



ЭКОКОНСАЛТ

Центр муниципальной
экономики и экологии

**Программа комплексного развития
транспортной инфраструктуры
муниципального образования Моздокского
городского поселения до 2027 года**

ekokonsalt.ru

Ставрополь 2017 г.

Утверждено
постановлением администрации
местного самоуправления
Моздокского городского поселения
от 14.12.2017г. № 1913

**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры
муниципального образования Моздокского городского поселения
до 2027 года**

Оглавление

	Введение	5
	Паспорт программы	7
Раздел 1.	Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры	11
1.1.	Анализ положения городского поселения в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации	11
1.2.	Социально-экономическая и градостроительная характеристика города, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса	14
1.3.	Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры города по видам транспорта	24
1.4.	Характеристика сети дорог города, параметров дорожного движения, оценка качества содержания дорог	29
1.5.	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации города, обеспеченность парковками (парковочными местами)	42
1.6.	Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока	45
1.7.	Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	54
1.8.	Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств	56
1.9.	Анализ уровня безопасности дорожного движения	58
1.10.	Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	66
1.11.	Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры города	70
1.12.	Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры города	72
1.13.	Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	74
Раздел 2.	Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории города	81
2.1.	Социально-экономическое и градостроительное развитие города	81

2.2.	Транспортный спрос города, объемы и характер передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории города	89
2.3.	Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта	90
2.4.	Развитие дорожной сети города	92
2.5.	Уровень автомобилизации, параметры дорожного движения	93
2.6.	Показатели безопасности дорожного движения	96
2.7.	Негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения	98
Раздел 3.	Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры и предложения предлагаемого к реализации варианта	100
Раздел 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)	104
4.1.	Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта	104
4.2.	Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	105
4.3.	Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	106
4.4.	Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	109
4.5.	Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	110
4.6.	Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и/или их участков	112
4.7.	Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем	115
4.8.	Мероприятия по развитию сети дорог	118
4.9.	Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения	121

4.10.	Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности	122
4.11.	Предложения по очередности мероприятий	124
Раздел 5.	Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	126
Раздел 6.	Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	132
Раздел 7.	Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	138

Введение

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, который предусмотрен также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования, планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Реализация программы должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

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

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

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

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

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

здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;

- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов. Таким образом, Программа является прогнозно-плановым документом, во-первых, формулирующим и увязывающим по срокам, финансовым, трудовым, материальным и прочим ресурсам реализацию стратегических приоритетов в сфере развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, во-вторых, формирующим плановую основу взаимодействия членов местного сообщества, обеспечивающего и реализацию стратегических приоритетов, и текущее сбалансированное функционирование экономического и социального секторов муниципального образования.

Паспорт программы

<p>Наименование Программы</p>	<p>Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Моздокского городского поселения до 2027 года</p>
<p>Основание для разработки Программы</p>	<p>Правовыми основаниями для разработки Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры являются:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 года (в редакции от 13.07.2015 г.); 2. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»
<p>Наименование заказчика и разработчиков Программы, их местонахождение</p>	<p>Заказчик: МКУ МО МГП «Управление городского хозяйства» Местоположение: 363750, РСО - Алания, г. Моздок, ул. Ермоленко, 20. Разработчик: ООО «Экоконсалт» Местоположение: 355000, Ставропольский край, г. Ставрополь, ул. Голенева, дом 21, офис 92.</p>
<p>Цели и задачи Программы</p>	<p>Цели Программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; - повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения; - повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; - создание условий для управления транспортным спросом. <p>Задачи Программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям; - повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения; - обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения; - увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей; - создание приоритетных условий движения

	<p>транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;</p> <ul style="list-style-type: none"> - создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения.
<p>Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры</p>	<p>Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры включают технико-экономические, финансовые и социально-экономические показатели развития транспортной инфраструктуры, в том числе показатели безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Финансовое обеспечение исполнения программы - Количество маршрутов общественного автомобильного транспорта - Протяженность маршрутов общественного автомобильного транспорта - Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением - Пассажирооборот общественного автомобильного транспорта - Число оборудованных остановочных площадок - Протяженность пешеходных тротуаров - Протяженность велосипедных дорожек - Протяженность улично-дорожной сети - Обеспеченность парковочным пространством - Реконструкция автомобильных дорог местного значения - Строительство автомобильных дорог местного значения - Уровень автомобилизации населения - Обеспеченность населения объектами транспортной инфраструктуры - Число зарегистрированных ДТП - Социальный риск от ДТП
<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной</p>	<p>Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:</p> <p>1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры.</p> <p>Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.</p>

<p>инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов)</p>	<p>2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</p> <p>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.</p> <p>3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</p> <p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.</p> <p>4. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</p> <p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.</p> <p>5. Мероприятия по организации дорожного движения.</p> <p>Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.</p> <p>6. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных и велосипедных дорожек.</p> <p>Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения.</p>
<p>Сроки и этапы реализации Программы</p>	<p>Мероприятия Программы охватывают период 2017 – 2027 год. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные Программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам. Этапы реализации программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Первая очередь (2017-2021 годы); - Расчетный срок (2022-2027 годы).
<p>Объемы и источники финансирования Программы</p>	<p>Общий объем финансирования Программы составляет в 2017-2027 годах – 651 942,66 тыс. рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных</p>

источников.

Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2017 - 2027 годов, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.

Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода.

Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

1.1. Анализ положения городского поселения в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации

Муниципальное образование Моздокское городское поселение с административным центром город Моздок расположено в Моздокском районе Республики Северная Осетия – Алания (далее также - РСО-Алания, республика, РСО-АЛАНИЯ). Республика расположена на северном склоне Большого Кавказа и входит в состав Северо-Кавказского федерального округа, является частью Северо-Кавказского экономического района.

Территория РСО-Алания отличается разнообразием природных условий. В южной части республики находятся горы, отдельные вершины которых поднимаются выше снеговой линии и достигают высот свыше 4,5 тыс. метров. Горная часть рельефа состоит из пяти хребтов, протянувшихся с северо-запада на юго-восток параллельно друг другу: Лесистого, Пастбищного, Скалистого, Бокового и Главного. Хребты разделены межгорными впадинами и разрезаны глубокими ущельями, основными из которых являются Дарьяльское, Геналдонское, Куртатинское, Кассарское и Урухское.

По территории Республики Северная Осетия – Алания проложена разветвленная сеть железных дорог и два магистральных автомобильных пути через Главный Кавказский хребет – Транскавказская автомагистраль и Военно-Грузинская дорога. Функционирует международный аэропорт “Владикавказ”.

Столица Республики Северная Осетия-Алания - г. Владикавказ.

Приграничные субъекты: На востоке Республика Северная Осетия-Алания граничит с Республикой Ингушетия и Чеченской Республикой, на западе - с Республикой Кабардино-Балкария, на севере - со Ставропольским краем, на юге - с Грузией. После распада Советского Союза южная граница Северной Осетии стала одновременно и государственной границей Российской Федерации. РСО-Алания, являясь основным регионом страны по добыче углеводородов, рассматривается и как перспективный горнодобывающий район по группе твердых полезных ископаемых. Основными из них являются железные руды, хромиты, цветные металлы и др. Кроме этого в республике развита рыбная промышленность и оленеводство.

Рисунок 1. Расположение в регионе.



Моздокский район РСО-Алания расположен в северной части республики. Границами района являются: на западе – Кабардино-Балкарская Республика, на северо-востоке – Ставропольский край, на юго-востоке – Республика Ингушетия и на юге – Кировский и Правобережный районы Северной Осетии.

Большая часть населенных пунктов Моздокского района расположена в вдоль р. Терек. Площадь района составляет 1071 км². Географическое положение и природно-ресурсный потенциал территории района открывает широкие возможности для его развития.

На территории Моздокской групповой системы населённых мест расположено Моздокское городское поселение. Связь населенных пунктов с г. Моздок осуществляется автомобильными дорогами федерального, республиканского и местного значения. Параллельно реки Терек расположена железная дорога Минераловодского отделения Северо-Кавказской железной дороги. По ней осуществляется связь г. Моздок с городами Российской Федерации. Но из-за сложившегося исторически уклада жизни нельзя рассматривать железную дорогу как элемент планировочного каркаса.

Климат Моздокского городского поселения умеренно-континентальный. Такой климат является характерным для Северного Кавказа в целом. Здесь ярко выражены все сезоны года и перепад температур в течение года может быть весомо существенным, от -30 зимой и +30 летом. Температурный режим характеризуется следующими данными:

Таблица 1.

Температурный режим

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	год
-4,3	-2,9	2,9	9,8	16,9	21,4	24,3	23,6	17,6	10,9	3,8	1,7	10,1

Максимальная температура наиболее теплого месяца июля достигает 42°С, абсолютный минимум температуры – 34°С в январе.

Зима непродолжительная, средняя температура января минус 4,3°С. Лето жаркое, средняя температура июля 24,3°С.

Продолжительность безморозного периода составляет 190 дней. Расчетная температура (средняя наиболее холодной пятидневки) минус 19°С.

Среднегодовое количество атмосферных осадков равно 468 мм, из них осадки теплого периода составляют 335 мм.

Наблюденный максимум осадков 779 мм.

Наиболее богаты осадками летние месяцы (май-июль) в течение которых в среднем выпадают около 30% годового количества осадков.

Большинство их выпадает в виде ливней. Суточный максимум осадков составляет 89 мм. Число дней с грозой не превышает 16.

Зимы в Моздоке малоснежные. Число дней со снежным покровом равно 62. Высота снежного покрова невелика, средняя из наибольших декадных высот за зиму достигает лишь 14 см.

Ветровые условия г. Моздока характеризуются данными наблюдений повторяемости ветров различных направлений (в процентах) и средним числом штилей (число случаев).

Таблица 2.

Направление период	С	СВ	В	ЮВ	Ю	ЮВ	В	СВ	Штиль	Средняя скорость
годовой	5	13	28	5	2	12	25	10	183	2,3
теплый	5	12	28	5	2	12	26	10	102	2,4

Преобладающими являются ветры восточного и западного направлений. Среднегодовая скорость ветра составляет 2,3 м/сек.

Сильные ветры со скоростью 10-18 м/сек наблюдаются довольно редко, как правило это ветры северо-западного направления.

Среднегодовая относительная влажность воздуха составляет 78%, наибольших значений влажность достигает в XI-II месяц, наименьших в VI-VII.

Число дней с туманом в течение года достигает 86.

Глубина промерзания грунтов по данным гидрометеослужбы составляет в среднем 21 см, наибольшая достигает 38 см.

Город Моздок расположен в северной части Республики Северная Осетия - Алания, на левом берегу реки Терек. Река Терек берет начало на северном склоне главного кавказского хребта из ледника у вершины Залга-Хох (3244 м) и впадает в Каспийское

море. Длина реки 591 км, площадь водосбора 43710 м². Город Моздок расположен в 344 км от устья реки Терек, водосборная площадь реки у города 21500 м². В геоморфологическом отношении рассматриваемая территория представляет собой пойму и надпойменные террасы реки Терек, постепенно переходящие в склон водораздела.

Река Терек в районе Моздока представляет собой мощный горный поток, протекающий с паводковыми скоростями 2-4 м/сек. Существенное влияние на режим русла ожидается от перспективного снижения водности Терека в результате забора воды в Терско-Кумский канал.

В гидрогеологическом отношении рассматриваемая территория расположена в пределах Терско-Кумского артезианского бассейна, выполненного мощной толщей песчано-глинистых образований, послетретичного возраста.

Подземные воды района приурочены как к коренным, так и к четвертичным отложениям. Водоносные комплексы осадков до четвертичного возраста изучены недостаточно.

Грунтами оснований в пределах рассматриваемой территории являются суглинки, пески, супеси и гравийно-галечниковые отложения.

