2023 году в рамках государственной программы Ставропольского края «Развитие транспортной системы» было отремонтировано 22 автомобильных дорог общего пользования местного значения общей протяженностью – 13,2 км, на сумму 121 102 493,75 руб., в том числе за счет средств бюджета Ставропольского края 115 001 977,95 руб., за счет средств местного бюджета 6 100 515 ,80 руб.

Ремонт производился в населенных пункта округа:

- с.Летняя Ставка (ул. Южная,ул. Гагарина, ул. Восточная,ул. Аэродромная и ул.Кооперативная) – 2,384 км, на сумму 23 782,1 тыс.руб.;

- п.Поперечный (Подъезд к поселку, с щебеночным покрытием) -1,075 км, на сумму 5 151,5 тыс.руб.;

- п.Ясный (ул.Садовая, пр.Юности и пер.Лесной) – 1,307 км на сумму 13 698,7 тыс.руб.;

- п.Ясный (ул.ул. Шевченко 1-й этап) – 0,220 км на сумму 1811,657 тыс.руб.;

- с.Овощи (ул. Красная) – 0,440 км на сумму 4 228,1 тыс.руб.;

- с.Казгулак (ул. Садовая, ул.Трудовая) – 1,35 км на сумму 10 699,5 тыс.руб.;

- с.Малые Ягуры (ул.Молодежная д. №1-21) – 0,2129 км на сумму 1 733,5 тыс.руб.;

- с.Камбулат (ул.Гоголя и ул.Карамыкская) – 2,785 км на 22 493,3 тыс.руб.;

- а.Сабан-Антуста (ул.Х.Ахметова и ул.Мира) – 1,785 км на сумму 19 247,2 тыс.руб.;

- п.Красный Маныч (ул.Комсомольская, ул.40 лет Победы и пер.Казачий) – 0,8395 км на сумму 7 026,7 тыс.руб.;

- а.Куликовы-Копани (ул.Молодежная и ул.Гагарина) – 1,063 км на сумму 13 041,2 тыс.руб.

В 2024 году в рамках государственной программы Ставропольского края «Развитие транспортной системы» отремонтировано 19 автомобильных дорог общего пользования местного значения общей протяженностью – 14,417 км на сумму 187 495,8 тыс. руб., в том числе за счет средств бюджета Ставропольского края 178 121,01 тыс. руб., за счет средств местного бюджета 9 374,79 тыс.руб.

- с.Камбулат (ул.Большая, ул.Степная и ул.Кирова) – 2,492 км на 25 453,4 тыс.руб.

- с.Летняя Ставка участок автомобильной дороги «с.Летняя Ставка - пос. Владимировка» -0,640 км на сумму 12 634,9 тыс.руб.

- с.Летняя Ставка «Объездная» - 2,022 км на сумму 42 509,4 тыс.руб.

- а.Шарахалсун (ул.Степная) – 0,600 км на сумму 9 151,7 тыс.руб.

- п.Красный Маныч (ул.Молодежная, ул.Интернациональная и ул.Октябрьская) -1,406 км на сумму 17 055,6 тыс.руб.

- с.Малые Ягуры по ул. Больничная (от ж.д. № 1 до ж.д. № 23) и ул.Калинина (от ж.д. № 1 до ж.д. № 79), по ул. Калинина (от ж.д. № 113 до ж.д. № 241)) - 2,616 км на сумму 25 648,3 тыс.руб.

- п. Ясный (ул. Шевченко (2-й этап), ул. Ставропольская и пер. Новый) – 1,31 км на сумму 16 496,3 тыс.руб.;

- с. Овощи (ул. Полтавская (от ж.д. № 1 до пересечения с ул. Мостовая) и по ул. Октябрьская (от ж.д. № 1 до пересечения с пер. Октябрьский)) – 1,802 км на сумму 20 107,5 тыс.руб.;

- с. Казгулак (ул.Промежуточная и ул. Мира) – 1,529 км на сумму 18 468,6 тыс.руб.

В 2025 году в рамках государственной программы Ставропольского края «Развитие транспортной системы» отремонтировано 10 автомобильных дорог общего пользования местного значения общей протяженностью – 5,507 км, на сумму 95 099,370 тыс. руб., в

том числе за счет средств бюджета Ставропольского края 91 099,748 тыс. руб., за счет средств местного бюджета 4 806,622 тыс.руб.

- с.Летняя Ставка (ул.Заречная, пер.Северный, пер.Западный, пер.Юбилейный, ул.Аммамуратова, ул.Советская от д.72 до д.130а, пер.Речной и а/д от с.Летняя Ставка до а/д Камбулат-Летняя Ставка-Ясный-Новокучерлинский).

- с.Кендже-Кулак (ул.Октябрьская и участок от рег.трассы "Журавское-Благодарный-Кучерла-Красный Маныч" до кладбища).

Таблица 16.

Сведения об индикаторах достижения целей муниципальной программы Туркменского муниципального округа Ставропольского края «Развитие транспортной системы и обеспечение безопасности дорожного движения» и показателях решения задач подпрограмм Программы и их значениях

№ п/п	Наименование индикатора достижения цели Программы и показателя решения задачи подпрограммы Программы	Единица измерения	Значения индикатора достижения цели Программы и показателя решения задачи подпрограммы Программы по годам							
			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Цель 1 Программы «Повышение качества и безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения Туркменского муниципального округа».										
Цель 2 Программы «Повышение безопасности дорожного движения на территории Туркменского муниципального округа Ставропольского края».										
1.	Сокращение количества пострадавших (погибших и раненых) на автомобильных дорогах общего пользования местного значения.	человек	3	3	3	3	3	2	2	2
2.	Доля дорожно-транспортных происшествий, совершенных по причине неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве дорожно-транспортных происшествий.	процент	4	2	2	2	2	2	2	2
Подпрограмма 1 «Развитие улично-дорожной сети и обеспечение безопасности дорожного движения».										
Задача 1 Подпрограммы 1 Программы «Повышение надежности и безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах, находящихся в собственности округа».										
3.	Количество дорожно-транспортных происшествий совершенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения .	происшествий	2	2	2	2	2	2	1	1
4.	количество погибших на автомобильных дорогах общего пользования местного значения.	человек	1	1	1	1	1	1	0	0
5.	количество раненых на автомобильных дорогах общего пользования местного значения.	человек	2	2	2	2	2	2	1	1
Задача 2 Подпрограммы 1 Программы «Повышение доступности услуг транспортного сообщения для населения Туркменского муниципального округа».										
6.	Увеличение пассажиропотока.	тыс. человек	2,0	2,0	0,8	0,81	0,82	0,83	0,84	0,85
Задача 3 Подпрограммы 1 Программы «Обеспечение функционирования существующей дорожной сети».										
7.	Доля протяженности автомобильных дорог местного значения, несоответствующих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог местного значения на территории Туркменского муниципального округа Ставропольского края.	процент	35	34	30	29,5	29,0	28,5	28,0	27,5
Цель 3 Программы «Управленческая и организационная деятельность управления муниципального хозяйства, транспорта, дорожной деятельности администрации Туркменского										

муниципального округа Ставропольского края».										
8.	Выполнение функций управления муниципального хозяйства, транспорта, дорожной деятельности администрации Туркменского муниципального округа Ставропольского края.	процент	-	100	100	100	100	100	100	100
Подпрограмма 2 «Обеспечение реализации муниципальной программы «Развитие транспортной системы и обеспечение безопасности дорожного движения».										
Задача 1 Подпрограммы 2 Программы «Повышение эффективности деятельности отдела транспорта и дорожной деятельности».										
9.	Участие в семинарах, конференциях и других мероприятиях по вопросам входящих в компетенцию отдела транспорта и дорожной деятельности.	единиц	-	5	6	7	8	9	10	11

Таблица 17.

Перечень основных мероприятий подпрограммы. Программы

N п/п	Наименование подпрограммы Программы, основного мероприятия подпрограммы Программы	Тип основного мероприятия	Ответственный исполнитель (соисполнитель, участник) основного мероприятия подпрограммы Программы	Срок		Связь с индикаторами достижения целей Программы и показателями решения задач подпрограммы Программы
				начала реализации	окончания реализации	
1	2	3	4	5	6	7
Цель 1 Программы «Повышение качества и безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения Туркменского муниципального округа».						
Цель 2 Программы «Повышение безопасности дорожного движения на территории Туркменского муниципального округа Ставропольского края».						
Подпрограмма 1 «Развитие улично-дорожной сети и обеспечение безопасности дорожного движения».						
Задача 1 Подпрограммы 1 Программы «Повышение надежности и безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах, находящихся в собственности округа».						
1.	Основное мероприятие 1. «Дорожное хозяйство и обеспечение безопасности дорожного движения».	Осуществление мероприятий участниками реализации Программы.	Управление муниципального хозяйства, транспорта, дорожной деятельности администрации Туркменского муниципального округа Ставропольского края.	2026	2031	Пункт 1, 2, 3, 4, 5 приложения 3 к Программе.
2.	Основное мероприятие 2. «Капитальный ремонт и (или) ремонт местных автомобильных дорог».	Осуществление мероприятий участниками реализации Программы.	Управление муниципального хозяйства, транспорта, дорожной деятельности администрации Туркменского муниципального округа Ставропольского края.	2026	2031	Пункт 3, 4, 5 приложения 3 к Программе.
3.	Основное мероприятие 3. «Капитальный ремонт и (или) ремонт искусственных дорожных сооружений на автомобильных дорогах общего пользования местного значения».	Осуществление мероприятий участниками реализации Программы.	Управление муниципального хозяйства, транспорта, дорожной деятельности администрации Туркменского муниципального округа Ставропольского края.	2026	2031	Пункт 3, 4, 5 приложения 3 к Программе.
4.	Основное мероприятие 4. «Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, ведущих к муниципальным общеобразовательным организациям».	Осуществление мероприятий участниками реализации Программы.	Управление муниципального хозяйства, транспорта, дорожной деятельности администрации Туркменского муниципального округа Ставропольского края.	2026	2031	Пункт 3, 4, 5 приложения 3 к Программе.
5.	Основное мероприятие 5. Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, обеспечивающих транспортный подъезд к местам жительства ветеранов Великой Отечественной войны, ветеранов боевых действий и участников специальной военной операции.	Осуществление мероприятий участниками реализации Программы.	Управление муниципального хозяйства, транспорта, дорожной деятельности администрации Туркменского муниципального округа Ставропольского края.	2026	2031	Пункт 3, 4, 5 приложения 3 к Программе.

Задача 2 Подпрограммы 1 Программы «Повышение доступности услуг транспортного сообщения для населения Туркменского муниципального округа».						
6.	Основное мероприятие 5. «Развитие автотранспортного комплекса».	Осуществление мероприятий участниками реализации Программы.	Управление муниципального хозяйства, транспорта, дорожной деятельности администрации Туркменского муниципального округа Ставропольского края.	2026	2031	Пункт 6 приложения 3 к Программе.
7.	Основное мероприятие 6. «Реализация мероприятий по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом».	Осуществление мероприятий участниками реализации Программы.	Управление муниципального хозяйства, транспорта, дорожной деятельности администрации Туркменского муниципального округа Ставропольского края.	2026	2031	Пункт 6 приложения 3 к Программе.
Задача 3 Подпрограммы 1 Программы «Обеспечение функционирования существующей дорожной сети».						
8.	Основное мероприятие 7. «Проведение пропагандистских мероприятий направленных на обеспечение безопасности дорожного движения».	Осуществление мероприятий участниками реализации Программы.	Управление муниципального хозяйства, транспорта, дорожной деятельности администрации Туркменского муниципального округа Ставропольского края.	2026	2031	Пункт 7 приложения 3 к Программе
Цель 3 Программы «Управленческая и организационная деятельность управления муниципального хозяйства, транспорта, дорожной деятельности администрации Туркменского муниципального округа Ставропольского края»						
Подпрограмма 2 «Обеспечение реализации муниципальной программы «Развитие транспортной системы и обеспечение безопасности дорожного движения»						
Задача 1 Подпрограммы 2 Программы «Повышение эффективности деятельности отдела транспорта и дорожной деятельности».						
9.	Основное мероприятие 1. «Обеспечение реализации Программы».	Осуществление мероприятий участниками реализации Программы.	Управление муниципального хозяйства, транспорта, дорожной деятельности администрации Туркменского муниципального округа Ставропольского края.	2026	2031	Пункт 8, 9 приложения 3 к Программе

Таблица 18.