С поверхности под почвенно-растительным или насыпным слоем обычно залегают суглинки буровато-желтого цвета, лессовидные, макропористые, тугопластичной и мягкопластичной консистенции, мощность их редко превышает 2,0 м.

Грунтовые воды в пределах городской территории залегают на глубину 8-10м.

1.2. Социально-экономическая и градостроительная характеристика города, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Моздокское городское поселение расположено в северной части Республики Северная Осетия – Алания, на Моздокской равнине, на высоте 135 м над уровнем моря, на левом берегу Терека, в узле автомобильных и железных дорог, связывающих его со всеми республиками, краями и областями Кавказа, в 92 км от столицы республики - г. Владикавказа.

Город Моздок расположен на железнодорожной магистрали: Минеральные Воды - Баку, является вторым по величине городом Республики Северной Осетии - Алании и административным центром крупного сельскохозяйственного Моздокского района. Моздокский район граничит на севере и северо – востоке со Ставропольским краем, на западе – с Кабардино-Балкарской Республикой, на юго – востоке с Чеченской Республикой и Республикой Ингушетия, на юге с Муниципальными образованиями Кировский и Правобережный районы.

Рисунок 2. Территория муниципального образования.



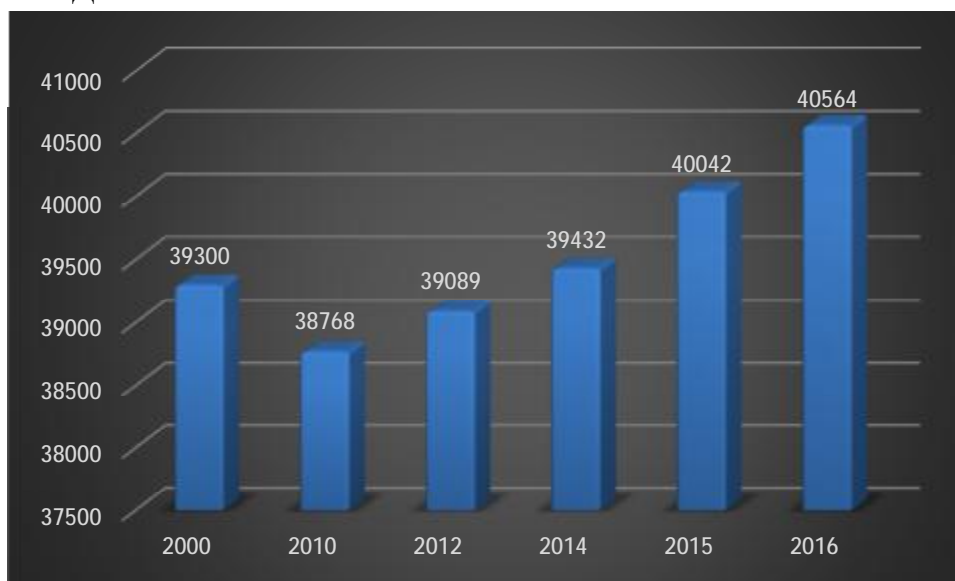
По численности населения муниципальное образование Моздокское городское поселение – второй город Республики Северная Осетия – Алания (5,8 % населения республики). В соответствии со статистическими данными демографические тенденции за последние 6 лет положительные и прогнозируется дальнейшее увеличение численности населения.

Таблица 3.

Динамика численности населения

Наименование	Численность населения по годам					
	2000	2010	2012	2014	2015	2016
Моздокское городское поселение	39300	38768	39089	39432	40042	40564

Рисунок 3. Динамика численности населения.



Территория города характеризуется в целом компактной планировочной структурой, но осложнена прохождением железнодорожной ветки Прохладная - Гудермес.

Территория в пределах города Моздока составляет 1750 га. Застроенная территория занимает 1445 га или 82% от всей территории города.

В основу планировочного районирования города положено разделение территории города на расчетные градостроительные районы.

Таблица 4.

Таблица показателей по планировочным районам

Наименование	Описание границ	Площадь, га	Население, чел., оценка
I Северо-западный	Железная дорога, ул. Гагарина, Терско-Кумский канал, городская черта	75	4425
II Восточный	Городская черта, железная дорога, ул. Юбилейная, ул. Мира	253	11266
III Юго-Восточный	ул. Юбилейная, ул. Мира, р. Терек, ул. Комсомольская, ул. Кирова	105	10315
IV Южный	ул. Комсомольская, ул. Усанова, ул. Красная ул. Форштадская, р. Терек	96	7948
V Юго-Восточный	Ул. Красная, городская черта, железная дорога	109	6590
Итого		638	40544

На развитие планировочной структуры города Моздока сильное влияние оказал высокий уровень залегания грунтовых вод, приведший к заболачиванию территорий в границах городской черты. Тем самым данные территории считались неудобьями и являлись непригодными для жилой застройки города, что и способствовало развитию

хаотичной застройки вокруг данных неудобий, расположенных севернее ул. Свердлова и западнее ул. Суворова. В последствии были проложены водоотводные каналы, которые способствовали осушению данной территории и, соответственно, пригодной для строительства. На этих территориях, в основном, размещены садовые товарищества.

Селитебная часть города включает в себя, в основном, центральную, юго-восточную и северо-западную части города, размещающиеся от въезда в город со стороны Минеральных Вод. На территории жилой селитебной зоны дисперсно размещены отдельные промышленные предприятия. Площадь селитебной территории составляет 638 га или 36,4% от всей территории.

Центральная, исторически сложившаяся, часть города характеризуется мелкой нарезкой геометрических кварталов. Существующий центр не обладает чёткой архитектурно-планировочной структурой.

Центральной планировочной осью является главная ул. Кирова, на которой разместились основные общественные и административные здания города и объекты культурно-бытового назначения.

Улица благоустроена - большее количество тротуаров замощено тротуарной плиткой), хорошо озеленена и продляется от железнодорожного вокзала до парка им. Кирова. Улица Кирова на отрезке от ул. Салганюка до парка им. Кирова сложилась как пешеходная.

В центральной части города располагается центральная площадь им. 50-лет Октября.

Вокруг площади и вдоль ул. Руставели и ул. Октябрьской сложилось центральное ядро капитальной застройки, формирующее направление к прибрежной части города.

В южной части города на берегу реки Терек существует обширная зелёная зона с парком культуры и отдыха, стадионом, детским пляжем.

На пересечении улиц Кирова и Руставели сформирована благоустроенная площадь с декоративным бассейном.

В существующей застройке города преобладают одноэтажные, 2-3-х, 5-ти этажные здания расположены в основном вдоль ул. Кирова, ул. Руставели, ул. Октябрьской, ул. Юбилейной, ул. Мира. Пятиэтажная застройка ведётся в северо-западной части города вдоль существующей городской черты от ул. Фрунзе до территории городских электросетей по ул. Степной. Всего жилые зоны занимают 638га или 36,4% всей территории города.

Транспортные зоны включают в себя устройства внешнего транспорта, размещенные в пределах полосы отвода железной дороги. Площадь транспортной зоны 103 га или 5,8% от городской территории.

Промышленные и коммунально – складские зоны расположены, в основном, в северной части города и на территориях, примыкающих к железной дороге. Отдельные промышленные площадки входят в состав селитебных территорий. В пределах промышленных территорий размещены некоторые жилые кварталы. Промышленная зона большей частью не имеет обустроенных и озелененных санитарно–защитных зон. В основном, в СЗЗ предприятий размещены устройства внешнего и городского транспорта, жилая застройка, гаражи и коммунальные объекты. Коммунально-складские территории расположены также в юго-восточной части города. В юго-западной стороне, ближе к

границе города, расположен банно-прачечный комбинат. Площадь промышленных зон 168 га или 9,6% городской территории.

Экономическая база – важнейшая подсистема хозяйства города, обеспечивающая производство товаров и услуг на рынок (местный, региональный, общероссийский), включающая в себя совокупность предприятий, организаций промышленности, строительства, транспорта, торговли, а также индивидуальных предпринимателей.

На территории Моздокского городского поселения создана и функционирует рыночная инфраструктура. Созданы акционерные общества, общества с ограниченной ответственностью, всего зарегистрировано на 01.01.2015 г. 255 юридических лиц, и 1196 индивидуальных предпринимателя.

Современный Моздок - центр крупного сельскохозяйственного района (возделывание зерновых и технических культур, в т.ч. подсолнечника, виноградарство, животноводство), промышленный центр. На территории района расположены нефтегазопроводы, нефтебазы, АЗС, склады ГСМ. В непосредственной близости от города функционирует аэродром ВВС, несколько воинских частей.

Основу экономического потенциала города составляют предприятия промышленности и субъекты малого бизнеса.

Промышленностью города производится основная часть от общего объема товарного производства района. Ведущую роль в экономике Моздока играют обрабатывающие производства, а также производство и распределение электроэнергии, газа, воды и добыча полезных ископаемых. На предприятиях Моздокского городского поселения изготавливаются металлоконструкции для гидроэлектростанций, широкий ассортимент швейных изделий, пищевой продукции. Развит строительный комплекс. Некоторые предприятия имеют частые простои. Промышленное лицо города определяет фабрика – ОАО «Моздокские узоры». Свыше 70% гардинно-тюлевых изделий, производимых в России – это продукция ОАО «Моздокские узоры». Стабильно работают и наращивают темпы производства такие предприятия, как ООО «Моздокский кирпичный завод» и ОАО «Моздокская швейная фабрика».

Моздок является центром крупного сельскохозяйственного района Северной Осетии, поэтому в городе большое развитие получила пищевая промышленность. Значительный удельный вес по объему производимой продукции приходится на предприятия пищевой промышленности. В городе Моздоке расположены следующие предприятия пищевой промышленности: хлебозавод, мясокомбинат, консервный завод.

В последние годы развитие малого и среднего предпринимательства в муниципальном образовании Моздокское городское поселение, как и по России, приобретает все большее социальное и экономическое значение, формируя средний класс собственников. Развитие малого и среднего предпринимательства позволяет решать многие социальные проблемы территории, такие как увеличение, стимулирование деловой активности населения, расширение сферы услуг.

Поддержка малых предприятий позволяет также привлечь денежные средства населения к решению территориальных проблем, существенно увеличить поступления в местный бюджет. Малое и среднее предпринимательство является стратегическим сектором экономики города, субъекты которого занимают с учетом деятельности индивидуальных предпринимателей 89 % от общего числа хозяйствующих субъектов

Моздокского городского поселения

Работа предприятий малого бизнеса охватывает все действующие на территории поселения сферы экономики. Вместе с тем уровень развития малого бизнеса сегодня не позволяет говорить о возможности полного замещения им потерь бюджета и социальных последствий сокращения производства на крупных предприятиях города. Необходимо всяческое содействие развитию малого бизнеса.

В целом необходимо отметить, что ситуация в реальном секторе экономики муниципального образования Моздокского городского поселения является оптимистичной, что подтверждается снижением числа безработных, увеличением количества занятых на предприятиях, ростом среднемесячной начисленной заработной платы.

Непроизводственная сфера г. Моздок представлена широким спектром услуг, в числе которых выделяются транспортный и коммуникационный комплексы, жилищно-коммунальные услуги, банковская деятельность, бытовые услуги населению, рекреационная деятельность и другие.

Важное место в непроизводственной сфере г. Моздок занимают розничная торговля и общественное питание. Имеются тенденции к увеличению объемов розничной торговли и общественного питания, как за счет повышения цен, так за счет увеличения числа объектов торговли и общественного питания и увеличения выпуска продукции.

Таблица 5.

Система обслуживания населения

Наименование показателя	Единица измерения	Показатель
Число объектов бытового обслуживания населения, оказывающих услуги		
всего	единица	145
ремонт, окраска и пошив обуви	единица	9
ремонт и пошив швейных, меховых и кожаных изделий, головных уборов и изделий текстильной галантереи, ремонт, пошив и вязание трикотажных изделий	единица	9
ремонт и техническое обслуживание бытовой радиоэлектронной аппаратуры, бытовых машин и приборов и изготовление металлоизделий	единица	6
техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, машин и оборудования	единица	29
изготовление и ремонт мебели	единица	5
прачечные	единица	2
ремонт и строительство жилья и других построек	единица	13
бани и душевые (сауны)	единица	6
парикмахерские (салоны красоты)	единица	45
фотоателье, фото- и кинолаборатории	единица	11

ритуальные	единица	3
прочие услуги бытового характера	единица	7
Единовременная вместимость бань и душевых	место	20
Число кресел в парикмахерских	единица	166
Число рынков	единица	1
Количество объектов розничной торговли и общественного питания		
магазины	единица	429
павильоны	единица	93
палатки и киоски	единица	17
аптеки и аптечные магазины	единица	36
аптечные киоски и пункты	единица	4
общедоступные столовые, закусочные	единица	10
столовые учебных заведений, организаций, промышленных предприятий	единица	14
супермаркеты	единица	3
специализированные продовольственные магазины	единица	20
специализированные непродовольственные магазины	единица	197
рестораны, кафе, бары	единица	46
универмаги	единица	1
неспециализированные непродовольственные магазины и прочие магазины	единица	129
минимаркеты	единица	79
Площадь торгового зала объектов розничной торговли		
магазины	м ²	33660
павильоны	м ²	3010
аптеки и аптечные магазины	м ²	771
супермаркеты	м ²	1250
специализированные продовольственные магазины	м ²	675
специализированные непродовольственные магазины	м ²	11965
универмаги	м ²	5015
неспециализированные непродовольственные магазины и прочие магазины	м ²	10269
минимаркеты	м ²	4486
Площадь зала обслуживания посетителей в объектах общественного питания		
общедоступные столовые, закусочные	м ²	343
столовые учебных заведений, организаций, промышленных	м ²	2116.4

предприятий		
рестораны, кафе, бары	м ²	3754
Число мест в объектах общественного питания		
общедоступные столовые, закусочные	место	146
столовые учебных заведений, организаций, промышленных предприятий	место	1695
рестораны, кафе, бары	место	2120
Автозаправочные станции	единица	8

Имеются тенденции к увеличению объемов розничной торговли и общественного питания, как за счет повышения цен, так за счет увеличения числа объектов торговли и общественного питания и увеличения выпуска продукции. По темпам роста оборота данных видов услуг и по их объему в расчете на одного жителя г. Моздок отстаёт от республики в целом.

Социальные процессы и явления находятся в сильной зависимости от состояния экономики, инвестиционной и социальной политики государства и других факторов. Социальная система г. Моздок в сильной степени определяется и особенностями географического положения города. Жители города пользуются, в том числе многими видами услуг республиканского центра и его социальных объектов – в частности здравоохранения, образования, торговли.

Таблица 6.

Обеспеченность социально-культурными объектами

1	Больница	единица	1
2	Поликлиника для взрослых	единица	1
3	Детская поликлиника	единица	1
4	Стоматологические поликлиники	единица	1
5	Учреждения культурно-досугового типа	единица	1
6	Библиотеки	единица	6
7	Музеи	единица	1
8	Парки культуры и отдыха	единица	1
9	Детские музыкальные, художественные, хореографические школы и школы искусств	единица	2
10	Кинотеатры	единица	2
11	Общеобразовательные школы (кроме вечерней школы)	единица	9
12	Дошкольные образовательные учреждения	единица	17
13	Спортивные сооружения	единица	62
14	Стадион	единица	2
15	Детские спортивные школы	единица	3
16	Спортивные залы	единица	21

В отраслевой структуре транспортного комплекса города представлены два вида

данного сектора инфраструктуры: автомобильный и железнодорожный.

Через территорию города проходят автомобильные магистрали регионального и межмуниципального значения. Это дороги - Моздок-Серноводское, Моздок-Курская, Моздок-Прохладный, Моздок-Павлодольская.

Кроме того, железнодорожная станция Моздок расположена на железнодорожной линии Прохладная-Гудермес, Северо-Кавказской железной дороги – 3-го класса, с 8-ю путями и проходимостью 360-380 вагонов в сутки.

Потребность в передвижении называют транспортным спросом. Он выражается в виде пассажиропотоков, грузопотоков, пешеходных потоков, объемов движения и перевозки, общей подвижности населения. При этом вся инфраструктура городского транспорта, подвижной состав и другие составляющие (или комплекс параметров их характеризующих) – транспортное предложение. Транспортное предложение на прямую воздействует на транспортный спрос, при качественной модернизации транспортной системы или отдельных её элементов всегда наблюдается рост тех или иных показателей транспортного спроса. Транспортный спрос определяется показателями транспортной подвижности населения. Подвижность населения во многом определяют эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения. Потребность человека в передвижении зависит от уровня развития общества, социальной структуры, уклада жизни, характера расселения по территории города, культурно-бытовых потребностей, концентрации мест жительства и мест работы, градостроительного развития территории.

В основе оценки транспортного спроса лежит анализ передвижения населения с определенными целями к объектам тяготения. Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- Объекты социальной сферы. Учебные – поездки учащихся, студентов в учебные заведения и обратно. Доля передвижений, в соответствии с этой целью, составляет 15–25%. Культурно-бытовые – поездки по различным личным и бытовым нуждам, являющиеся эпизодическими и зависящие от доходов, социального статуса, рода занятий, возраста и др.

- Объекты трудовой деятельности. Служебные – поездки в рабочее время при производственной необходимости или выполнении служебных обязанностей. Трудовые – поездки на работу, с работы. Эти передвижения наиболее устойчивые и составляют 50–60%.

- Узловые объекты транспортной инфраструктуры. К ним можно отнести аэропорты, автовокзалы, речные порты.

Передвижение населения на территории муниципального образования имеет сложную комбинированную структуру. Сочетается как пешеходные, так и транспортные передвижения, включающие в себя индивидуальный и общественный транспорт. 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.

Муниципальное образование Моздокское городское поселение характеризуется достаточно стабильным и высоким уровнем транспортного спроса. Этому способствует планомерное развитие транспортной инфраструктуры. Улично-дорожная сеть города удовлетворяет основным потребностям населения, что приводит к достаточно высокому уровню автомобилизации. Градостроительная политика направлена на соблюдение уровня доступности социально-значимых объектов для населения. Пешеходное движение организовано по существующим тротуарам, сеть маршрутов общественного транспорта организована в соответствии с социальными потребностями населения. Рост пассажирооборота общественного транспорта свидетельствует о его высокой социальной значимости и необходимости дальнейшего развития. На срок действия программы планируется стабильный рост транспортного спроса.

Таблица 7.

Оценка транспортного спроса

Наименование показателя	Ед. изм.	2014 год	2015 год	темп роста к 2014 году, %	2016 год	темп роста к 2015 году, %
Общая численность населения МО	чел.	39432	40042	101,55%	40564	101,30%
Количество городских автобусных маршрутов	шт.	9	9	100,00%	9	100,00%
Количество перевезенных пассажиров	чел.	н/д	2465840	-	2302810	93,39%
Количество автомобилей у населения	ед.	15931	17058	107,08%	19349	113,43%
Уровень автомобилизации населения	ед./1000 чел.	404	426	105,59%	477	111,84%
Пассажирооборот	ед./км	-	42588	-	39772	93,39%
Количество пригородных маршрутов	шт.	4	4	100,00%	4	100,00%
Количество перевезенных пассажиров по пригородным маршрутам	чел.	-	1841982	-	1746480	94,82%
Количество перевезенных пассажиров по	чел.	-	92430	-	92430	100,00%

междугородним маршрутам						
-------------------------	--	--	--	--	--	--

Рост благосостояния населения стимулирует процесс автомобилизации, при котором человек отказывается от использования общественного транспорта. Привлекательность, популярность и интерес к общественному транспорту у населения также во многом зависит от внимания к вопросам его эффективного развития и финансирования.

Результаты социологических исследований показывают, что 75% автовладельцев для поездок по культурно-бытовым целям используют индивидуальный автомобиль реже 3 раз в неделю, а при поездках по трудовым целям 60% автовладельцев пользуются индивидуальным автомобилем 4–6 раз в неделю. Результаты опросов также свидетельствуют, что 35% горожан приобретают автомобиль для загородных поездок в выходные дни, 20% – для поездок в отпуск, 12% – для хозяйственных нужд и 2% поддались велению времени. При длине поездки менее 5км и свыше 30км, большинство автовладельцев используют общественный транспорт, при поездках до 30км – собственный автомобиль. Если длительность поездки превышает 40мин., то частота использования легкового автомобиля возрастает в 62,5 раза. В случае выигрыша во времени передвижения на автобусе в 10%, степень использования индивидуального автомобиля сокращается на 7%.

1.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры города по видам транспорта

Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей. Транспорт - не только отрасль, перемещающая грузы и людей, а, в первую очередь, межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования.

Эффективное функционирование транспорта, с одной стороны, является необходимым условием жизнедеятельности экономического комплекса и социальной сферы. С другой стороны, экономика и общество формируют потребности в развитии транспортной системы, которая по своим свойствам должна отвечать заданным параметрам потребителей транспортных услуг.

Транспортная инфраструктура является одним из важнейших элементов развития Моздокского городского поселения. Ее эффективное функционирование и развитие являются необходимым условием повышения уровня и улучшения условий жизни населения. На сегодняшний день в целом транспортная инфраструктура обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным свободное перемещение товаров и услуг.

Внешний транспорт в городе Моздоке представлен двумя видами: железнодорожным и автомобильным.

Через территорию города проходят автомобильные магистрали регионального и межмуниципального значения. Это дороги - Моздок-Серноводское, Моздок-Курская,

Моздок-Прохладный, Моздок-Павлодольская. Наличием и состоянием сети автомобильных дорог определяется территориальная целостность и единство экономического пространства. Недооценка проблемы соответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов.

Железнодорожная станция Моздок расположена на железнодорожной линии Прохладная-Гудермес, Северо-Кавказской железной дороги.

Обслуживание воздушным транспортом осуществляется через аэропорт «Владикавказ» в городе Беслане.

Железнодорожный транспорт.

Наибольшую роль в перевозках грузов и пассажиров играет железнодорожный транспорт. По территории Моздокского района, в широтном направлении, проходит железнодорожная магистраль Минеральные Воды – Баку. Железнодорожная сеть на территории района эксплуатируется и обслуживается минераловодским отделением Северо-Кавказской железной дороги. Пригородные поезда (Владикавказ - Моздок), Дальние (Москва - Грозный, Москва - Махачкала, Москва - Баку, Ростов-на-Дону – Назрань, Самара - Кисловодск). Основными показателями сети железных дорог являются следующие:

- протяженность путей 6099 км, в том числе эксплуатационная часть путей 6099 км, из которых с электровозной тягой – 6085 км;
- плотность железнодорожных путей 40,99 км/1000 км²;
- пропускная способность – 10 пар поездов в сутки;
- среднесуточная погрузка – 12 вагонов.

В Моздоке одна железнодорожная станция, расположенная на однопутной железнодорожной линии Прохладный — Гудермес Северо-Кавказской железной магистрали в 50 км от станции Прохладный и в 115 км от станции Гудермес. Железнодорожная станция Моздок – 3 класса, 8 путей, загрузка 360-380 вагонов в сутки.

По характеру и объему выполняемой работы станция «Моздок» является опорной грузовой станцией района с незначительной местной функцией осуществляет пропуск транзитных, пассажирских и грузовых поездов, погрузку и выгрузку товаров, прибывающих в город. Работает она на два направления — на Гудермес и Прохладный. К станции примыкают пути ряда промышленных предприятий.

К станции примыкают подъездные пути кирпичного завода, гардинной фабрики, ремонтно-механического завода и др.

Пассажирский вокзал расположен с южной стороны станции. Грузовой двор – с северной стороны станции.

Железная дорога делит город на две части: северную и южную, связь между которыми осуществляется двумя охраняемыми переездами.