Объемы и источники финансового обеспечения Программы

№ п/п	Наименование Программы, подпрограммы Программы, основного мероприятия подпрограммы Программы	Источники финансового обеспечения по ответственному исполнителю, соисполнителю Программы, подпрограммы Программы, основному мероприятию подпрограммы Программы	Объемы финансового обеспечения по годам (тыс. рублей)					
			2026	2027	2028	2029	2030	2031
1	2	3	4	5	6	7	8	8
1.	Муниципальная программа Туркменского муниципального округа ставропольского края «Развитие транспортной системы и обеспечение безопасности дорожного движения», всего		113 477,15	28 887,73	30 068,75	0,00	0,00	0,00
	в том числе:	Федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		Бюджет Ставропольского края (далее - краевой бюджет)	89 354,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		Бюджет Туркменского муниципального округа Ставропольского края (далее — бюджет округа)	24 122,29	28 887,73	30 068,75	0,00	0,00	0,00
2.	Подпрограмма 1. «Развитие улично-дорожной сети и обеспечение безопасности дорожного движения», всего		111 991,37	27 401,95	28 582,97	0,00	0,00	0,00
		краевой бюджет	89 354,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		бюджет округа	22 636,51	27 401,95	28 582,97	0,00	0,00	0,00
	в том числе следующие основные мероприятия:							
2.1	Основное мероприятие 1. «Дорожное хозяйство и обеспечение безопасности дорожного движения», всего		13 861,38	23 263,21	22 582,97	0,00	0,00	0,00
		краевой бюджет	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

		бюджет округа	13 861,38	23 263,21	22 582,97	0,00	0,00	0,00
2.2	Основное мероприятие 2. «Капитальный ремонт и (или) ремонт местных автомобильных дорог», всего		92 579,73	4 138,74	6 000,0	0,00	0,00	0,00
		краевой бюджет	86 579,73	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		бюджет округа	6 000,00	4 138,74	6 000,0	0,00	0,00	0,00
2.3	Основное мероприятие 3. «Капитальный ремонт и (или) ремонт искусственных дорожных сооружений на автомобильных дорогах общего пользования местного значения», всего		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		краевой бюджет	0,00	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00
		бюджет округа	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.4	Основное мероприятие 4. «Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, ведущих к муниципальным общеобразовательным организациям», всего		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		краевой бюджет	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		бюджет округа	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.5	Основное мероприятие 5. Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, обеспечивающих транспортный подъезд к местам жительства ветеранов Великой Отечественной войны, ветеранов боевых действий и участников специальной военной операции.		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

		краевой бюджет	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		бюджет округа	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.6	Основное мероприятие 6. «Развитие автотранспортного комплекса», всего		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		краевой бюджет	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		бюджет округа	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.7	Основное мероприятие 7. «Реализация мероприятий по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом », всего	Всего	5 550,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		краевой бюджет	2 775,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		бюджет округа	2 775,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.8	Основное мероприятие 8. «Проведение пропагандистских мероприятий направленных на обеспечение безопасности дорожного движения», всего	не требуется финансирования	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.	Подпрограмма 2. «Обеспечение реализации муниципальной программы «Развитие транспортной системы и обеспечения безопасности дорожного движения», всего		1 485,78	1 485,78	1 485,78	0,00	0,00	0,00
	в том числе:	федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		бюджет округа	1 485,78	1 485,78	1 485,78	0,00	0,00	0,00

	в том числе следующие основные мероприятия:							
3.1	Основное мероприятие 1. «Обеспечение реализации Программы», всего		1 485,78	1 485,78	1 485,78	0,00	0,00	0,00
		федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		бюджет округа	1 485,78	1 485,78	1 485,78	0,00	0,00	0,00

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов.

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, заключенным по результатам проведения аукционов согласно техническим заданиям к муниципальным контрактам Туркменского муниципального округа, капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по результатам проведения аукционов в объёме выделенных денежных средств.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения муниципального образования и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития Туркменского муниципального округа.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2041 году увеличится. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2041 году также увеличится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения и необходимости расширения улично-дорожной сети.

Транспортная система муниципального округа является элементом транспортной системы Ставропольского края, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории округа, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Представленные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней.

Отсутствие исчерпывающего понимания возможностей федерального, краевого и местного бюджетов на весь период действия Программы не позволяет обеспечить конкретизированное планирование объемов финансирования в долгосрочной перспективе. Таким образом, возможности органов местного самоуправления муниципального округа должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог). Объемы финансирования муниципальной программы носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ТУРКМЕНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОКРУГА.

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Туркменского муниципального округа.

Размеры территорий для нового строительства (размещения жилищного фонда, общественных зданий и сооружений, отдельных коммунальных и промышленных объектов, не требующих устройства санитарно-защитных зон, для устройства путей внутрипоселенческого сообщения и мест общего пользования), определяются в соответствии с правилами и нормами проектирования, установленными в СП 42.13330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89* (с Изменениями № 1, 2).

Вопрос пространственного развития в логике территориального планирования находится в тесной взаимосвязи с прогнозной численностью населения, так как именно этот показатель определяет потребность в дополнительном строительстве объектов

различного назначения. Согласно среднему демографическому прогнозу, численность населения муниципального образования не увеличится.

Прогноз социально-экономического развития Туркменского муниципального округа сформулирован, в том числе, исходя из нескольких основных моментов:

- монопрофильной специализации округа и возможных направлений диверсификации экономики и снижения монопрофильности;
- сложной демографической ситуации и сокращения численности населения в целом и по главным социально-демографическим группам (прежде всего трудоспособного населения);
- неравномерности пространственного развития и преобладании сельского уклада жизни в муниципальном («де-юре») округе.

Монопрофильная специализация Туркменского муниципального округа проявляется в приоритетном развитии сельского хозяйства и некоторых из перерабатывающих отраслей АПК. Снижение этой монопрофильности возможно за счет развития малого бизнеса, реализации возможностей государственно-частного партнерства, развития туристско-рекреационной сферы.

Итогом этих преобразований становится создание качественной среды для жизни и работы населения. Реализация генерального плана Туркменского муниципального округа, направленного, в том числе и на диверсификацию экономики основывается на создании предпосылок для социально-экономического развития Туркменского муниципального округа и использования его преимуществ.

Преимущественное развитие полифункционального ядра в составе с. Летняя Ставка и прилегающих к нему (в пределах 30-минутной транспортной доступности) сельских территорий обусловлено тем фактом, что эта территория, по сути, представляет собой единый расселенческий ареал, численность населения которого, вместе с тяготеющим сельским населением составляет около 60% всего населения округа.

Таким образом, приоритетное развитие с. Летняя Ставка, а, следовательно, и всего Туркменского муниципального округа в качестве одного из крупнейших «центров роста» округа представляется одной из ключевых идей прогноза социально-экономического развития.

Особое значение в рамках прогноза социально-экономического развития Туркменского муниципального округа имеет возможность реализации кластерного подхода. Кластер – это группа географически соседствующих взаимосвязанных компаний (поставщики, производители и др.) и связанных с ними организаций (образовательные заведения, органы государственного управления, инфраструктурные компании), действующих в определённой сфере и взаимодополняющих друг друга.

Центром кластера чаще всего бывает несколько компаний, между которыми при этом сохраняются конкурентные отношения. Концентрация соперников, их покупателей и поставщиков на относительно небольшой территории способствует росту эффективной специализации производства. При этом кластер даёт работу и множеству мелких фирм и малых предприятий.

В настоящее время большая часть предприятий на территории Туркменского муниципального округа находится не в самом оптимальном состоянии, что связано с применением устаревших и неэффективных технологий, глубоким структурным кризисом отраслей и низкой конкурентоспособностью большинства видов продукции.

В этой связи потенциал развития с. Летняя Ставка можно рассматривать при условии переоборудования этих площадок и модернизации производств, нацеленных на удовлетворение спроса самого муниципального округа, Ставропольского края и соседних регионов. Из стратегических соображений представляется разумным применить кластерный подход в выборе предназначения имеющихся площадок, чтобы добиться мультипликативного эффекта от соседства взаимосвязанных предприятий.

На первом этапе кластерного развития главная задача – улучшение инфраструктуры и устранение неблагоприятных условий, в дальнейшем необходима концентрация на устранении ограничений к развитию инноваций.

Гипотетически перспективными для социально-экономического и градостроительного развития Туркменского муниципального округа представляются жилищно-строительный кластер, агропромышленный (пищевой) и туристско-рекреационный.

Ожидается, что создание и развитие жилищно-строительного кластера станет «локомотивом» развития экономики Туркменского муниципального округа.

С одной стороны, очевидна концентрация населения Туркменского муниципального округа в пределах районного центра: в с. Летняя Ставка проживает более 3,8 тысяч человек, что составляет немногим менее 17,7% населения всего Туркменского муниципального округа. Центростремительные тенденции в ближайшей перспективе будут преобладать. «Стягивание» населения в с. Летняя Ставка приведёт к необходимости застройки, ориентированной на удовлетворение спроса на жилье разных социальных групп.

Развитие жилищно-строительного кластера на территории с. Летняя Ставка позволит достичь следующих целей:

- увеличение уровня обеспеченности населения с. Летняя Ставка жильём;
- увеличение объема ввода жилья, в том числе (и в первую очередь) жилья экономического класса (класс энергоэффективности «С»);
- увеличение доли малоэтажного строительства;
- осуществление инвестиционных проектов комплексной застройки территорий массового жилищного строительства.

Для обеспечения роста объёмов жилищного строительства и развития строительной индустрии необходимо провести ряд мероприятий, в частности:

- реализация механизма упрощенного порядка предоставления земельных участков для индивидуального жилищного строительства в собственность граждан отдельных категорий на безвозмездной основе;
- вовлечение в хозяйственный оборот для целей жилищного строительства земельных участков, освобождаемых в результате ликвидации на них аварийного и ветхого жилья;
- развитие и стимулирование малоэтажного жилищного строительства путём выделения земельных участков под малоэтажное индивидуальное строительство, их градостроительного оформления и обеспечения коммунальной инфраструктурой;
- предоставление субсидий на обеспечение крупных инвестиционных проектов комплексного освоения территорий жилой застройки объектами коммунальной, транспортной и социальной инфраструктуры;
- безвозмездное обеспечение жилыми помещениями отдельных категорий граждан за счёт средств федерального и регионального бюджетов.

Таким образом, в с. Летняя Ставка соединятся спрос и предложение, сформируется взаимосвязь производителей и потребителей продукции данной отрасли.