Кроме основной железнодорожной линии Прохладная - Гудермес, по территории города проходит железнодорожная дорога узкой колеи Моздок – Малгобек. Железная дорога подходит к городу с юга и ведет к базе Малгобекнефть.

На проектный срок примыкание новых железнодорожных линий к станции Моздок

не предусматривается, т.к. станция является промежуточной станцией.

Воздушный транспорт.

Обслуживание города воздушным транспортом осуществляется через авиаузел гражданской авиации федерального и международного значения - аэропорт «Владикавказ», расположенный в 120 км от г. Моздок (г. Беслан).

ОАО «Международный аэропорт Владикавказ» является компанией, представляющей комплекс услуг по аэродромному обеспечению, обслуживанию пассажиров, багажа, почты, грузов, инженерно-авиационному обеспечению, авиатопливному и метеорологическому обеспечению, поисковому и аварийно-спасательному обеспечению, медицинских услуг для экипажей и пассажиров. Так же проводится не авиационная коммерческая деятельность по сдаче в аренду объектов недвижимости, строительные-монтажные и ремонтные работы. В настоящее время основным видом деятельности ОАО «МОВ» является осуществление наземного аэропортового обслуживания воздушных судов на территории предприятия.

Налажено воздушное сообщение с ведущими аэропортами России и странами ближнего и дальнего зарубежья.

Аэропорт «Владикавказ» имеет стратегическое и исключительно выгодное географическое положение в центре Кавказа. В перспективе намечается расширение внутрироссийских и международных авиаперевозок, связанных с развитием горно-рекреационных туристических комплексов Республики Северная Осетия - Алания.

В 2014 году построена новая взлётно-посадочная полоса. В 2015 году в ходе реконструкции установлено новое светосигнальное оборудование

Класс аэропорта: 4. Класс аэродрома: «В». Аэропорт Владикавказ обслуживает рейсы в направлении: Владикавказ следующих авиакомпаний: ЮТэйр, Победа, S7 Airlines, Саратовские авиалинии. Аэропорт в среднем обеспечивает перелеты 10000 пассажиров в месяц.

Таким образом, посредством Владикавказского аэропорта город Моздок связан с основными узловыми аэропортами России и Европы.

К юго-востоку от Моздока на расстоянии 4 км имеется взлетно-посадочная площадка, используемая, в основном, сельскохозяйственной авиацией.

Водный транспорт

Водный транспорт на территории Моздокского городского поселения отсутствует. Река Терек на всем протяжении несудоходна и транспортного значения не имеет.

Автомобильный транспорт.

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортного комплекса. В настоящее время улично-дорожная сеть Моздокского городского поселения и транспортный комплекс являются важнейшими элементами транспортной инфраструктуры и экономики города. От уровня транспортно-эксплуатационного состояния и степени развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста, улучшения условий предпринимательской деятельности и повышения качества жизни населения.

Транспортный каркас города представлен регулярной сетью улиц и дорог с выраженными магистралями общегородского значения, связывающими южную и северную часть города.

Протяженность улично-дорожной сети города Моздок составляет 107,06 км, из которых с усовершенствованным покрытием – 84,8 км. На территории города Моздок зарегистрировано 41538 транспортных средств. Количество светофорных объектов на территории муниципального образования - 26. Количество дорожных знаков в соответствии с дислокацией - 313 шт. Протяженность сетей уличного освещения составляет 41,07 км.

Основными магистралями городского значения являются ул. Мира, ул. Вокзальная, ул. Кирова, ул. Первомайская, ул. Юбилейная, Основными магистралями районного значения являются ул. Проездная, ул. Шаумяна, ул. Комсомольская, ул. Близнюка, ул. Грозненская, ул. Надтеречная, ул. Салганюка, ул. Свердлова, ул. Тараса Шевченко, ул. Торговая, ул. Железнодорожная, ул. Гардинная, ул. Гагарина, ул. Фрунзе, ул. Форштадская, ул. Богдана Хмельницкого.

Согласно положениям транспортной стратегии Российской Федерации, развитие дорожной сети должно соответствовать темпам социально-экономического развития и обеспечивать потребность в перевозках в соответствии с ростом автомобилизации. Однако в настоящее время социально-экономическое развитие муниципального образования Моздокского городского поселения во многом сдерживается из-за нарастающих ограничений при эксплуатации автомобильных дорог, основными из которых являются снижение пропускной способности, высокая степень износа значительной части дорог.

Внешний транспорт Моздока играет значительную градообразующую роль, способствует интенсивному развитию его экономических связей. Важное значение для развития внешних связей имеет автомобильный транспорт. Город стал узлом автомобильных дорог государственного, республиканского и местного значения. Дорога государственного значения от Моздока до Краснодара; федерального — от Моздока до Владикавказа. Значительная сеть автомобильных дорог местного значения: Моздок — совхоз «Терек», Моздок — с. Веселовское и другие.

Транспортные коммуникации: в городе пересекаются автомобильные дороги регионального значения Р-262 Ставрополь — Минеральные Воды — Моздок — Кизляр — Крайновка и Р-296 Моздок — Чермен — Владикавказ. Междугородние маршруты останавливаются на автовокзале.

На территории Моздокского района, по данным Комитета дорожного хозяйства РСО-Алания, расположены 46 автомобильных дорог, общей протяженностью 385 км, из них: регионального значения 11 дорог, протяженностью 184,7 км, в том числе с асфальтобетонным покрытием 182,8 км; местного значения – 35 дорог, протяженностью 200,3 км, в том числе с асфальтобетонным покрытием – 153,5 км. Характеристика автомобильных дорог Моздокского района, которые подходят к городу, представлены в таблице 8.

Таблица 8.

Автомобильные дороги общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения

Наименование	Протяженность, км		Категория		Покрытие, км.		Мосты
	линейные	приведённые			а/б	грав., щеб.	шт.
МОЗДОКСКИЙ РАЙОН	385,00	344,63			336,30	48,70	3
<i>Регионального значения</i>	<i>184,70</i>	<i>171,17</i>			<i>182,80</i>	<i>1,90</i>	2
Моздок-Чермен-Владикавказ	20,00	20,96	II	18	20,00	0,00	2
			IV	2			
Ставрополь-Прохладный-Моздок-Кизляр-Крайновка	46,10	46,10	III		46,10	0,00	0
"Кавказ"-Хурикау-Малгобек-Моздок	62,10	56,09	III	22	62,10	0,00	0
			IV	40,1			
Моздок-Октябрьское	14,00	11,90	IV		14,00	0,00	0
Луковская-Садовый	13,70	11,65	IV		13,70	0,00	0
Моздок-Русский 1	8,40	7,14	IV		8,40	0,00	0
Веселый-Графский	6,70	5,70	IV		6,70	0,00	0
Н.Курп-Хурикау	4,20	3,57	IV		2,30	1,90	0
Моздок-Нефтекачка	6,90	5,87	IV		6,90	0,00	0
Объезд г.Моздок	1,40	1,19	IV		1,40	0,00	0
Подъезд к с.Малгобек	1,20	1,02	IV		1,20	0,00	0
<i>Местного значения</i>	<i>200,30</i>	<i>173,46</i>			<i>153,50</i>	<i>46,80</i>	1

Из 173,46 км автомобильных дорог местного значения 46,80 км покрыты гравием (27,0%) – это слишком много. Необходимо отметить, что фактический срок эксплуатации автомобильных дорог в 2-4 раза превышает срок использования автомобильных дорог.

Реконструкция автомобильных дорог обеспечит более комфортное и безопасное передвижение транспортных средств на территории городского округа, что будет способствовать сокращению временных интервалов передвижения транспортных средств, а также может повлиять на снижение количества ДТП, связанных с некачественным дорожным покрытием.

В целях эффективного развития экономики города развитие автомобильных дорог является актуальным и неотъемлемым, поскольку именно транспортная доступность является главным преимуществом развития экономики территории. Развитие транспортной инфраструктуры необходимо для обеспечения транспортной доступности для населения города, улучшение качества автомобильных дорог и транспортного сообщения; улучшение инвестиционной привлекательности территории.

1.4 Характеристика сети дорог города, параметров дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Транспортный каркас города представлен регулярной сетью улиц и дорог с выраженными магистралями общегородского значения, связывающими южную и северную часть города. Моздок разделен на два района: Северный – промышленный и южный – жилой железнодорожной линией Прохладный – Гудермес. В настоящее время связь между районами осуществляется по трем переездам: двумя с восточной стороны и одним с западной стороны.

Улично-дорожная сеть города представляет собой сложную схему, основанную на сочетании исторически сформировавшихся планировочных схем – радиальной, линейной, комбинированной и прочих. Южная часть города ограничена с юга естественными водными преградами, поэтому улично-дорожная сеть города изначально развивалась в широтном направлении.

Улично-дорожная сеть города Моздок представлена 136 улицами, 13 переулками и 4 тупиками общей протяженностью примерно в 107,06 километров. Общая площадь улично-дорожной сети города 64,83 га, что составляет 3,7% от всей городской территории. Характеристика улично-дорожной сети г. Моздока представлена в таблице 9.

Таблица 9.

Характеристика улично-дорожной сети Моздокского городского поселения

Наименование объекта	вид покрытия	длина, м	Дорожные знаки		искусственно освещенные, м	количество светильников
			установлено	требуется установить		
пл. 50 лет Октября	асфальт	1295	31	57	1017	41
ул. Азаниева	асфальт	570	4	25	331	11
ул. Анджиевского	асфальт	1070	4	78	1044	25
ул. Анисимова	асфальт	360		13		
ул. Армянская	асфальт	740		40		
ул. Артиллерийская	асфальт	450		12		
ул. Артюхова	асфальт	326		2		
ул. Аэродромная	гравий	450				
ул. Б. Хмельницкого	асфальт	4920	5	93	6166	125
ул. Белинского	асфальт	126		2		
ул. Близнюка	асфальт	1007		48		
ул. Братская	гравий	66		5		
ул. Весенняя	гравий	445	1		81	9
ул. Вокзальная	асфальт	988	15	60	838	27
ул. Дмитриенко	асфальт	669		8		
ул. Гагарина	асфальт	488	9	58	759	27

ул. Гардинная	асфальт	1215		35		
ул. Гастелло	асфальт	317	6			
ул. Гвардейская	гравий	426		12		
ул. 8-я Гвардейская	асфальт	786	0	21	173	2
ул. Генерала Ступишина	асфальт	692		4		
ул. Глинки	асфальт	363	4	2		
ул. Гоголя	асфальт	395		2		
ул. Горького	асфальт	427		3		
туп. Грибной	гравий	122		1		
ул. Грозненская	асфальт	252		23		
ул. Грузинская	гравий	855	2	43	741	20
ул. Гуржибекова	асфальт	1482	19	19	898	26
ул. Дачная	гравий	327		1		
ул. Добролюбова	асфальт	78		2		
ул. Достоевского	асфальт	380	0	34	262	12
ул. Дружбы	асфальт	870		11	459	12
ул. Бр. Дубининых	асфальт	268		2		
ул. Ермоленко	асфальт	831	0	54		
стр. Железнодорожные дома	гравий	320,1				
ул. Железнодорожная	асфальт	1245	6	28		
ул. Забельского	асфальт	600		1	240	6
ул. З. Космодемьянской	асфальт	240		5		
ул. Заводская	асфальт	1678	3	12	1917	40
пер. Заводской	асфальт	375		6		
пер. 1-й Заводской	гравий	360		6		
пер. 2-й Заводской	гравий	356		6		
ул. Зеленая	гравий	322		7	150	5
ул. Интернациональная	асфальт	580		20	140	4
ул. К. Маркса	асфальт	838		23		
ул. К. Хетагурова	асфальт	833	4	48	606	16
ул. Кавказская	гравий	205		2		
ул. Калинина	асфальт	992	3	7		
ул. Калоева	гравий	510		1		
ул. Коммунальная	асфальт	836				21
кв-л Кирзавод	гравий	137		1		
ул. Кирова	асфальт	2967	28	298	5117	89
пер. Кирпичный	гравий	503		2		
пер. Колхозный	гравий	135		1		
ул. Коммунистическая	асфальт	580	5	47		
ул. Комсомольская	асфальт	1470		165	1454	
ул. Кончокина	гравий	647		4		

ул. Кочубея	асфальт	528	1	6	479	12
ул. Красноармейская	асфальт	743		33		
ул. Крупнова	асфальт	340	1	2		
ул. Крупская	асфальт	384	3	2		
ул. Кутузова	асфальт	322		3		
ул. К. Суанова	гравий	543		3		12
ул. Л. Кондратенко	асфальт	250	1	10		
ул. Лебедева-Кумача	гравий	1991	1	18	1459	34
ул. Л. Толстого	асфальт	126		12		
ул. Ленина	асфальт	1198	9	7		
ул. Лермонтова	асфальт	381		3		
ул. Лесная	гравий	120		1		
ул. Луковская	гравий	422		9		
пер. Луковский	гравий	125		3		
ул. Маркова	асфальт	830	2	13		
ул. Матросова	асфальт	375		9	342	7
ул. Маяковского	асфальт	178		10		
ул. Мира	асфальт	1345		133		
ул. Мичурина	асфальт	277	1	2		
ул. Моздокская	гравий	402		3		
ул. Молодежная	асфальт	680		3		
ул. Н. Буачидзе	асфальт	28	4			
ул. Набережная	гравий	4282	1	13		
ул. Надтеречная	асфальт	515	3	30	135	6
ул. Некрасова	асфальт	290	2	2	379	14
ул. О. Кошевого	асфальт	198		2		
ул. Октябрьская	асфальт	900	3	19	868	28
ул. Орджоникидзе	асфальт	1535	4	62	1322	39
ул. Осетинская	гравий	322		3		
пер. Островского	гравий	111		2		
ул. Шевчука	асфальт	998	5	17	250	12
ул. Партизанская	асфальт	262	2			
пер. Первомайский	гравий	80		1		
ул. Первомайская	асфальт	2946				
ул. П. Гака	асфальт	500		4		
ул. Пионерская	асфальт	794	4	3		
ул. Подгорная	асфальт	123	2			
пл. Подлесная	асфальт	455		3		
ул. Подлесная	асфальт	637		2	535	8
ул. Полевая	гравий	1560		23	1478	27
ул. Проездная	асфальт	850	14	15	97	4
ул. Пролетарская	асфальт	832	2	7		

ул. Прохладненская	асфальт	522	2	8	482	11
ул. Промышленная	асфальт	1577		6		
ул. Пугачева	гравий	125	2			
ул. Пушкина	асфальт	1283		86		
ул. Революционная	гравий	125	2			
ул. Ростовская	асфальт	613	10	30		
ул. Руставели	асфальт	100		5		
ул. Салтыкова-Щедрина	гравий	162		3		
ул. Савельева	асф/грав	642	1	13	368	12
пер. Савельева	гравий	35		1		
ул. Садовая	асфальт	2018		17	1372	34
пер. Садовый	асфальт	680	2	14		
туп. Садовый	асфальт	312		3	258	11
ул. Салганюка	асфальт	1209		61		
пер. Салганюка	асфальт	275		4	55	2
ул. Свердлова	асфальт	924		56		
ул. Скудра	асфальт	900		64		
ул. Советов	асфальт	1308	8	51	1057	31
ул. Соколовского	асфальт	1200	10	71	996	34
ул. Солнечная	гравий	615				
ул. Социалистическая	асфальт	650	0	24		
ул. Спортивная	гравий	468		11	448	7
ул. С. Разина	гравий	141	1			
ул. Ставропольская	гравий	279	2			
ул. Степная	гравий	345	2	2		
ул. Строительная	асфальт	834		5		
пер. Строительный	гравий	128	1	1		
ул. Ступишина	гравий	692				
ул. С. Аладатова	гравий	380	2		175	5
ул. Суворова	асфальт	560		20	893	26
ул. Тельмана	асфальт	551		2	440	12
ул. Т. Шевченко	асфальт	660	1	64		
ул. Торговая	асфальт	919	12	27	633	12
туп. Торговый	гравий	97		1		
ул. Транспортная	асфальт	455		9		
ул. Труда	гравий	254		2		
ул. Тургенева	асфальт	227	1	1		
ул. Уварова	асфальт	727	8	53		
ул. Фабричная	асфальт	867		12		
ул. Форштадская	асфальт	762		38	541	16
пер. Форштадский	асфальт	150	1	1		
ул. Фрунзе	асфальт	1170	16	23	888	17

ул. Фурманова	асфальт	962	4	82	880	21
ул. Ф.Энгельса	асфальт	205	2	3		
ул. Х. Хугаева	асфальт	529	1	12		
туп. Цветочный	гравий	87		1		
ул. Чайковского	асфальт	210		2		
ул. Чапаева	асфальт	197		8		
ул. Чернокурова	асфальт	429		5		
ул. Чернышевского	асфальт	87		2		
ул. Чехова	гравий	209		2		
ул. Чкалова	асфальт	530		17	458	8
ул. Шаумяна	асфальт	1290	4	95	1123	30
ул. Шишкина	гравий	758	1	1		
ул. Щорса	асфальт	204		2		
ул. Элеваторная	асфальт	374	1	1		
ул. Энергетиков	асфальт	495	2	16	267	5
ул. Юбилейная	асфальт	2600				
Объездная дорога	гравий	889		8		
подъезд к СТО ИП Дулаева	асфальт	159		8		
подъезд к Парку Победы	гравий	340		2		
Всего		107058 ,1	313	3009	41071	1015

На сегодняшний день капитальный тип покрытия (асфальтобетон) имеют основные улицы города. В индивидуальной жилой застройке и в малоэтажной застройке улицы и проезды в основном имеют грунтовое покрытие. Протяженность дорог с усовершенствованным покрытием составляет 84,8 км.

Ширина проезжей части основных улиц составляет в основном 6-10 м.

Тротуары располагаются вдоль магистральных улиц и улиц местного значения.

Дороги расположены в границах населенного пункта в связи с этим скоростной режим движения, в соответствии с п. 10.2 ПДД, составляет 60 км/ч с ограничением на отдельных участках до 20 км/ч. Основной состав транспортных средств представлен легковыми автомобилями, находящимися в собственности у населения.

Классификация автомобильных дорог общего пользования местного значения республики и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) осуществляется в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

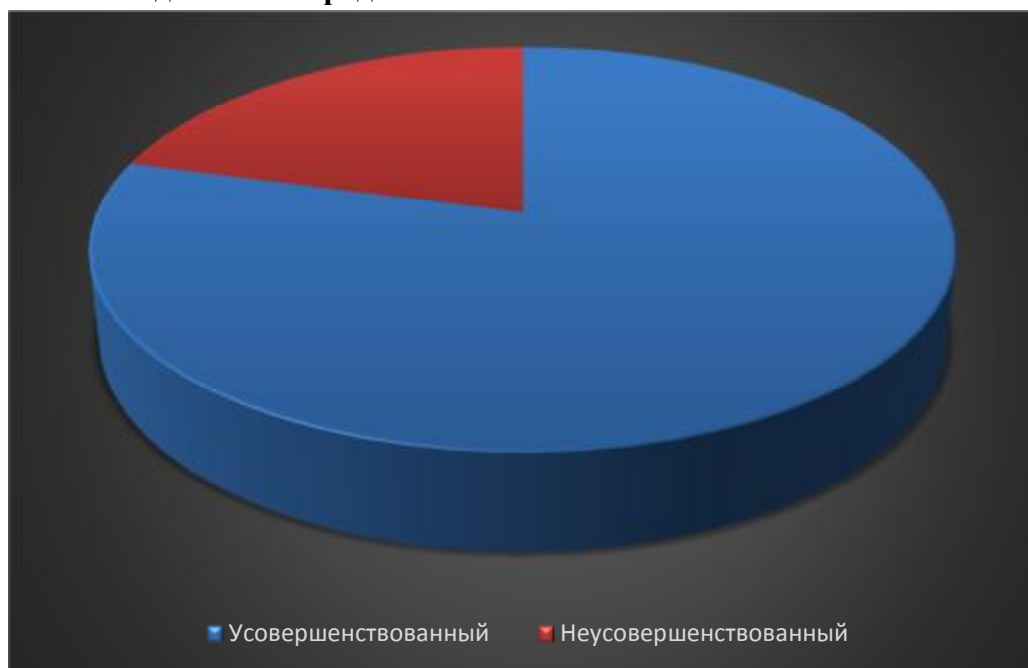
Дороги в Моздокском городском поселении различаются по типу покрытия, информация о протяжённости дорог с распределением по типам покрытия представлена в таблице 10 доленое распределение графически отображено на рисунке 4.

Таблица 10.

Состав дорог по типам покрытия

№ п/п	Тип дорожного покрытия	Протяженность, км.	Долевой состав, %
1	Усовершенствованный	84,8	79,21
2	Неусовершенствованный	22,26	20,79
	Итого	107,06	100

Рисунок 4. Долевое распределение по типам покрытий автодорог муниципального образования Моздокского городского поселения



На территории муниципального образования Моздокского городского поселения расположены сети уличного освещения протяженностью 41,07 км и 1015 светильника.

Главные искусственные сооружения города:

- мост на Владикавказ, построенный в 1930 г. Мост длиной 250 м имеет ширину 17,5 м, два тротуара по 0,75 м. Мост соединяет г. Моздок с республиканским центром. По нему проходит кратчайший путь до г. Владикавказа через Ингушетию. До недавнего времени мост пользовался большой популярностью, но, в связи с обостренной ситуацией на ближнем востоке, мост используется в данное время только транзитным транспортом.

- путепровод Моздок - с. Троицкое через железную дорогу, построенный в 1994 г. Мост длиной 37,5 м имеет ширину 25 м, два тротуара по 2,25 м. По путепроводу осуществляется интенсивное движение автотранспорта, в том числе автобусов. Путепровод находится в хорошем состоянии.

- путепровод на Полевой - Проездной, построенный в 2006 г. Мост длиной 38 м имеет ширину 25 м, два тротуара по 2,25 м. Путепровод построен в дополнение к железнодорожному переезду.

- оградительная дамба от затопления, построенная в 1963-1966 гг., общим протяжением 4,4 км, ширина по верху дамбы 4-5 м, гравийное покрытие которой

используют легковые машины в качестве автомобильной дороги.

К прочим искусственным сооружениям относятся малые (до 5 м) однопролетные мосты в виде железобетонных плит через сеть каналов города, построенную для осушения заболоченных территорий местности.

Многоуровневые развязки на автомобильных дорогах отсутствуют.

Важным элементом работы Моздокского транспортного узла является наличие транзитных потоков, проходящих непосредственно через его территорию. Через город следует основной поток транспорта, следующего на Владикавказ, а также потоки грузов, которые формируются в пределах города. В настоящее время основными маршрутами транзитного транспорта является:

- Владикавказ – Прохладное по ул. Проездная, ул. Мира, ул. Юбилейная;
- в направлении на Павлодольскую по ул. Красная с. Луковская;
- в направлении на Курскую по ул. Богдана Хмельницкого через путепровод;
- в направлении на Гудермес по ул. Первомайской.

Уровень загрузки дорог движением - это показатель, характеризующий условия и безопасность движения автомобилей и определяемый отношением интенсивности движения автомобилей к пропускной способности этого участка.

На сегодняшний день светофорное регулирование осуществляется на перекрестках с интенсивными транспортными и пешеходными потоками. Для управления светофорной сигнализацией используются дорожные контроллеры ДКСТ, способные реализовать системные режимы.