Особое место в прогнозе социально-экономического развития Туркменского муниципального округа занимает развитие периферийно-окраинных сельских территорий. Решение этой задачи достигается за счет:

- улучшения условий жизни жителей сельских населенных пунктов, в том числе путем обеспечения устойчивого сокращения доли непригодного для проживания жилищного фонда, повышения уровня благоустройства сельских населенных пунктов, обеспечения коммунальной инфраструктурой, в том числе центральным водоснабжением и водоотведением, газо-, энергоснабжением;
- содействия развитию крупных и больших сельских населенных пунктов Туркменского муниципального округа как межмуниципальных обслуживающих центров

для прилегающих сельских территорий, обеспечивающих население и предпринимателей различными видами услуг (отраслей социальной сферы, сервисного обслуживания сельскохозяйственной техники и оборудования, информационно-консультационных услуг, услуг в области хранения и переработки местного сельскохозяйственного сырья и других услуг);

- повышения транспортной доступности сельских территорий до ближайших межмуниципальных обслуживающих центров за счет развития и приведения в нормативное состояние сети региональных и местных дорог, стимулирования развития общественного транспорта;

- повышения конкурентоспособности экономики сельских территорий, являющихся в том числе перспективными агропромышленными центрами, путем продвижения уникальных локальных брендов, содействия развитию потребительской, кредитной и иных форм кооперации, фермерства, повышения доступности для малых и средних товаропроизводителей рынков сбыта сельскохозяйственной продукции, поддержки развития специализированной инфраструктуры хранения сельскохозяйственной продукции, внедрения технологий и оборудования для глубокой переработки сельскохозяйственного сырья, содействия развитию объектов мелиорации, вовлечения в сельскохозяйственный оборот неиспользуемых угодий и пашен на сельских территориях, пригодных для ведения эффективного сельского хозяйства;

- содействия диверсификации занятости и расширения поддержки инициатив населения в сфере предпринимательства, не связанного в том числе с сельским хозяйством;

- содействия развитию туристской и обеспечивающей инфраструктуры (транспортной, энергетической, коммунальной, объектов инженерной защиты территории) на сельских территориях и продвижения их туристских ресурсов на внутреннем (окружном и краевом) туристских рынках;

- обеспечения оптимальной доступности для населения услуг отраслей социальной сферы, не требующих узких компетенций и специализированного высокотехнологичного оборудования, и помещений, за счет применения дифференцированного подхода – на малонаселенных территориях – развитие выездных (мобильных) форм оказания услуг в сфере культуры, здравоохранения и социального обслуживания.

Таким образом, прогноз социально-экономического развития Туркменского муниципального округа подразумевает использование в его развитии преимуществ экономико-географического положения (прежде всего транспортного), формирование кластеров различной специализации с учетом существующих особенностей и тенденций развития экономики, приоритетное позиционирование с. Летняя Ставка как главного центра социально-экономического и градостроительного развития округа.

Градостроительное развитие Туркменского муниципального округа связано с совершенствованием функционально-планировочной организации территории и определено задачами его социально-экономической динамики:

- формирование и развитие высокоэффективного и конкурентоспособного агропромышленного комплекса;

- сохранение и возрождение ценных архитектурных и природных объектов;

- определение направлений градостроительной политики и градостроительного контроля на территории Туркменского муниципального округа;

- улучшение условий проживания населения, создание комфортной среды и предоставление качественного жилищно-коммунального обслуживания;

- формирование градо-экологического каркаса территории.

На территории Туркменского муниципального округа предполагается реализация большого числа проектов по созданию (реконструкции) объектов капитального строительства. Предлагаемые к реализации инвестиционные проекты будут интегрированы в планировочную структуру Туркменского муниципального округа.

Таким образом, на территории Туркменского муниципального округа можно выделить следующие приоритеты градостроительного развития:

- разработка единых нормативов архитектурно-планировочного облика территории жилой и общественно-деловой застройки;
- создание системы новых общественных пространств различного уровня;
- сохранение и развитие природно-экологического каркаса территории и формирование на его основе градо-экологического каркаса;
- оптимизация структуры и территориального распределения жилищного фонда за счет формирования новых и освоения существующих жилых зон преимущественно малоэтажной застройки;
- развитие социальной сферы с учетом перспектив пространственно-территориального развития и демографического прогноза;
- создание единого транспортно-коммуникационного каркаса Туркменского муниципального округа и его интеграция во внешнее транспортное пространство Ставропольского края;
- градостроительное развитие малых и средних сельских населенных пунктов с целью равномерного пространственного освоения территории Туркменского муниципального округа.

Для реализации этих направлений необходимо выполнить следующие мероприятия:

- разработать документы для внесения в Единый государственный реестр недвижимости границ населенных пунктов и территориальных зон;
- произвести выбор наиболее пригодных земельных участков для организации новых инвестиционных площадок;
- сформировать перечень основных инфраструктурных проектов, необходимых для развития новых комплексов и объектов различной специализации;
- внести в муниципальную программу «Развитие градостроительства и архитектуры Туркменского муниципального округа Ставропольского края» изменения, направленные на выделение приоритетов и направлений комплексного градостроительного развития Туркменского муниципального округа;
- провести кадастровые, топографические и геодезические работы;
- обеспечить сохранение и развитие природно-экологического каркаса территории и формирование на его основе градо-экологического каркаса.

Ожидаемый результат:

- увеличение зоны жилой застройки, как правило, за счет индивидуального жилищного строительства, в том числе и для льготных категорий населения Туркменского муниципального округа;
- расширение функциональной зоны застройки индивидуальными жилыми домами;
- создание всех необходимых элементов социальной и инженерной инфраструктуры для обеспечения нужд населения в планируемой зоне малоэтажной жилой застройки;
- расширение зоны делового, общественного и коммерческого назначения за счет нового строительства объектов социальной инфраструктуры исходя из потребности Туркменского муниципального округа;
- расширение производственной зоны, зоны инженерной и транспортной инфраструктуры за счет строительства производственных объектов местного и регионального значения;
- существенное расширение функциональной зоны рекреационного назначения с целью развития туристического комплекса и увеличения туристического потока;
- расширение зоны специального назначения с выделением территории под кладбища и реализации объектов местного и регионального значения;
- обеспечение устойчивого развития территории Туркменского муниципального округа;
- упорядочение градостроительной деятельности.

2.2. Прогноз транспортного спроса Туркменского муниципального округа, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории Туркменского муниципального округа.

На перспективу вместе с планируемым развитием экономики муниципального округа в целом ожидается значительное увеличение количественных параметров услуг грузового и пассажирского транспорта.

Для этого потребуется иной качественный уровень организации системы управления грузовыми и пассажирскими перевозками, а также транспортным комплексом в целом.

С повышением жизненного уровня ускоренно растут мобильность и подвижность населения, объемы и дальность перевозок, в значительной мере определяющие социально-экономическое развитие общества. Потребность человека в передвижении во многом определяется:

- уровнем развития общества;
- социальной структурой;
- укладом жизни;
- характером расселения по территории муниципального округа;
- свободным временем и реальными доходами населения;
- культурно-бытовыми потребностями;
- концентрацией мест жительства и мест работы;
- ростом поселения и др.

Передвижения человека могут быть пешеходными и транспортными (на индивидуальном или общественном транспорте). В случае сочетания нескольких способов передвижений или видов транспорта, их называют сложными или комбинированными. Любые передвижения осуществляются в соответствии с определенной целью: трудовые, учебные, культурно-бытовые, служебные.

Трудовые − поездки на работу, с работы.

Учебные − поездки учащихся, студентов в учебные заведения и обратно.

Культурно-бытовые − поездки по различным личным и бытовым нуждам, являющиеся эпизодическими и зависящие от доходов, социального статуса, рода занятий, возраста и др.

Служебные − поездки в рабочее время при производственной необходимости или выполнении служебных обязанностей.

Выбор способа передвижения, вида транспорта и степени их использования зависят от ряда факторов: социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к референтной группе), личностные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий, экономическое положение, образ жизни, представление о себе), культурные (культура, субкультура, принадлежность к социальному классу), психологические (мотивация), состояние развития транспортной системы, качество транспортного обслуживания территории, уровень автомобилизации, расстояние передвижения и др.

В основе оценки транспортного спроса лежат потребности населения Туркменского муниципального округа в передвижении с трудовыми, культурно-бытовыми, туристическими и другими целями по видам используемого транспорта. Понимание изменений в работе транспортной инфраструктуры и прогноз динамики трансформации транспортных, пассажирских и пешеходных потоков заложены в основу разработки Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры.

Основными факторами роста пассажирооборота, грузооборота и транспортной подвижности населения являются достижение увеличения численности и деловой активности населения, роста реальных доходов физических и юридических лиц в Туркменском муниципальном округе.

Росту перспективного пассажирооборота способствуют также применяемые меры государственной поддержки транспортного сектора, направленные на повышение ценовой доступности транспортных услуг для населения (субсидирование специальных тарифов на

перевозку пассажиров общественным транспортом, сезонные скидки на билеты в дальнем следовании на железнодорожном транспорте и т.п.). При этом следует отметить принципиальные изменения в транспортном поведении населения в последние годы, где имеет место тенденция к увеличению замещения массового общественного транспорта передвижениями на личных автомобилях при ежедневных поездках. Это свидетельствует об острой необходимости развития инфраструктуры общественного транспорта и повышения ее комфорта, привлекательности для пассажиров.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса Туркменского муниципального округа на расчетный срок должны стать:

- планомерное увеличение протяженности автодорог с твердым покрытием;
- упорядочение улично-дорожной сети в отдельных населённых пунктах, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
- упорядочение действующей системы пассажирских перевозок.

В целях развития транспортной инфраструктуры предполагается проведение следующих мероприятий:

- дальнейшее плановое развитие транспортной инфраструктуры округа;
- размещение объектов дорожного сервиса (АЗС, стоянок, мотелей, кемпингов и т.д.) в придорожных полосах автомобильных дорог.

Внешний транспорт.

К основным транспортным средствам относятся подвижной состав автомобильного транспорта.

В связи с ростом благосостояния жителей Туркменского муниципального округа в перспективе будет увеличиваться транспортная подвижность. В первую очередь, это произойдет за счет дальнейшего увеличения парка индивидуального автотранспорта, и в меньшей степени – произойдет увеличение межрайонных и внутрирайонных транспортных потоков с использованием общественного транспорта.

В проектном периоде предполагается рост парка автотранспорта на уровне 0,3-0,5% ежегодно.

С развитием сети автобусных маршрутов тесно связаны мероприятия по расширению автобусного парка. Необходимо приобретение и использование наиболее пассажиро - напряженных маршрутных автобусов средней, а не малой вместимости.

Развитие железнодорожного транспорта на проектный срок на территории Туркменского муниципального округа не планируется.

На территории Туркменского муниципального округа нет воздушного транспорта. Над территорией проходят коридоры воздушных авиалиний. В силу необходимости содействию ликвидации чрезвычайных ситуаций, а также для нужд медицинской (санитарной) авиации и прочих целей рекомендуется создание и поддержание в рабочем состоянии вертолетных площадок в следующих населенных пунктах:

- с. Летняя Ставка;
- с. Малые Ягуры;
- п. Ясный;
- с. Камбулат;
- п. Новокучерлинский.

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

2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

На территории не планируется создание платных участков автомобильных дорог муниципального значения.

В прогнозном периоде, к 2041 году, рекомендуется провести комплекс мероприятий:

1. Необходимо обеспечить подъезд по автодорогам с твердым покрытием для всех населенных пунктов с населением более 50 человек (в расчетном году), а для всех населенных пунктов с населением более 10 человек (в расчетном году) – подъезд по автодорогам с усовершенствованным покрытием.