Для регулирования очередности пропуска транспортных средств и пешеходов применяются светофоры на основе светоизлучающих диодов. Для информирования пешеходов о времени горения зеленого и красного сигналов в ряде случаев применены табло обратного отсчета времени. На некоторых светофорных объектах установлены звуковые сигнализаторы. Светофоры установлены в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2004.

Таблица 11.

Установленные светофоры

Наименование объекта	Количество светофоров на объекте	
	транспортных	пешеходных
ул. Б. Хмельницкого	16	6
ул. Комсомольская	1	
ул. Форштадская	5	2
ул. Шаумяна	4	8
Всего	26	16

Пропускной способностью полосы улиц и дорог регулируемого движения называется зависящее от условий и организации движения максимальное количество транспортных средств, проходящих по полосе в течение одного часа в одном направлении при соблюдении условий безопасности движения. Несоответствие динамичного роста объемов движения низкими темпами увеличения пропускной способности дорожных

сетей ведёт к перегруженности существующей дорожной инфраструктуры, и как следствие - к регулярным и повсеместным нарушениям нормального режима движения транспортных потоков, образованию локальных, а в дальнейшем и сетевых заторов. Пропускная способность исследуемого сечения проезжей части, прежде всего, зависит от ширины проезжей части, длительности периода фактического пропуска машин в течение часа через данное сечение, скорости движения транспорта, состава транспортного потока, разделения транспортных потоков по направлениям движения на перекрестке. Пропускная способность проезжей части определяется числом полос движения и пропускной способностью каждой из них, характером движения на магистрали (непрерывное или регулируемое).

Сеть магистральных дорог города направлена на кратчайшее соединение моста на Владикавказ и выезда на Прохладный. Основной транспортной осью города является автомобильная дорога Ставрополь-Прохладный-Моздок-Крайновка. Согласно распоряжению Росавтодора утверждено обоснование инвестиций в реконструкцию данной автодороги по категориям I, II, III на различных участках реконструкции.

Основными магистралями городского значения являются:

- ул. Мира – связывает центр города, автовокзал с выездом из города по мосту на Владикавказ. Имеет ширину в красных линиях 30-35 м., по проезжей части 10-15 м. Почти на всем протяжении улицы есть две полосы движения в каждом направлении. По магистрали осуществляется интенсивное движение автотранспорта, в т.ч. автобусов. Интенсивность движения по ул. Мира составляет 11914 авт/сут.

- ул. Вокзальная – связывает центральную улицу города Кирова с ул. Проездной, имеющей выход на северную часть города и на выезд из города. По ней осуществляется интенсивное движение автотранспорта, в т.ч. городского. Улица имеет ширину в красных линиях 25-30 м., по проезжей части 15 м.

- ул. Кирова – имеет важное историческое значение для города. Проходит в центре исторической части города, поэтому не имеет возможности для реконструкции. В пределах исторической части города имеет ширину в красных линиях 13-15 м., по проезжей части 11 м. В пределах улиц Вокзальной и Садовой разделена полосой зеленых насаждений на две дороги, имеющие по две полосы движения автомобилей. Ширина дороги в красных линиях 35-45 м., по проезжей части каждая дорога имеет ширину 11 м. По ул. Кирова осуществляется интенсивное движение автотранспорта, городского транспорта и пешеходов. Интенсивность движения по ул. Кирова 12720 авт/сут.

- ул. Первомайская – проходит в исторической части города, связывает центр города с выездом из города на Гудермес. Реконструкция ее затруднена. Ширина в красных линиях 22,5 м, по проезжей части 8 м. Большая интенсивность движения автотранспорта и пешеходов.

- ул. Юбилейная - Проходит в исторической части города, вследствие чего ее реконструкция крайне затруднена. Имеет ширину в красных линиях 11 м., по проезжей части 8 м. По магистрали осуществляется интенсивное движение автотранспорта. Интенсивность движения 11570 авт/сут.

Общая протяженность магистралей городского значения 8,3 км. Плотность магистральной сети в селитебной части города 0,81 км/км².

Основными магистралями районного значения являются:

- ул. Проездная – связывает ул. Мира с выездом из города на Прохладный. Имеет ширину в красных линиях 30 м., по проезжей части 15 м. На всем протяжении улица имеет по две полосы движения автотранспорта в каждом направлении. По магистрали осуществляется интенсивное движение автотранспорта, в т.ч. автобусов, т.к. улица имеет выход на ж/д. переезд, соединяющий южную и северную части города.

- ул. Шаумяна, ул. Комсомольская, ул. Близнюка, ул. Грозненская, ул. Надтеречная, ул. Салганюка, ул. Свердлова, ул. Тараса Шевченко, ул. Торговая - сеть дорог, направленная на обслуживание исторической части города, вследствие чего их реконструкция крайне затруднена. В основном имеют ширину в красных линиях 11 м., по проезжей части 8 м. По магистралям осуществляется интенсивное движение автотранспорта. Интенсивность движения по ул. Шаумяна - 2516 авт/сут, по ул. Комсомольской - 3840 авт/сут.

- ул. Железнодорожная, ул. Гардинная, ул. Гагарина – сеть улиц в северной промышленной части города. Ширина в красных линиях 18 м., по проезжей части 7,5 м. Имеют небольшой потенциал для расширения.

- ул. Фрунзе - соединяет центр Моздока и станицу Луковская. Имеет ширину в красных линиях 22 м, по проезжей части 8 м. Не имеет потенциала для расширения.

- ул. Форштадская – соединяет центр Моздока и станицу Луковская. Имеет ширину в красных линиях 21 м, по проезжей части 6,1 м. Не имеет потенциала для расширения.

- ул. Богдана Хмельницкого – проходит на окраине Южного района, имеет выход на путепровод, ведущий в северную часть города. Ширина в красных линиях 14 м., по проезжей части 11,9 м. Не имеет потенциала для расширения.

Большинство из перечисленных магистралей районного значения имеют по одной полосе движения в каждом направлении. Общая протяженность магистралей районного значения 23,4 км. Плотность магистральной сети в селитебной части города 2,28 км/км².

Всего протяженность магистралей всех классов 31,67 км. Плотность магистральной сети города 3,1 км/км².

В настоящее время отсутствуют данные исследований, позволяющих объективно оценить размеры транспортных потоков в пределах города. Оценка транспортных потоков проводилась на основе визуальных обследований городских магистралей, проведенных авторами.

Выявлено, что основные потоки транспорта в пределах города, тяготеют к следующим пунктам:

- району Нижнего рынка;
- району Больницы и малого рынка;
- району Администрации и полиции;
- ВУЗам и ССУЗам;
- району вокзала;
- району автовокзала.

Роль основного коммуникационного узла в городе играет Нижний Рынок. Большинство городских и районных маршрутов имеют конечную остановку в районе

Нижнего Рынка. Все прилегающие к рынку улицы заставлены стоячим автотранспортом, что повышает опасность в этом районе и ухудшает санитарно-гигиенические условия в прилегающей застройке.

В части обеспеченности транспортными коммуникациями город делится на три района:

I. Историческая часть города в районе Нижнего рынка и ул. Кирова. Эта часть города обеспечена частой сеткой узких улиц, мало пригодных для движения на транспорте и неспособных принять существующие объемы движения.

II. Основная часть города в районе вокзала и автовокзала. Эта часть обеспечена наиболее широкими улицами, имеющими по две полосы движения автотранспорта в каждом направлении. Основной магистралью являются ул. Мира, ул. Кирова, ул. Вокзальная, ул. Проездная.

III. Северная часть города, отрезанная от основного города линией железной дороги, которая в свою очередь, делится на два подрайона: жилой район, промышленный район. Здесь мало пунктов, образующих транспортные потоки. Из-за наличия железной дороги затруднены связи с другими районами города. Вследствие малого числа переездов через железную дорогу большое количество людей подвергается серьезной опасности, пересекая железнодорожные пути в неположенных местах. Улично-дорожная сеть здесь крайне запутана, мало дорог с твердым покрытием.

Первый район связан со вторым по ул. Кирова и ул. Юбилейной. Ул. Кирова в районе администрации перекрыта для движения автотранспорта, что приводит к необходимости объезжать через другие улицы исторической части города. Ул. Юбилейная проходит по границе исторической части города. Первый район связан с третьим через основную часть города.

Северная часть города связана с основной через две точки: ж/д. переезд по ул. Полевой (также путепровод в том же районе, который на момент составления данного генерального плана не введен в эксплуатацию), путепровод через железнодорожные пути по ул. Богдана Хмельницкого.

В целом транспортная система города справляется с существующими потоками, которые на периферии распределяются по незагруженной сети магистралей и жилых улиц. Вместе с тем, на территории города имеется ряд «слабых мест», в которых возникновение внештатных ситуаций немедленно приводит к негативным явлениям по всей системе транспортных связей.

Таковыми «слабыми местами» являются:

- Нижний рынок и подъезды к нему, в которых постоянно скапливается огромное количество машин, из-за чего создаются стесненные условия для движения транспорта.

- Магистрали, чья пропускная способность не удовлетворяет размерам существующего и, в большей степени, проектируемого движения. Это большинство магистралей всей исторической части города.

- Железнодорожный переезд и путепровод, которые не обеспечивают достаточно места для передвижения пешеходов между южной и северной частями города.

В соответствии с проведенным анализом по муниципальному образованию город Моздок можно выделить наиболее загруженные участки улично-дорожной сети города, требующие первоочередного внимания к решению образующихся проблем.

Таблица 12.

Сведения об участках с перегруженным дорожным движением на дорожной сети муниципального образования Моздокского городского поселения

№ пп	Название дорог/улиц	Адреса участков перегруженных дорожным движением	
		начало участка	конец участка
1.	ул. Кирова	на всей протяженности	
2.	ул. Комсомольская	на всей протяженности	
3.	ул. Первомайская	ул. Армянская	ул. Торговая
4.	ул. Салганюка	ул. Юбилейная	ул. Б. Хмельницкого
5.	ул. Соколовского	ул. Комсомольская	ул. Юбилейная
6.	ул. Торговая	ул. Комсомольская	ул. Социалистическая

Средние скорости сообщения неуклонно падают, и в отдельные дни на некоторых участках дорог достигает 5-10 км/ч. Системные сбои в дорожном движении приводят к резкому увеличению затрат времени на перевозки, повышению расхода топлива, росту числа дорожно-транспортных происшествий, ухудшению экологической ситуации. В конечном итоге, такая ситуация ведет к повышению себестоимости автомобильных перевозок, снижению их качества и надежности, снижению эффективности работы всех городских служб, ощутимому снижению качества жизни населения.

Анализ ситуации показывает, что перегруженность движением улично-дорожной сети обусловлена совокупным влиянием ряда факторов разнонаправленного действия:

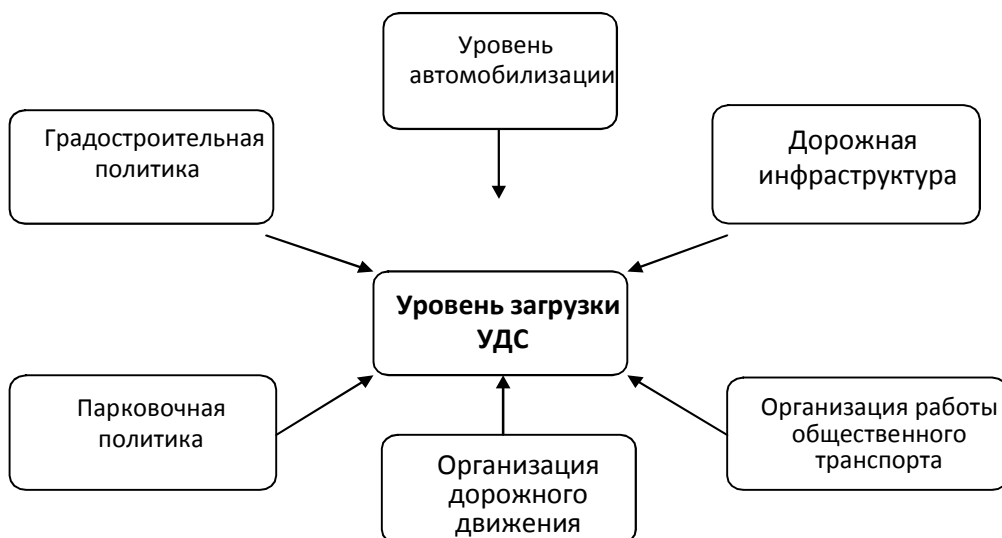
1) Динамичным нерегулируемым ростом спроса на пропускную способность улично-дорожной сети, которая обусловлена:

- высокими темпами автомобилизации, и прежде всего ростом парка легковых автомобилей;
- непродуманным территориальным зонированием, планировкой и застройкой городских территорий, ведущейся без учёта формируемого транспортного спроса и пропускной способности улично-дорожной инфраструктуры;
- низкой конкурентоспособностью общественного пассажирского транспорта по сравнению с личным легковым транспортом.