К 2041 году реконструкция всех автодорог в Туркменском муниципальном округе, связывающих населенные пункты с населением более 4 тыс. человек до III-й и выше технических категорий.

2. Строительство (и капитальная реконструкция автодорог).

Капитальная реконструкция автодорог (в пределах муниципального округа):

- Журавское – Благодарный – Кучерла – Красный Маныч (с переходом в третью техническую категорию);
- Камбулат – Летняя Ставка – Ясный – Новокучерлинский (с переходом с третью техническую категорию);
- Красный Маныч – Голубиный – Прудовый.

Реконструкция автодорог:

- Ясный – Новокучерлинский;
- реконструкция плотины на автодороге п. Ясный – с. Летняя Ставка;
- реконструкция плотины на автодороге с. Владимировка – с. Летняя Ставка;
- реконструкция плотины на автодороге аул Шарахалсун – с. Летняя Ставка;

На расчетный срок на территории округа должны быть выполнены следующие работы на автомобильных дорогах.

Строительство (и капитальная реконструкция автодорог):

- Поперечный – Казгулак (строительство);
- Овощи – Каменная Балка (для улучшения межрайонных связей с соседними районами), с учетом необходимости строительство части участка автодороги за пределами Туркменского муниципального округа – перевод автодорогу в 3 техническую категорию.

Строительство подъездов к населенным пунктам:

- Отрадный;
- Красная Поляна.

1. Необходимо связать все населенные пункты с постоянным населением более 200 человек регулярным автобусным сообщением (не менее трех раз в сутки) с районным центром, а для населенных пунктов от 30 до 200 человек – не менее одного раза в сутки.

К 2041 году предусматривается увеличение числа круглогодичных автобусных маршрутов до 15 (не считая транзитных автобусных маршрутов).

На всех автодорогах, по которым проходят маршруты автобусного транспорта общего пользования создать и реконструировать павильоны ожидания-прибытия автобусов, в первую очередь – в административном центре – с. Летняя Ставка, в т.ч. с учетом роста пассажиропотоков, имеющихся и вновь создаваемых в будущем автобусных маршрутов (не считая транзитных):

Летняя Ставка – Ставрополь;
Летняя Ставка – Куликовы-Копани;
Летняя Ставка – Владимировка;
Летняя Ставка – Ясный;
Летняя Ставка – Красный Маныч;
Летняя Ставка – Казгулак;
Летняя Ставка – Благодарный – Буденновск;
Летняя Ставка – Камбулат;
Летняя Ставка – Малые Ягуры;
Летняя Ставка – Шарахалсун;
Летняя Ставка – Овощи – Отрадный – Красная Поляна.

2. Для улучшения транспортной связности населенных пунктов в пределах муниципального округа, а также для обеспечения транзита автотранспорта Проектом рекомендуется заменить все деревянные мосты на металлические, железобетонные или сталебетонные и не использовать при строительстве новых мостов древесные материалы.

В связи с тем, что в перспективе предполагается существование большого собственного и значительного транзитного потока автотранспортных средств, предполагается создание обходных дорог (обход с. Летняя Ставка с западной и восточной стороны).

Для создания экологически благоприятной среды жизнедеятельности в пределах Туркменского муниципального округа рекомендуется строительство шумозащитных сооружений (высотой не менее 5 метров) вдоль трасс федеральных автодорог, проходящих в черте населенного пункта или ближе, чем в 300 метрах от границы поселения.

3. Необходимо развитие сети автомобильных газонаполнительных компрессорных станций в следующих населенных пунктах: с. Летняя Ставка, а. Казгулак, с. Камбулат, с. Кендже-Кулак, а. Куликовы-Копани, с. Кучерла, п. Ясный, с. Малые Ягуры, п. Красный Маныч для дальнейшего экономического развития муниципального округа, удешевления стоимости транспортных услуг, а также для сокращения негативного влияния автомобильного транспорта на окружающую среду в связи с частичным переходом на газомоторное топливо.

К 2041 году предусматривается увеличение числа станций (пунктов) технического обслуживания автомобилей (СТО, ПТО) до 20 ед.

После 2026 года при увеличении туристической активности рекомендуется создание автокемпингов (в н. п. Летняя Ставка, Камбулат, Ясный, Казгулак).

В перспективе также возможно расширение числа АЗС (до 60 шт. к 2041 г.), предлагающих широкий выбор видов топлива. В перспективе, к 2041 году, во всех населенных пунктах с населением более 1500 чел. или не далее 2 км от них должна функционировать хотя бы одна АЗС.

4. Необходимо в целях сокращения травматизма на дорогах проведение комплекса следующих мероприятий:

- создание постоянного освещения в пределах населенных пунктов в темное время суток вдоль всех автомобильных дорог;

- создание (восстановление) светофоров во всех населенных пунктах в пределах автодорог, автотранспортный поток на которых превышает 500 ед./сутки.

5. Развитие транспортной системы с учетом рекреации.

Для развития рекреации на территории округа рекомендуется создание автосервисных комплексов, включающих автостоянку в н. п. Летняя Ставка, Владимировка, Камбулат, Кендже-Кулак, Красный Маныч, Кучерла, Ясный; а также увеличение числа площадок отдыха водителей автотранспорта до 4 ед. к 2041 г.

Реализация Программы позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счёт качественного содержания, осуществления контроля за перевозкой грузов, инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, позволит повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счёт проведения целевых мероприятий по ремонту, капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, разработки и обновлению проектов организации дорожного движения.

Транспортное обслуживание Туркменского муниципального округа предусматривается с использованием существующих автомобильных дорог, магистральных и жилых улиц и прокладной новых связей между жилыми районами, близлежащими населёнными пунктами, объектами массового тяготения.

Дополнительно необходимо реализовать мероприятия по строительству новых и реконструкции существующих участков улично-дорожной сети, исходя их требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учётом наиболее значительных грузо- и пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов соцкультбыта и мест приложения труда.

Основным направлением развития дорожной сети в период реализации Программы будет являться обеспечение транспортной доступности площадок перспективной застройки, а также повышения качества и безопасности существующей дорожной сети.

2.4. Прогноз развития дорожной сети Туркменского муниципального округа.

Учитывая экономическую ситуацию и сложившиеся условия, необходимо разработать и реализовать мероприятия по строительству новых дорог и реконструкции улично-дорожной сети исходя из требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учетом наиболее значительных грузо- и пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов соцкультбыта и мест приложения труда.

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

Реализация Программы позволит развить сеть автомобильных дорог за счет выполнения мероприятия по ремонту существующих участков улично-дорожной сети, осуществления контроля за перевозкой грузов, инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дороги искусственных сооружений на них, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по капитальному ремонту автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, обновлению проектов организации дорожного движения.

Транспортное обслуживание Туркменского муниципального округа предусматривается с использованием существующих автомобильных дорог, магистральных и жилых улиц и прокладкой новых связей между жилыми районами, близлежащими населенными пунктами, объектами массового тяготения.

2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения на территории Туркменского муниципального округа.

В связи с потенциальным развитием транспортной мобильности возможно создание в проектном периоде (к 2041 г.) дополнительных сезонных маршрутов автобусов общего пользования.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а также для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке.

К основным параметрам дорожного движения относятся: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зелёный сигнал, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зелёного сигнала в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости.

Состав транспортного потока на территории Туркменского муниципального округа представлен в таблице.

Таблица 19.

Состав движения потоков транспортных средств

Вид транспортного средства	Доля в транспортном потоке, %
Индивидуальный	93,9
Общественный (автобусный)	1,3
Малый грузовой	2,2
Средний грузовой	1,5
Большой грузовой	1,1

К основным транспортным средствам относятся подвижной состав автомобильного транспорта.

В Туркменском муниципальном округе на расчётный срок кардинальных изменений параметров дорожного движения не прогнозируется. По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2026 года до 2041 года существенно не изменится. Это означает, что, несмотря на рост автомобильных потоков, нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети, но требуется выполнение, ранее указанных в Программе мероприятий, направленных на улучшение качества технического состояния, оснащенности улично-дорожной сети и повышения уровня ее безопасности.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью поставленных задач обеспечения личной безопасности, решения социальных и экономических проблем, повышения качества жизни, содействия развитию Туркменского муниципального округа.

К приоритетным направлениям реализации Программы относятся:

1. В сфере развития дорожного хозяйства и обеспечения безопасности дорожного движения:

- развитие автотранспортного сообщения между населенными пунктами Туркменского муниципального округа и повышение уровня безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования;
- применение на территории Туркменского муниципального округа современных технических средств и технологий организации дорожного движения;
- повышение правосознания и ответственности участников дорожного движения и снижение экономических потерь от совершенных дорожно-транспортных происшествий на территории Туркменского муниципального округа.

2. В сфере развития транспортной системы:

- создание опорной сети автомобильных дорог общего пользования, на основе развитой транспортной инфраструктуры Туркменского муниципального округа;
- удовлетворение потребностей населения Туркменского муниципального округа в качественных транспортных услугах.

В результате реализации Программы ожидается:

- увеличение изготовленных информационных материалов по повышению безопасности дорожного движения до 50 в год;
- увеличение количества проведенных викторин, конкурсов на знание правил дорожного движения учащимися общеобразовательных школ до 142 мероприятий в год;
- ежегодная замена и установка 140 дорожных знаков;
- ежегодное обустройство 3 пешеходных переходов;
- ежегодное изготовление (обновление) проектов организации дорожного движения на 80 км автодорог;
- ежегодное 100 % проведение плановых проверок за сохранностью автомобильных дорог местного значения в установленные сроки в общем количестве запланированных проверок.

Предполагается реализация комплекса мер на обеспечение формирования единой сети автомобильных дорог общего пользования, основным показателем оценки является протяженность местных автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.

Капитальный ремонт местных автомобильных дорог предусматривает комплекс работ, при котором производится полное восстановление и повышение работоспособности дорожной одежды и покрытия, земляного полотна и дорожных сооружений, осуществляется смена изношенных конструкций и деталей или замена их на более прочные и долговечные, в необходимых случаях повышаются геометрические параметры местных автомобильных дорог с учетом роста интенсивности движения и осевых нагрузок автомобилей в пределах норм соответствующей категории, установленной для ремонтируемой автомобильной дороги.

Ремонт местных автомобильных дорог предусматривает комплекс работ по восстановлению дорожных элементов и сооружений на местных автомобильных дорогах с применением разработанных прогрессивных технологий и материалов. Особое значение будет уделяться модернизации тех местных автомобильных дорог, которые ввиду роста интенсивности автомобильного транспорта и значительного увеличения в составе транспортного потока доли автомобильного транспорта большой грузоподъемности, требуют проведения работ по усовершенствованию дорожной одежды и ремонту искусственных сооружений, реконструкции системы водоотвода, перестройки отдельных участков для обеспечения нормативных требований, устройству дорожной разметки, ограждений, другого инженерного обустройства автомобильных дорог.

В результате ожидается:

- увеличение за 2026 - 2031 годы протяженности местных автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в результате проведения ремонта местных автомобильных дорог;

- проведение за 2026 - 2031 годы проведения работ на 7,1 км тротуаров;

- увеличение количества муниципальных маршрутов регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам на территории Туркменского муниципального округа к 2031 г. до 7.

2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения на территории Туркменского муниципального округа.

При сохранении сложившейся тенденции на снижение количества аварий, в том числе с участием пешеходов, предполагается стабилизация аварийности (к 2041 году) с незначительным ростом, связанным с увеличением количества транспортных средств. Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут реализация проектов организации дорожного движения (ПОДД), выполнение предписаний, выданных ГИБДД России, а также выполнение работ по содержанию, текущему и капитальному ремонту дорог.

Активная разъяснительная и пропагандистская работа среди населения позволит стабилизировать уровень участия пешеходов в ДТП.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая мобильность населения;

- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;

- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;

- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;

- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации необходимо:

- создание современной системы (интеллектуальной транспортной системы) обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети;

- повышение правового состояния и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;

- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования;

- установка необходимых технических средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков, светофоров, искусственных дорожных неровностей, пешеходных и транспортных ограждений, осветительных приборов).

Если в расчётный срок указанные мероприятия будут планомерно осуществляться с положительной динамикой, то прогноз показателей безопасности дорожного движения представляется благоприятным.

2.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения на территории Туркменского муниципального округа.

Характерные факторы транспортной инфраструктуры муниципального образования, неблагоприятно влияющие на окружающую среду и здоровье населения:

1) Загрязнение атмосферы: выбросы в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота серы, диоксид серы и озон) приводят к вредным проявлениям для окружающей среды и здоровья населения, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

2) Воздействие шума: автомобильный, железнодорожный и воздушный транспорт, служит главным источником бытового шума, что в свою очередь влияет на познавательные способности людей, мотивацию, вызывает раздражительность, и в отдельных случаях (при уровне шума выше 55 ДБ) может приводить к росту риска сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний.

3) Снижение двигательной активности: исследования показывают тенденцию к снижению уровня активности у людей, в связи с тем, что все больше людей предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечно-сосудистые заболевания, инсульт, диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию.

В период действия Программы не предполагается существенных изменений структуры, маршрутов и объёмов грузовых и пассажирских перевозок. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения станет рост автомобилизации населения.

Следует отметить, что в целях снижения уровня негативного воздействия должны повышаться экологические требования к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог. Основной задачей в этой области является сокращение объёмов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

3. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТУРКМЕНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОКРУГА И ИХ УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ (ИНДИКАТОРАМ) РАЗВИТИЯ С ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА.

Выделяются три возможных принципиальных варианта сценариев комплексного развития транспортной инфраструктуры Туркменского муниципального округа:

1. Жесткий модернизационный сценарий, основанный на опережающем росте инвестиций в развитие транспортного комплекса и направленный на достижение высоких (предельно возможных) значений целевых индикаторов и показателей в кратчайшие сроки. В рамках указанного варианта принимается стратегическое решение по значительному увеличению инвестиций в транспортный комплекс и реализацию конкретных транспортных проектов.

2. Умеренный модернизационный сценарий, основанный на увеличении бюджетных расходов на транспортную инфраструктуру и привлечение частных инвестиций с определенными ограничениями. В рамках этих ограничений формулируются цели и устанавливаются целевые показатели, отличающиеся от сформулированных в жестком модернизационном варианте масштабами инвестиций и принципиальными стратегическими установками.

3. Инерционный сценарий, предусматривающий сохранение всех существующих элементов текущей транспортной политики и ее регулирования.

Для различных видов транспорта оптимальной представляется реализация различных сценариев.

Автодорожной сети Туркменского муниципального округа нужна умеренная модернизация. Особое внимание должно уделяться также темпам развития элементов территории поселения, расшивке узких мест транспортной сети и проблеме развития инфраструктуры общественного пассажирского транспорта.

Умеренный модернизационный вариант развития транспортной инфраструктуры в Туркменском муниципальном округе с учетом сложившихся к настоящему времени транспортных реалий представляется весьма актуальным, однако значительная часть целевых установок может стать недостижимой с учетом инвестиционных ограничений, установок на сжатые сроки реализации мероприятий и других объективных обстоятельств.

Таким образом, предлагаемый к реализации вариант основан на комплексной реализации различных сценариев развития транспортной инфраструктуры и предусматривает, что развитие происходит в соответствии с положениями Генерального плана с реализаций намеченного комплекса мероприятий строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в рамках установленных целей, целевых индикаторов и показателей, учитывающих эффективные темпы инфраструктурного развития.

4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПАРАМЕТРОВ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТА, ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ).

Инвестиционные проекты по проектированию при базовом сценарии развития планируются на основании мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры с обозначением целевых показателей при реализации программы и необходимых финансовых затрат на реализацию мероприятий. Финансовые затраты в Программе определяются ориентировочно. Более точная оценка проводится на основании проектно-сметной документации.

Первоочередными мероприятиями являются завершение паспортизации, кадастровый учет, оформление дорог в собственность. Также необходимыми первоочередными задачами являются содержание дорог в надлежащем состоянии обеспечение необходимыми знаками безопасности.

4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта включает проведение организационных мероприятий по безопасности дорожного движения, разработку проекта безопасности дорожного движения, строительство на территории Туркменского муниципального округа.

Мероприятия по развитию транспорта общего пользования включают оборудование остановок в населенных пунктах остановочными пунктами.

Таблица 20.

Перечень мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры

№п/п	Наименование мероприятия	Технико-экономические параметры	Срок реализации
1. Автомобильный транспорт (личный, грузовой, легковой)			
1.1	Обустройство пешеходных переходов	Протяженность 2000 м	2026 г., 2027-2031 гг.
1.2	Осуществление контроля за состоянием транспортных средств	Мероприятия проводятся в соответствие с требованиями Федерального Закона РФ от 01.07.2011 № 170 (ред. от 23.04.2018 г.)	В период действия Программы
1.3	Разработка комплексной схемы организации дорожного движения, включающей проект организации дорожного движения	Согласно действующему законодательству	2026, 2034
2. Автомобильный общественный транспорт			
2.1	Оптимизация парка подвижного состава общественного транспорта в соответствии с потребностью	Определяются на основании анализа пассажиропотока компаниями, производящими перевозку пассажиров	(не реже 1 раза в 5 лет)
2.2	Установка остановочных павильонов на автомобильных дорогах Туркменского муниципального округа	Осуществление местных пассажироперевозок	До 2041 г.
3. Улично-дорожная сеть			
3.1	Улично-дорожная сеть населенных пунктов	Ремонт и содержание	До 2041 г.
4. Автомобильные дороги общего пользования			
4.1	Автомобильные дороги общего пользования местного значения Туркменского муниципального округа	Ремонт и содержание	До 2041 г.
5. Искусственные дорожные сооружения			
5.1	Ремонт мостовых сооружений на автомобильных дорогах Туркменского муниципального округа	Проект	До 2041 г.

По состоянию на 15 января 2026 года в рамках государственной программы Ставропольского края «Развитие транспортной системы» планируется:

- отремонтировать 8 автомобильных дорог общего пользования местного значения общей протяженностью – 5,3 км, на сумму 91 136,5 тыс. руб., в том числе за счет средств бюджета Ставропольского края 86 579,7 тыс. руб., за счет средств местного бюджета 4 556,8 тыс. руб.

- разработка комплексной схемы организации дорожного движения запланирована в 2026 году;

- строительство новых объектов транспортного обслуживание в 2026 году не планируется;

- ежегодно в рамках государственной программы Ставропольского края «Развитие транспортной системы» выполняется ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, за счет средств округа ведутся работы по текущему ремонту и содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- ежегодно проводится осмотры и ремонты автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- управлением муниципального хозяйства, транспорта, дорожной деятельности администрации Туркменского муниципального округа ежегодно заключаются договора с индивидуальными предпринимателями округа и ООО «Коммунальное хозяйство» на выполнение работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного

значения в границах Туркменского муниципального округа в летний и зимний период (7 ед. специализированной техники находящаяся в собственности индивидуальных предпринимателей и ООО «Коммунальное хозяйство» 3 ед.);

- основные проблемы с выполнением необходимых работ по ведению дорожного хозяйства на территории округа – это недостаточное финансирование, отсутствие квалифицированного персонала и специализированной техники.

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

Развитие транспортного комплекса, связывающего территорию округа с сельскими населенными пунктами в единое экономическое пространство - одно из перспективных направлений сферы хозяйственной деятельности Туркменского муниципального округа.

Целью развития транспортной сети является бесперебойное обеспечение населения и хозяйствующих субъектов округа транспортными услугами.

Для достижения указанной цели необходимо решение следующих задач:

- развитие транспортной инфраструктуры;
- повышение транспортной доступности;
- обеспечение безопасности в сфере транспорта;
- улучшить доступ и качество услуг жителям сельских населенных пунктов по перевозке пассажиров транспортом общего пользования;
- проводить строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автомобильных дорог;
- увеличивать объемы грузоперевозок;
- обеспечить равный доступ к услугам связи жителей всех населенных пунктов округа.

Планируемые мероприятия:

1. Реализация проектов и программ, направленных на создание современной и эффективной инфраструктуры транспортного комплекса:

- разработка целевых программ по развитию транспортного и придорожного сервиса на автомобильных дорогах, необходимых для повышения дорожного движения и качества транспортного обслуживания;
- капитальный ремонт светофорных объектов, установка дорожных знаков по улицам сельских населенных пунктов;
- проектирование и строительство ливневой канализации.

2. Постепенная замена маршрутных такси типа «Газель» на автобусы большей вместимости, открытие новых маршрутов (полная обеспеченность пассажирскими перевозками сельских населенных пунктов).

3. Реконструкция дорог с устройством асфальтового покрытия привлечения инвестиций из разных уровней бюджетов и выполнению полномочий по реконструкции и ремонту дорог на территории Туркменского муниципального округа.

4. Пополнение парка подвижного состава путем привлечения малого бизнеса к организации транспортных услуг на территории округа.

5.Создание транспортной инфраструктуры, обеспечивающей развитие рекреационной деятельности.

6. Развитие сети автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (далее - АГНКС) в населенных пунктах для дальнейшего экономического развития округа, удешевления стоимости транспортных услуг, а также для сокращения негативного влияния автомобильного транспорта на окружающую среду в связи с частичным переходом на газомоторное топливо.

7. Строительство и оборудование остановочных карманов в населенных пунктах.

В перспективе в пределах Туркменского муниципального округа наиболее актуальны следующие мероприятия: строительство и реконструкция автомобильных дорог; создание и поддержание определенного набора автобусных маршрутов общего

пользования, в том числе для обеспечения трудовой миграции населения и для обеспечения культурно-бытовых связей; создание автостанции; создание автокемпингов, газификация населенных пунктов.

Ожидаемые результаты:

- увеличение числа междугородних поездок на 1 жителя округа;
- увеличение объема грузовых перевозок;
- рост туристического потока в округ;
- сокращение числа ДТП на 1 жителя;
- сокращение плотности автомобильных дорог общего пользования, не отвечающих нормативным требованиям в общей сети;
- улучшение доступности для жителей сельских населенных пунктов учреждений здравоохранения, образования, культуры, предприятий связи, торговли, общественного питания, бытового обслуживания (увеличение транспортной доступности, уменьшение затрат времени для пассажиров);
- соответствие качества услуг по перевозке пассажиров транспортом общего пользования;
- опережающее развитие транспортной инфраструктуры по сравнению с другими отраслями экономики, позволяющее снять транспортные ограничения в производстве, сфере обращения и социальной сфере (увеличение объема перевозок грузов и пассажиров);
- инновационное развитие в сфере транспорта и адекватность состояния транспортной системы общим социально-экономическим требованиям, предъявляемым к ней как экономикой, так и населением;
- автоматизация и роботизирование технологий организации дорожного движения и контроля за соблюдением правил дорожного движения (наличие автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств и стационарных камер фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения);
- создание устойчивой и безопасной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры в транспортной отрасли.

4.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.