2) Недостаточной пропускной способностью улично-дорожной инфраструктуры, которая обусловлена:

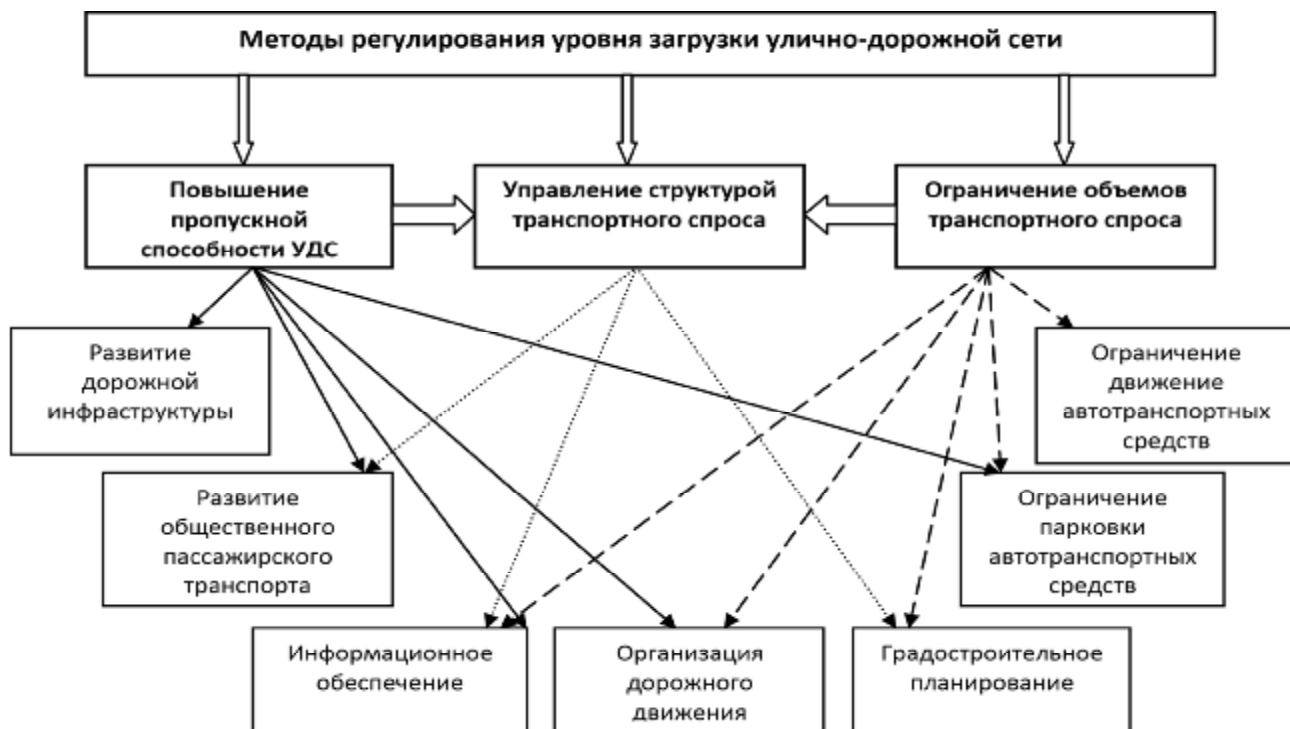
- низкими темпами строительства и реконструкции улично-дорожной сети по сравнению с растущим спросом на её пропускную способность;
- неоптимальным использованием пропускной способности существующей улично-дорожной сети.

Рисунок 5. Факторы, формирующие уровень загрузки улично-дорожной сети.



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

Рисунок 6. Методы регулирования уровня загрузки улично-дорожной сети.



Распределение транспортной потребности в течение суток неодинаково. Максимум наблюдается в утреннее (7-10 часов) и вечернее (15-18 часов) время.

Обслуживание дорог осуществляется подрядной организацией по муниципальному контракту на выполнение комплекса работ по содержанию муниципальных автомобильных дорог, тротуаров и дорожных сооружений на территории муниципального образования Моздокского городского поселения, заключаемому ежегодно. В состав работ входит:

1. Содержание муниципальных автомобильных дорог и тротуаров, включающие в себя работы с учётом сезонных условий по уходу за дорожными одеждами, полосой отвода, земляного полотна, системой водоотвода, дорожными сооружениями – элементами обустройства дорог; озеленению; организации и безопасности движения и прочие работы, в результате которых поддерживается транспортно-эксплуатационное состояние дорог, тротуаров и дорожных сооружений в соответствии с действующей нормативной документацией;
2. Борьба с зимней скользкостью с уборкой снежных валов с обочин;
3. Содержание автобусных остановок и прилегающей к остановкам территории;
4. Нанесение вновь и восстановление изношенной горизонтальной разметки;
5. Содержание в чистоте и порядке стоянок автомобилей (парковок);
6. Содержание перекрестков, пешеходных переходов, индикаторов пешеходных переходов, а также подъездных дорог к пожарным водоёмам и площадок перед ними.

Проверка качества выполнения работ осуществляется по согласованному графику, с составлением итогового акта оценки качества содержания муниципальных автодорог в соответствии с утвержденными критериями.

В течении 2016 года проводились следующие мероприятия:

1. текущий ремонт автомобильных дорог с асфальтобетонным покрытием – 13418,51 м²;
2. ремонт тротуаров и бордюрного камня;
3. ремонт тротуаров с укладкой тактильной плитки;

Состояние автодорог, пролегающих по территории Моздокского городского поселения, оценивается как удовлетворительное. Два раза в год проводится комиссионное обследование дорог местного значения с оценкой технического состояния. Результаты указанной оценки применяются при планировании работ по ремонту покрытия дорог и составлении смет. Ежегодно проводимые мероприятия по развитию сети улиц и дорог, благоустройству дворовых территорий, повышению безопасности дорожного движения дают свои результаты.

Таблица 13.

Сведения об участках с повреждённым дорожным покрытием на дорожной сети

№ п/п	Название дорог/улиц	Адреса участков с проезжей частью, находящейся в неудовлетворительном состоянии	
		начало участка	конец участка
1.	ул. Кирова	в районе перекрестка с ул. Мира	
2.	ул. Салганюка	ул. Кирова	ул. Юбилейная
3.	ул. Комсомольская	на всей протяженности	
4.	ул. Первомайская	ул. Юбилейная	ж/д переезд
5.	ул. Железнодорожная	ул. Гагарина	ул. Кумача
6.	ул. Б. Хмельницкого	частично на всей протяженности	
7.	ул. Мира	ул. Степная	ул. Юбилейная
8.	ул. Грозненская	ул. Кирова	ул. Шаумяна
9.	ул. К. Маркса	ул. Садовая	ул. Юбилейная
10.	ул. Садовая	ул. К. Маркса	ул. Юбилейная
11.	ул. Фурманова	ул. Социалистическая	ул. Салганюка

1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации города, обеспеченность парковками (парковочными местами)

Функционирование транспортной инфраструктуры на прямую зависит от состава транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального образования. Рост автомобильного парка в целом и значительное увеличение доли тяжеловесных транспортных средств приводят повышению нагрузки на улично-дорожную сеть, преждевременному износу автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повышению аварийности. Для соответствия транспортной инфраструктуры муниципального образования росту потребностей населения необходимо своевременное решение задач, определяемых в соответствии с тенденциями социально-экономического развития.

По данным ГИБДД МВД автомобильный парк в Моздокском городском поселении преимущественно состоит из легковых автомобилей, в подавляющем большинстве принадлежащих частным лицам. Количество зарегистрированных транспортных средств по данным РЭГ ГИБДД ОМВД России по Моздокскому району представлено в таблице 14.

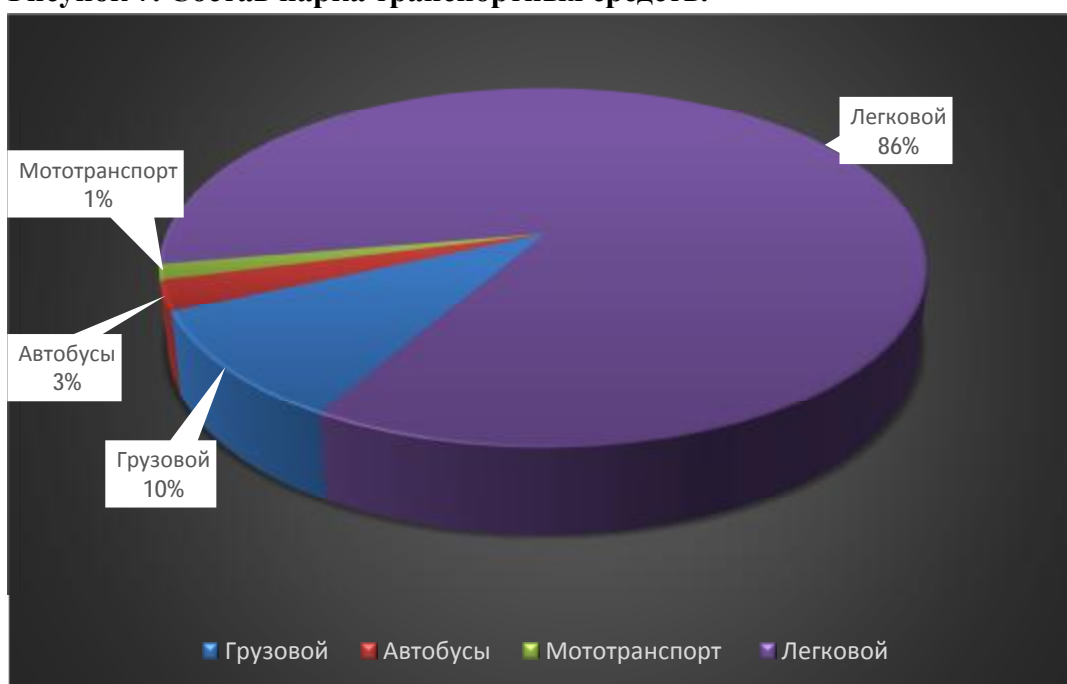
Таблица 14.

Количество зарегистрированных транспортных средств

Тип	2014	2015	2016
категория А	5336	5683	6396

категория В	24569	26167	29449
категория С	2690	2865	3224
категория Е	1394	1485	1671
категория D	665	708	797
Всего	34 654	36 908	41 538

Рисунок 7. Состав парка транспортных средств.



Оценка уровня автомобилизации муниципального образования Моздокского района представлена в таблице 15.

Таблица 15.