Мероприятия по развитию легкового автотранспорта включают строительство АЗС в округе. Мероприятия планируются к реализации при наличии финансовой возможности муниципального округа. Так как плотность дорожно-уличной сети не увеличится, потребность в развитии инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта отсутствует.

С ростом автомобилизации в Туркменском муниципальном округе остро ощущается недостаток парковочных мест для кратковременной и долгосрочной парковки.

Текущая ситуация в Туркменском муниципальном округе характеризуется следующими объективными проблемами:

1) дефицит парковочных мест для кратковременной парковки у детских садов, школ, учреждений дополнительного образования и культуры, поликлиник и иных общественно значимых мест;

2) недостаточное количество автопарковок для долговременного хранения автомобиля вблизи мест работы, учебы и жительства;

4) автомобили, осуществляющие парковку с нарушением правил остановки и стоянки, создают препятствия для движения пешеходов, транспортных средств;

5) неблагоустроенная территория стихийных автопарковок особенно на внутриквартальной территории;

6) парковка автомобилей на тротуарах и газонах приводит к разрушению элементов благоустройства;

7) низкая вероятность привлечения к ответственности водителей, нарушающих правила остановки и стоянки;

9) использование легкого транспорта (велосипеда и т.п.) для поездок с деловыми или потребительскими целями сдерживается отсутствием велопарковок вблизи центров массового притяжения населения.

Субъективными проблемами в области развития парковочного комплекса являются:

1) недостаточное финансирование муниципалитетом проектов организации единого парковочного пространства;

2) низкий уровень заинтересованности частных инвесторов в строительстве паркингов и других элементов парковочной системы;

3) низкая культура парковочного поведения автовладельцев.

Таким образом, необходима разработка парковочной политики с учетом вышеперечисленных особенностей.

Для решения существующих объективных и субъективных проблем в области развития единого парковочного пространства Туркменского муниципального округа необходим комплексный подход, который подразумевает разработку стратегического плана развития единого парковочного пространства.

Основные положения стратегического плана развития единого парковочного пространства:

-зонирование территории;

-парковочная политика;

-организация дополнительных мест стоянки;

-ограничения времени стоянки на кратковременных парковках;

-расширение сети коммерческих стоянок и парковок;

-организация или упорядочение парковок на улицах, на которых парковка допустима;

-обустройство внеуличных сооружений для парковки автомобилей;

-организация перехватывающих парковок.

Опыт прошлых лет показал, что строительство парковок возле детских садов и школ, особенно расположенных на внутриквартальных территориях, решает вопрос лишь частично. Со временем данные парковки начинают заставлять нерабочими автомобилями жители ближайших домов - парковки «зарастают подснежниками». С этой проблемой на сегодня пытаются бороться только одним способом - запретом стоянки на данных парковках в ночное время (парковки у детской поликлиники, на центральной площади и т.п.).

При этом значительно ограничивается количество «ночных» парковочных мест для добропорядочных автовладельцев, что в свою очередь негативно влияет на единое парковочное пространство.

Предлагаемые мероприятия:

- организация парковок с ограниченным временем использования (днем 1-3 часа) у муниципальных и государственных учреждений;

- оборудование новых и упорядочения существующих парковочных мест (для улиц, размещение парковок на которых не противоречит стратегическому плану населенного пункта);

- софинансирование строительства новых парковок у частных и муниципальных предприятий (для зон, размещение парковок на которых не противоречит стратегическому плану населенного пункта);

- организация видеонаблюдения за зонами парковок, для повышения безопасности и фиксации нарушений;

- установка ограждений газонов, тротуаров;

- проблема недостаточности парковочных мест на придомовой территории ощущается не менее остро, но в соответствии с действующим законодательством должна решаться на собрании собственников квартир многоквартирных домов (МКД);

- предлагаемые мероприятия собственников МКД в соответствии с Жилищным кодексом:

- оборудование новых и упорядочения существующих парковочных мест;

- установка ограждений газонов, тротуаров, автоматических шлагбаумов для ограничения въезда на придомовую территорию постороннего транспорта (кроме экстренных служб);

- организация видеонаблюдения за зонами парковок, для повышения безопасности и фиксации нарушений;

- заключение договора с частным охранным предприятием для охраны, ограничения въезда и регулирование парковки на придомовой территории;

- реализация какой-либо парковочной политики возможна только совместно с пресечением нарушений правил остановки и стоянки!

Для этого необходимы следующие мероприятия:

- создание физических ограничений для нарушителей правил остановки и стоянки (ограждения, надолбы, препятствующие въезду на тротуары, газоны);

- расширение использования средств фотовидеофиксации и видеозаписи для выявления нарушений;

- включение в должностные обязанности операторов системы «Безопасный город» выявление фактов нарушений правил остановки и стоянки и передачи данных материалов в УВД для наложения взыскания;

- расширение использования эвакуации на «штрафстоянку» за нарушения правил остановки и стоянки;

- повышение уровня взыскания штрафов за нарушения правил остановки и стоянки (обеспечение неотвратимости наказания);

- общественный контроль и формирование негативного отношения к нарушителям;

Помимо стоянок и парковок для личного индивидуального транспорта должен решаться вопрос о создании парковок (стоянок) для коммерческого грузового транспорта.

Цель таких парковок:

- кратко, средне и долгосрочные стоянки прибывающих большегрузных автомобилей;

- ожидание погрузки/выгрузки у производственных и коммерческих организаций;

-хранение автомобилей в периоды вынужденного простоя или отдыха водителей.

Предлагаемые направления действий:

- содействие в организации удобных автостоянок для грузовых автомобилей.

- переговоры с собственниками по оборудованию мест стоянки и организации логистики;

- ограничения в местах стихийных автостоянок, контроль.

Также, необходимо принять во внимание увеличение числа велосипедистов на территории поселений и решить вопрос с обустройством парковок для велосипедов, скутеров, самокатов и т.п.

Предлагаемые мероприятия:

- проведение конкурса проектов велопарковок, приспособленных для скутеров, а также фиксации детских колясок, санок и т.п. Возможно размещение на велопарковках рекламных площадей для привлечения к реализации проекта и дальнейшего обслуживания конструкций частных инвесторов;

- выбор нескольких типовых проектов, определение их стоимости;

- разработка программы, основанной на типовых проектах, по комплексному обустройству велопарковок, попадающих в зоны видеонаблюдения возле всех муниципальных (государственных, общественных) учреждений и предприятий;

- софинансирование обустройства типовых велопарковок, попадающих в зоны видеонаблюдения (обязательное условие) возле частных предприятий;

- разработка и размещение на сайте Туркменского муниципального округа единой карты велопарковок.

Дополнительных парковок на территории Туркменского муниципального округа не требуется. Необходимы мероприятия по расширению и обустройству существующих парковок.

4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.

В целях повышения безопасности пешеходов и велосипедистов и развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения Программой предусмотрены мероприятия по обустройству тротуаров на улично-дорожной сети.

Велосипедное движение в Туркменском муниципальном округе начинает активно формироваться. Полевые исследования показали, что наблюдается постоянный рост количества населения, использующих велосипед в качестве источника передвижения.

Как показывает имеющийся опыт, использование велосипеда как средства передвижения серьезно сдерживается отсутствие велосипедных парковочных мест. Данное обстоятельство влияет на то, что при наличии возможности совершить поездку на велосипеде, люди выбирают вариант использования поездки на автомобильном и общественном транспорте.

Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием.

Программой муниципального округа предусматривается создание безбарьерной среды для маломобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесенных к созданию безбарьерной среды.

Мероприятия по данному разделу:

- приведение в нормативное состояние существующих тротуаров и пешеходных дорожек, и других объектов пешеходной инфраструктуры. К смежным мероприятиям относятся – обустройство подходов от тротуаров до непосредственно пешеходных переходов;

- обустройство пешеходных переходов ограждениями перильного типа, искусственными неровностями, светофорами типа Т.7 в местах высокой интенсивности пешеходных потоков и вблизи учебных заведений (внедрение данных мероприятий подробно рассмотрено в соответствующих разделах настоящего проекта). К смежным мероприятиям относятся – обустройство подходов от тротуаров до непосредственно пешеходных переходов.

Министерство транспорта России в июле 2018 г. подготовило методические рекомендации по развитию на УДС населенных пунктов велосипедных дорожек. Предполагается повсеместное создание сети велодорожек трех типов: городского, районного и местного значения.

Исходя из того, что объем передвижений пешеходов в Туркменском муниципальном округе на данный момент несоизмеримо выше, чем велосипедистов, планируется создание не отдельной велосипедной инфраструктуры, а прогулочной, то есть велосипедно-пешеходной. Для движения велосипедистов предлагается использовать пешеходные тротуары, визуально выделив велосипедные дорожки разметкой.

Пешеходные переходы на территории Туркменского муниципального округа выполнены в одном уровне с проезжей частью.

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

Перевозка тяжеловесных и опасных грузов, движение транспортного средства, габаритные параметры которого с грузом или без него превышают по ширине 2,55 м (2,6 м – для рефрижераторов и изотермических кузовов), по высоте 4 м от поверхности проезжей части, подлине (включая один прицеп) 20 м, либо движение транспортного средства с грузом, выступающим за заднюю точку габарита транспортного средства более чем на 2 м, а также движение автопоездов с двумя и более прицепами осуществляются в соответствии со специальными правилами.

Ст. 3.4. «ПДД» определено, что проблесковый маячок желтого или оранжевого цвета должен быть включен на транспортных средствах в следующих случаях:

- выполнение работ по строительству, ремонту или содержанию дорог, погрузке поврежденных, неисправных и перемещаемых транспортных средств;
- перевозка крупногабаритных грузов, взрывчатых, легковоспламеняющихся, радиоактивных веществ и ядовитых веществ высокой степени опасности;
- сопровождение транспортных средств, перевозящих крупногабаритные, тяжеловесные и опасные грузы;
- сопровождение организованных групп велосипедистов при проведении тренировочных мероприятий на автомобильных дорогах общего пользования.

Включенный проблесковый маячок желтого или оранжевого цвета не дает преимущества в движении и служит для предупреждения других участников движения об опасности.

Транспортным средствам, перевозящим крупногабаритные, тяжеловесные и опасные грузы, разрешается движение со скоростью, не превышающей скорости, установленной при согласовании условий перевозки.

Движение на автомобильных дорогах крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств требует решения таких актуальных проблем, как обеспечение сохранности дорог, безопасности дорожного движения, создание условий комфортного проезда всем участникам движения, включая водителей таких автомобилей. Автотранспортное средство считается крупногабаритным, если его габариты по длине и ширине превышают максимальные значения, установленные действующими правилами дорожного движения.

Порядок перевозки автомобильным транспортом крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов по дорогам общего пользования, а также улицам городов и населенных пунктов регулируется Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 5 июня 2019 г. № 167 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства».

Ограничения на допустимую массу транспортного средства с грузом или без груза («тяжеловесный груз») увязаны с размерами колесной базы и осевыми нагрузками. С увеличением у автопоезда количества осей уменьшается осевая нагрузка на дорожное полотно и пролетные строения мостов, определяющие их несущую способность. Инструкция ограничивает также допустимые габариты транспортного средства с грузом или без груза по высоте, ширине и длине.

Контроль за соблюдением допустимых весовых параметров и габаритов транспортных средств осуществляют органы управления дорогами, территориальные отделения Департамента Российской транспортной инспекции и Государственная автомобильная инспекция.

Для перевозки по дорогам крупногабаритных и тяжеловесных грузов необходимо получить разрешение у соответствующих дорожных органов, с территории обслуживания

которых начинается маршрут движения автотранспортного средства. При этом не требуется согласования с соответствующими дорожными органами других регионов страны, если по ним также проходит маршрут перевозки.

В случаях, когда перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов осуществляется по федеральным дорогам, заявление на ее разрешение подается в орган управления федеральной автомобильной дороги, наиболее близко расположенный к пункту начала маршрута перевозки.

Аналогичный порядок предусмотрен применительно к перевозкам по автодорогам, находящимся введении субъектов Федерации, при подаче заявлений для получения разрешений на подобные перевозки в соответствующие территориальные органы управления. Транспортные средства, перевозящие опасные и крупногабаритные грузы должны оборудоваться специальными дорожными знаками, проблесковыми маячками, габаритными катафотами, говорящими о принадлежности опасного груза или габаритах крупногабаритного груза. В отдельных случаях, колонна автомобилей, перевозящих особо крупные грузы (неразборные детали турбин реакторов, телескопы, детали судов и кораблей, мачты освещения и т.д.) должны сопровождаться автомобилями ГИБДД с включенными проблесковыми маячками.

На территории муниципального образования функционирует муниципальное унитарное предприятие «ЖКХ» Туркменского муниципального округа. На сегодняшний день сил данного предприятия недостаточно для осуществления соответствующих функций. Для оперативного устранения аварийных ситуаций, проведения обслуживания, поддерживания уровня благоустройства на надлежащем уровне, привлекаются подрядные организации в соответствии с Федеральным законом от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

4.6. Мероприятия по развитию сети дорог Туркменского муниципального округа Ставропольского края.

Мероприятия развития сети дорог в Туркменском муниципальном округе включают в себя:

- сохранение участков дорожно-уличной сети, показатели которых соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным характеристикам дорог соответственно их категории;

- строительство дорожно-уличной сети согласно проекту генерального плана Туркменского муниципального округа;

- разработка проекта безопасности дорожного движения на территории округа;

- внедрение проекта безопасности дорожного движения на территории.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального округа должны стать:

- расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;

- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в поселении;

- упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах муниципального округа, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;

- строительство улично-дорожной сети на территории муниципального округа нового жилищного строительства.

Развитие транспорта на территории муниципального округа должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

При планировании развития транспортной системы муниципального округа необходимо учитывать перспективное развитие транспортной системы округа и региона в целом. Транспортная система муниципального округа является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального округа. Данные Программой предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления Туркменского муниципального округа и органов государственной власти Ставропольского края по развитию транспортной инфраструктуры.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры на федеральном уровне определены транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 г., утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

Мероприятиями в части развития транспортного комплекса муниципального округа должны стать:

- проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения;
- инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах муниципального округа, определение сроков и объемов необходимой реконструкции или нового строительства;
- реконструкция автомобильных дорог местного значения – 2026- 2041г.;
- ремонт автомобильных дорог и тротуаров 2026 - 2041 гг.;
- оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта – 2026 - 2041 гг.;
- создание инфраструктуры автосервиса – 2026 - 2041 гг.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

4.7. Мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков.

1. Разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения.

В соответствии с федеральным законом № 443 от 29 декабря 2017 г. «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» администрация Туркменского муниципального округа имеет право на временное ограничение или прекращение движения автомобилей «определенных видов, категорий, экологического класса, наполненности пассажирами», а также ввод ограничений проезда транспорта в определенное время суток или в конкретные дни. Кроме того, впервые законодательно закрепляется право автомобилей ФСО, Росгвардии, Следственного комитета, военной автоинспекции (ВАИ) и военной полиции, парковаться бесплатно в любом месте.

Разделение движения в пространстве представляет собой разделение транспортных, пешеходных потоков, их направление по более благоприятной и безопасной траектории.

Канализирование движения предназначено для разделения транспортных и пешеходных потоков с помощью продольной разметки, устройства разделительных полос с установкой на них ограждений, направляющих островков, временных средств

выделения полос (переносных конусов, стоек, барьеров), обозначения края проезжей части.

Разметка проезжей части является эффективным средством организации дорожного движения.

Ее устраивают для улучшения ориентирования водителей о направлении дороги, более эффективного использования ширины проезжей части и обеспечения безопасных условий для совершения различных маневров транспортных средств.

Участки, на которых в первую очередь должна устраиваться разметка проезжей части при разработке проекта дорог и дорог, находящихся в эксплуатации, должны выбираться на основании анализа линейных графиков коэффициентов аварийности, коэффициентов безопасности и коэффициентов загрузки дорог движением, а также исходя из общего анализа транспортно-эксплуатационных характеристик дороги. На существующих дорогах места, где необходима разметка, могут быть установлены на основании наблюдений за режимами и траекториями движения транспортных средств и на основании данных по аварийности.

Разделение движения во времени представляет собой методы разделения транспортных и пешеходных потоков в большей степени на основании ПДД, дорожных знаков и световых сигналов светофоров. Благодаря этому исключаются (или сводятся к минимуму) конфликты при проезде перекрестков, железнодорожных переездов, временно суженных мест на дорогах.

Наиболее универсальным способом разделения движения во времени является введение приоритета на пересечениях на основании ПДД, с помощью требований которых водители самостоятельно организуют движение. Так, на пересечениях равнозначных дорог приоритетом на движение обладает водитель транспортного средства, не имеющий помехи справа. Данное правило действует не только на перекрестках, но и во всех других местах, где возможно движение (на территории АТО, во дворах, на других закрытых территориях).

При повороте налево водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся со встречного направления прямо, тем самым обеспечивается рассредоточение движения во времени при проезде конфликтной точки. Существует также общее правило, требующее от водителей транспортных средств, поворачивающих на перекрестке направо или налево, уступать дорогу пешеходам, которые переходят проезжую часть той дороги, в сторону которой совершается поворот.

Введение приоритета на пересечениях с помощью дорожных знаков реализуется с использованием знаков «Главная дорога», «Конец главной дороги», «Пересечение с второстепенной дорогой», «Уступите дорогу», «Движение без остановки запрещено», «Преимущество встречного движения», «Преимущество перед встречным движением».

Дорожные знаки вместе с разметкой, сигналами светофорного регулирования составляют средства информирования участников дорожного движения, формирующие выбор режима движения.

Формирование однородных транспортных потоков осуществляется по типам транспортных средств, по направлению дальнейшего движения на пересечении, по цели движения (транзитное и местное движение) и способствует выравниванию скорости движения, повышению пропускной способности магистралей (полос), а также ликвидирует внутренние конфликты в транспортном потоке.

Примерами формирования однородных транспортных потоков по типу транспортных средств являются разделение полос движения для легковых и грузовых автомобилей на магистралях с многорядным движением и выделение отдельных полос движения для маршрутного пассажирского транспорта. В большинстве стран запрещено движение грузового транспорта в центральных зонах городов (в некоторых случаях действующее в дневное время).

Формирование однородных транспортных потоков по направлению дальнейшего движения обеспечивается специализацией полос движения на подходе к пересечениям по признаку дальнейшего направления и является типичной мерой выравнивания состава транспортного потока.

Наиболее существенный эффект при формировании однородных транспортных потоков по цели движения - разделение местного для данного города (населенного пункта) и транзитного движения - дает устройство обходной дороги.

Оптимизация скоростного режима представляет собой воздействие на скорость движения транспортных средств, в потоке для повышения БДД или пропускной способности. Основная задача оптимизации скоростного режима — обеспечение равномерности скорости движения каждого транспортного средства в отдельности и транспортного потока в целом.

Оптимизация скорости в определенной степени обеспечивается при выравнивании состава транспортного потока на дороге или полосе движения.

Задачи регламентации скорости транспортных средств, с целью повышения БДД могут быть разделены на два направления: первое, получившее в организации дорожного движения широкое практическое распространение, ограничение скорости на наиболее опасных для движения участках или для определенных типов транспортных средств; второе регулирование скоростного режима для сокращения разности скоростей транспортных средств в потоке.

В зависимости от конкретных условий задача оптимизации может заключаться как в снижении, так и в повышении существующего скоростного режима.

Наибольшее значение пропускной способности дороги достигается при скорости движения 50-55 км/ч. Очевидно, что, когда состояние дороги не позволяет обеспечить такую скорость (например, на железнодорожном переезде из-за неисправности настила), мерой ее оптимизации будет устранение этого недостатка. Аналогичным примером является ликвидация гололедицы на дороге, при которой скорость резко падает и снижается пропускная способность. Повышение скорости транспортного потока может быть достигнуто также увеличением ширины проезжей части и обочины до оптимальных размеров (на суженных участках).

2. Повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок.

С целью повышения пропускной способности участков дорог на подходах к населенным пунктам и в пределах населенных пунктов Туркменского муниципального округа должны быть предусмотрены мероприятия, направленные на увеличение пропускной способности улично-дорожной сети, которые включают в себя:

- мероприятия по совершенствованию проектных решений, позволяющих повысить пропускную способность дороги;

- организационные мероприятия, направленные на повышение пропускной способности за счет мер по регулированию дорожного движения.

При прохождении автомобильных дорог по застроенным территориям для пропуска местного движения, как правило, должны использоваться параллельные улицы и дороги, доступ с которых на проектируемую дорогу устраивают только в начале и конце населенного пункта.

При невозможности использования параллельных улиц и дорог следует предусматривать устройство дополнительных полос или местных проездов, отделенных от основных полос движения разделительными полосами.

Минимальное расстояние между объектами дорожного сервиса, расположенными вдоль дороги, должно обеспечивать расположение двух переходно-скоростных полос

(разгонная и тормозная полоса) и промежутка между ними, превышающую длину зоны переплетения транспортных потоков.

Отдельно стоящие сооружения обслуживания движения и комплексы сооружений должны быть оборудованы местами для стоянок транспортных средств, планировка и вместимость которых должны соответствовать вместимости объектов, режима их работы, формы обслуживания проезжающих.

Остановочные пункты общественного пассажирского транспорта на участках улично-дорожной сети, должны располагаться в заездных «карманах», чтобы остановки общественного транспорта не создавали помех движения на основной дороге.

3.Оптимизации светофорного регулирования, управление светофорными объектами, включая адаптивное управление. При регулировании движения пропускная способность улицы определяется, прежде всего, пропускной способностью сечения, где установлен светофор (пропускная способность улицы в створе стоп-линий).

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач Программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;

- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- обеспечение образовательных учреждений муниципального округа учебно-методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

- замена и установка технических средств организации дорожного движения, вт.ч. проектные работы;

- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

При реализации программы планируется осуществление следующих мероприятий:

мероприятия по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер по их устранению;

- приобретение знаков дорожного движения (мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий).

- установка и замена знаков дорожного движения (мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий).

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры Туркменского муниципального округа должны стать: на первом этапе (2026-2031 гг.):

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме;

- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению;

- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков т.п.).

На втором этапе (2032-2041 гг.):

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме;

- проектирование и капитальный ремонт искусственных сооружений;

- проектирование и строительство тротуаров в населенных пунктах;

- проектирование и создание велодорожек;

- организация парковочного пространство личного автотранспорта;

- проектирование и строительство АЗС;

- создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

Развитие транспортной инфраструктуры должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

5. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями в развитии объектов транспортной инфраструктуры.

Транспортная система Туркменского муниципального округа является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут: организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов государственной власти Ставропольского края по развитию транспортной инфраструктуры. При реализации программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда Ставропольского края. Ресурсное обеспечение реализации муниципальной программы за счет всех источников финансирования, планируемое с учетом возможностей ее реализации, с учетом действующих расходных обязательств и необходимых дополнительных средств при эффективном взаимодействии всех участников муниципальной программы, подлежит ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла.

Прогнозируемы объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет 169 462 рублей 07 коп.

5.1. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков.

Комплексные мероприятия по организации дорожного движения планируется реализовать следующим образом:

- провести анализ по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорого общего пользования (совместно с ГИБДД);

- установить знаки безопасности согласно рекомендациям и предписаниям ГИБДД;

- разработать и реализовать комплексную схему организации дорожного движения, включающую в себя проект организации дорожного движения;

- оборудовать дорожно-уличную сеть необходимыми техническими средствами организации дорожного движения, требования к которым содержатся в ГОСТ Р52289-2004. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств.

Для реализации вышеперечисленных мероприятий по организации дорожного движения требуется привлечение финансовых средств. В данной Программе оценка финансовой потребности рассчитана ориентировочно и подлежит более точной оценке после разработки проектно-сметной документации на каждое из мероприятий.

5.2. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем.

ИТС - это интеллектуальная система, использующая инновационные разработки в моделировании транспортных систем и регулировании транспортных потоков, предоставляющая конечным потребителям большую информативность и безопасность, а также качественно повышающая уровень взаимодействия территории Российской Федерации, является система ГЛОНАСС.

Базовый телематический модуль экстренного реагирования состоит из навигационного приемника ГЛОНАСС/GPS для определения местоположения автомобиля

и передающего устройства сотовой связи, которое обеспечивает связь автомобиля с диспетчерским центром. К телематическому модулю подключаются датчики срабатывания акселерометров, подушек безопасности и других устройств автомобиля, активирующиеся при аварии. Подобные телематические модули используются в системах мониторинга автотранспорта. Система состоит из четырех основных частей:

1. Объекты мониторинга - транспортные средства.

2. Телематический сервер - система обработки и хранения информации.

3. Диспетчерские пункты и автоматизированные рабочие места операторов телематических услуг, автотранспортных предприятий, дежурных частей экстренных служб и должностных лиц.

4. Сети передачи информации - сеть GSM/GPRS, интернет, спутниковая связь.

Комплекс взаимоувязанных автоматизированных систем, решающих задачи управления дорожным движением, мониторинга и управления работой всех видов транспорта, информирования граждан формирует основу интеллектуальной транспортной системы (ИТС) Российской Федерации. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем на территории муниципального округа не планируются. Система ГЛОНАСС/GPS может быть использована на автомобилях предприятий и организаций муниципального округа с использованием частичного функционала.

В настоящее время система ГЛОНАСС/GPS применяется в школьных автобусах, осуществляющих доставку учащихся к учебным заведениям.

Программой рекомендовано внедрение интеллектуальной транспортной системы ГЛОНАСС на автобусах общественного транспорта в целях мониторинга и упорядочения движения.

5.3. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения.

Мероприятия снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения включают в себя:

1. Обустройство обочин вдоль дорог, гаражей, организацию защитных насаждений.

Мероприятие проводится Туркменском муниципальном округе за счет средств местного бюджета.

2. Контроль за состоянием автотранспортных средств. Мероприятие проводится периодически органами ГИБДД.

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

Мониторинг и контроль за работой транспорта осуществляется путем изучения транспортного спроса на основании данных о пассажиропотоке и корректировки транспортной модели в случае необходимости транспортными предприятиями, обслуживающими население Туркменского муниципального округа. Мониторинг реализации Программы должен ежегодно проводиться Управлением по работе с территориями администрации Туркменского муниципального округа Ставропольского края (далее - Управление). Качество транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности может оцениваться при проведении социологических опросов, а также при рассмотрении жалоб на качество обслуживания.

6.ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТУРКМЕНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОКРУГА.

6.1. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры муниципального округа.

Таблица 21.

Объемы финансирования транспортной инфраструктуры Туркменского муниципального округа в рамках реализации Программы.

Целевые показатели реализации мероприятия в нат. ед. отдельно по годам с указанием ед. измерения	Объем финансирования (тыс. руб.)				Всего
	ФБ	КБ	БМО	ВБИ	
2026 – 113 477,15	0,00	89 354,86	83 078,77	0,00	172 433,63
2027 – 28 887,73					
2028 – 30 068,75					
2029 -					
2030 -					
2031 -					
2032 -					
2033 -					
2034 -					
2035 -					
2036 -					
2037 -					
2038 -					
2039 -					
2040 -					
2041 -					
Всего	0,00	89 354,86	83 078,77	0,00	172433,63

- объемы финансирования транспортной инфраструктуры за последние 5 лет:

2021 году – 103 975 рублей 97 коп., в т.ч. КБ – 82 650 рублей 23 коп. МБ - 21 325 рублей 74 коп.

2022 году – 111 083 рублей 68 коп., в т.ч. КБ – 96 374 рублей 67 коп. МБ - 14 709 рублей 01 коп.

2023 году – 174 807 рублей 08 коп., в т.ч. КБ – 152 877 рублей 69 коп. МБ - 21 929 рублей 39 коп.

2024 году – 201 221 рублей 50 коп., в т.ч. КБ – 178 121 рублей 01 коп. МБ - 23 100 рублей 49 коп.

2025 году – 123 970 рублей 73 коп., в т.ч. КБ – 95 894 рублей 83 коп. МБ - 28 075 рублей 90 коп.

- инвестиционные проекты в области транспортной инфраструктуры на территории не реализовывались.

6.2. Целевые индикаторы программы, включающие технико-экономические, финансовые и социально-экономические показатели развития транспортной инфраструктуры (устанавливаются по каждому мероприятию и по каждому виду объектов транспортной инфраструктуры)

Таблица 22.

Наименование показателей развития инфраструктуры	Целевой индикатор Программы	Показатель существующий	Показатель планируемый	Срок внедрения
1.Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта				
Автомобильный транспорт				
Обустройство пешеходных переходов	объект			
Разработка комплексной схемы организации дорожного движения, включающей в себя проект организации дорожного движения	проект		корректировка	1 раз в 5 лет
2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов				
Установка остановочного павильона на автомобильных дорогах Туркменского муниципального округа	объект			
Оптимизация парка подвижного состава общественного транспорта в соответствии с потребностью	Организационное мероприятие			На протяжении срока действия Программы
3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства				
Осуществление контроля за состоянием транспортных средств	Организационное мероприятие постоянно ГИБДД			На протяжении срока действия Программы
4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения				
Устройство велосипедно-пешеходных зон	км			2026- 2041 гг.
5.Мероприятия по развитию сети дорог муниципального округа				
Благоустройство дорог общего пользования улично-дорожной сети в соответствии с документами территориального планирования	км		Определяется по мере реализации мероприятия	До 2041 г.
Сохранение участков дорожно-уличной сети, показатели которых соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным характеристикам дорог соответственно их категории	км			2026- 2041 гг.
Паспортизация и кадастровый учет автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	%			2026- 2041 гг.
Межевание земельных участков под дороги согласно установленным нормативам				
Оформление бесхозяйных автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в муниципальную собственность	%			

6. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем				
Использование системы ГЛОНАСС/GPS на автомобилях предприятий и организаций	%			
7. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения				
Установка и замена дорожных знаков на автодорогах	%			Ежегодно
Контроль ГИБДД за состоянием автотранспорта	Организационное мероприятие ГИБДД			На протяжении срока действия Программы
Наименование показателей развития инфраструктуры	Целевой индикатор Показатель Программы существующий планируемый			Срок внедрения
8. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности				
Мониторинг и контроль за работой общественного транспорта	Организационное мероприятие			1 раз в год
Контроль за состоянием автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	Организационное мероприятие			На протяжении срока действия Программы

7. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТУРКМЕНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОКРУГА.

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий муниципальной программы и оценку эффективности реализации муниципальной программы. Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных Методикой.

1. Оценка эффективности реализации муниципальной программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения ее реализации координатором совместно с ответственным исполнителем и соисполнителями.

2. Оценка эффективности муниципальной программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы, степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы.

3. Расчет итоговой оценки эффективности муниципальной программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, раздельно по каждому из критериев оценки эффективности муниципальной программы:

1-й этап – расчет Р1 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы».

2-й этап – расчет Р2 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы».

3-й этап – расчет Р итог – итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

4. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы (Р итог) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности муниципальной программы. Каждый критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации муниципальной программы.

5. Расчет Р1 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле.

$$P1 = (V_{факт} + u) / V_{пл.} * 100\%, \quad (1).$$

где: V факт – фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию муниципальной программы за отчетный год; V пл. – плановый объем бюджетных средств на реализацию муниципальной программы в отчетном году; u – сумма «положительной экономии». К «положительной экономии» относится: экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд.

6. Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям: муниципальная программа выполнена в полном объеме, если Р1 = 100%; муниципальная программа в целом выполнена, если 80% <Р1 <100%; муниципальная программа не выполнена, если Р1 <80%.

7. Расчет Р2 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле:

P2 = SUM Ki / N, i = 1 (2)

где: Ki – исполнение i планируемого значения показателя муниципальной программы за отчетный год в процентах; N – число планируемых значений показателей муниципальной программы. Исполнение по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

Ki = Пi факт / Пi пл * 100%, (3),

где: Пi факт – фактическое значение i показателя за отчетный год;

Пi пл – плановое значение i показателя на отчетный год.

В случае если фактическое значение показателя превышает плановое более чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

Ki = 100%. (4),

В случае если планом установлено значение показателя равное нулю, то при превышении фактического значения показателя плана расчет исполнения по каждому показателю осуществляется по формуле:

Ki = 0%. (5),

8. Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям: муниципальная программа перевыполнена, если Р2> 100%; муниципальная программа выполнена в полном объеме, если 90% <Р2 <100%; муниципальная программа в целом выполнена, если 75% <Р2 <95% муниципальная программа не выполнена, если Р2 <75%.

9. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

Р итог = (Р1 + Р2) / 2 (6),

где: Р итог – итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

10. Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям: Р итог> 100% высокоэффективная; 90 % <Р итог <100 % эффективная; 75 % <Р итог <90 % умеренно эффективная; Р итог <75 % неэффективная.

11. Результаты итоговой оценки эффективности муниципальной программы (значение Р итог) и вывод о ее эффективности (интерпретация оценки) представляются вместе с годовыми отчетами в финансовое управление администрации Туркменского муниципального округа в сроки, установленные постановлением администрации Туркменского муниципального округа.

Предлагаемый к реализации вариант развития транспортной инфраструктуры подлежит учету при разработке и утверждению местных нормативов градостроительного проектирования муниципального округа в части минимально допустимого уровня обеспеченности объектами транспортной инфраструктуры населения округа и максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения округа.

8. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ТУРКМЕНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОКРУГА.

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения приводит к необходимости дополнительного финансирования и участия в целевых программах. При реализации документов территориального планирования требуется принятие обоснованных решений, так, как только в этом случае градостроительная политика может быть признана эффективной. Разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального округа в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 16 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4 Требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, муниципальных округов, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440).

В соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления муниципальных округов в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных округов (соответственно). В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана муниципального округа осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных округов. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального округа являются:

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Ставропольского края, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры муниципального округа в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;
- разработка предложений для исполнительных органов власти Ставропольского края по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры Туркменского муниципального округа в целевые программы Ставропольского края.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

Развитие транспорта на территории Туркменского муниципального округа должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Транспортная система Туркменского муниципального округа является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования.

Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры Туркменского муниципального округа, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.