Оценка уровня автомобилизации Моздокского района

№	Показатели	2014	2015	2016
1	Общая численность населения района, чел.	85877	86621	87164
2	Количество автомобилей у населения, ед.	34 654	36 908	41 538
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	404	426	477

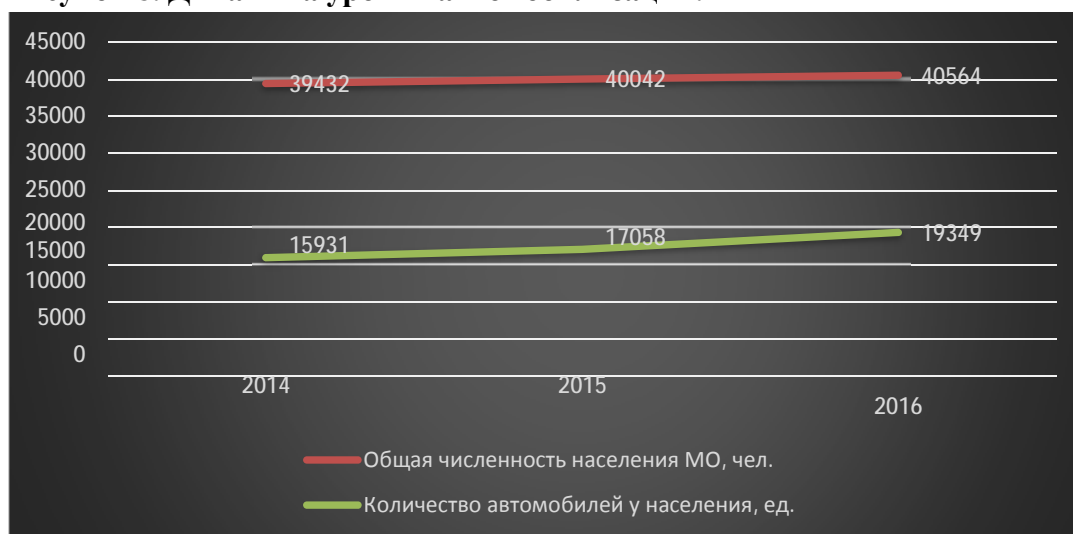
В соответствии с проведенными расчетами наблюдается стабильное увеличение количества зарегистрированных транспортных средств на территории муниципального образования Моздокское городское поселение.

Таблица 16.

Оценка уровня автомобилизации Моздокского городского поселения

Показатели	Общая численность населения МО, чел.	Количество автомобилей у населения, ед.	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.
2014	39432	15931	404
2015	40042	17058	426
2016	40564	19349	477

Рисунок 8. Динамика уровня автомобилизации.



В целом динамика изменения количества транспортных средств, зарегистрированных на территории муниципального образования, не влияет на развитие транспортной Моздокского городского поселения в связи с сохраняющимся высоким уровнем автомобилизации населения.

Для хранения индивидуального транспорта на территории города имеются:

- наземные стоянки индивидуального транспорта;
- гаражи индивидуального транспорта.

Таблица 17.

Гаражно-строительные кооперативы

№ п/п	Наименование	Адрес	Вместимость, гаражей
1.	Гаражный кооператив №1	ул. Энгельса, 1А	250
2.	Гаражно-строительный кооператив №2	ул. Коммунальная, 6	340
3.	Гаражный кооператив №3	квартал ДОС-1	300
4.	Гаражный кооператив №4	микрорайон Моздок-1	406
5.	Гаражно-строительный кооператив №5	ул. Коммунальная, 2	311
6.	Гаражный кооператив №6	ул. Коммунальная, 1	305
Всего:			1912

В индивидуальной жилой застройке хранение автотранспорта осуществляется на приусадебных участках. Данного количества мест хранения недостаточно для обеспечения необходимой потребности. Количество автомобилей, которое необходимо обеспечить местами постоянного хранения в соответствии с текущим уровнем автомобилизации составляет 17 414 единиц.

Спрос на парковки в зонах повышенного притяжения пассажиропотока уже сегодня превышает ёмкость парковочного пространства. Припаркованный на проезжей части автотранспорт является существенным фактором замедления движения транспортных потоков.

Практически на всех парковочных местах возле общественных зданий для автомобилей маломобильных групп населения определены места с установкой дорожных знаков ПДД 8.17 «Инвалиды», 6.4 «Парковка (парковочное место)».

Не менее остро стоит проблема с местами хранения автотранспорта в «спальных» районах города. Из-за нехватки парковочного пространства владельцы автотранспортных средств оставляют их на газонах, тротуарах, детских и спортивных площадках и прочих территориях, не предназначенных для данных целей.

Главной целью регулирования парковочного пространства является формирование комфортной и доступной городской среды.

Для достижения данной цели необходимо выполнение следующих условий:

- комплексное развитие системы общественного транспорта;
- увеличение пропускной способности опорной улично-дорожной сети;
- снижение затрат времени пассажиров в пути;
- обеспечение гарантированных свободных мест для парковки;
- снижение экологической нагрузки.

При этом необходимо соблюдение баланса между интересами всех участников движения, жителей города, бизнеса.

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

Пассажирский транспорт является важнейшим элементом сферы обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества. Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванные производственными, бытовыми, культурными связями. Основным пассажирским транспортом является автобус.

Пассажирские перевозки на территории Моздокского городского поселения и по Моздокскому району осуществляются следующими маршрутами: № 1, № 2 (102), № 3 (103), № 4 (104), № 5, № 6 (106), № 7, № 8 (108), № 9, № 10, №12, №14, №15, № 111, № 112, № 113, № 114, № 115.

Пассажирские перевозки в Моздокском городском поселении осуществляются городскими автобусами общего пользования, ведомственными автобусами предприятий по специальным маршрутам, индивидуальным транспортом по лицензиям на перевозки, личным автотранспортом и маршрутными такси.

Реестр маршрутов регулярных перевозок на муниципальной маршрутной сети города утвержден постановлением Администрации Моздокского городского поселения. Начальные и конечные пункты городских маршрутов, протяженность маршрутов, представлены ниже в таблице 18.

Таблица 18.

Реестр муниципальных автобусных маршрутов регулярных перевозок в Моздокском городском поселении

№ п/п	Наименование маршрута	Интервал движения, минуты	Количество рейсов	Расстояние	Примечание
Городские маршруты					
1	№1 Автостанция - Рынок	3	360	6.8	Постоянно
2	№5 Рынок - Кирпичный Завод	3	36	7.7	Постоянно
3	№7 Рынок - Б. Хмельницкого	3	36	8.2	Постоянно
4	№8 Рынок - ул. Фрунзе	4	48	4.2	Постоянно
5	№9 Рынок - ДОС	4	48	4.0	Постоянно
6	№10 Рынок - Кирпичный Завод	2	24	7.0	Постоянно
7	№12 Рынок - Автостанция	2	24	8.2	Постоянно
8	№14 Подлесная площадь - Рынок	2	24	6,7	Постоянно
9	№ 15 Рынок - кафе «Легенда»	4	48	5.1	Постоянно

Автобусные маршруты связывают между собой все районы города. Протяженность существующих линий движения общественного транспорта составляет 57,9 км. Автобусное движение в городе осуществляется по улицам: Торговой, Шевченко, Соколовского, Пушкина, Кирова, Вокзальной, Мира, Степной, Усанова, Проездной, Артиллерийской, Заводской, Салганюка, Первомайской, Б. Хмельницкого, Комсомольской, Надтеречной, Савельева, 50-лет Октября, Гуржибекова, Ленина, Фрунзе, Пролетарской, Хетагурова, Тельмана, 3. Космодемьянской, Железнодорожной, Юбилейной, Транспортной, Коммунальной, Полевой, Грозненской, Шаумяна, Садовой. Большая часть автобусных маршрутов начинается в районе Нижнего рынка на ул. Торговой.

Таблица 19.

Основных эксплуатационные показатели городских маршрутов

	2009г.	2010г.	2011г.	2012г.	2013г.	2014г.
Автобусный маршрут №1						
Средне – годовое количество работавших автобусов	85	85	85	85	85	85
В том числе:	85	85	85	85	85	85
Марка автобусов	Газель	Газель	Газель	Газель	Газель	Газель
Перевезено пассажиров (тыс.)	119,2	89,9	97,9	98,4	116,2	103,2
Эксплуатационная скорость (км час)	12,5	12,3	12,5	12,5	12,5	12,5
Коэффициент использования вместимости	0,046	0,044	0,045	0,045	0,046	0,046
Количество рейсов:						
В летний период	25145	29669	28968	29,514	25145	25145
В зимний период	25145	29669	27598	28,113	25145	25145
Автобусный маршрут №5						
Средне – годовое количество работавших микроавтобусов	3	4	4	3	4	4
Марка микроавтобусов	ГАЗ 322132	ГАЗ 322132	ГАЗ 322132	ГАЗ 322132	ГАЗ 322132	ГАЗ 322132
Перевезено пассажиров (тыс.)	54,7	61,2	64,7	54,7	61,2	64,7
Эксплуатационная скорость (км час)	20,2	20,2	20,2	20,2	20,2	20,2
Количество рейсов:						
В летний период	7040	7040	7040	7040	7040	7040
В зимний период	7040	7040	7040	7040	7040	7040
Автобусный маршрут №7						
Средне – годовое количество работавших микроавтобусов	3	3	4	4	4	4
Марка микроавтобусов	ГАЗ - 322132	ГАЗ - 322132	ГАЗ - 322132	ГАЗ - 322132	ГАЗ - 322132	ГАЗ - 322132
Перевезено пассажиров (тыс.)	52.4	52.2	56.3	57.8	-	-
Эксплуатационная скорость (км час)	20,5	20,5	19,4	20,2	-	-
Количество рейсов:						

В летний период	5730	5732	5845	5793	-	-
В зимний период	5730	5732	5758	5614	-	-
Автобусный маршрут №8						
Средне – годовое количество работавших микроавтобусов	6	6	6	6	6	6
Марка микроавтобусов	ГАЗ - 322132	ГАЗ - 322132	ГАЗ - 322132	ГАЗ - 322132	ГАЗ - 322132	ГАЗ - 322132
Перевезено пассажиров (тыс.)	108,6	108,4	108,6	107,6	104,6	106,6
Эксплуатационная скорость (км час)	19,4	19,3	19,5	19,5	19,5	19,5
Количество рейсов:						
В летний период	14150	14200	14193	14250	14250	14250
В зимний период	14000	14100	14098	14230	14230	14230
Автобусный маршрут №9						
Средне – годовое количество работавших микроавтобусов	6	6	6	6	6	6
Марка микроавтобусов	ГАЗ - 322132	ГАЗ - 322132	ГАЗ - 322132	ГАЗ - 322132	ГАЗ - 322132	ГАЗ - 322132
Перевезено пассажиров (тыс.)	108,6	108,6	108,8	108,4	-	-
Эксплуатационная скорость (км час)	19,4	19,4	19,4	19,6	-	-
Количество рейсов:						
В летний период	14150	14150	14164	14168	-	-
В зимний период	14000	14000	14020	14054	-	-
Автобусный маршрут №10						
Средне – годовое количество работавших микроавтобусов	3	3	3	3	3	3
Марка микроавтобусов	ГАЗ - 322132	ГАЗ - 322132	ГАЗ - 322132	ГАЗ - 322132	ГАЗ - 322132	ГАЗ - 322132
Перевезено пассажиров (тыс.)	101,6	98,6	99,4	98,9	101,6	98,6
Эксплуатационная скорость (км час)	19,4	19,4	19,5	19,6	19,4	19,4
Количество рейсов:						
В летний период	12150	12150	12364	12345	12150	12150
В зимний период	11000	11000	12050	11936	11000	11000
Автобусный маршрут №12						
Средне – годовое	3	3	3	3	3	3

количество работавших микроавтобусов						
Марка микроавтобусов	ГАЗ 322132	ГАЗ 322132	ГАЗ 322132	ГАЗ 322132	ГАЗ 322132	ГАЗ 322132
Перевезено пассажиров (тыс.)	54,7	61,2	62,1	61,9	56,5	54,5
Эксплуатационная скорость (км час)	20,2	20,2	19,9	19,7	19,1	20,2
Количество рейсов:						
В летний период	7040	7040	7040	7040	7064	7040
В зимний период	7040	7040	7040	7040	7064	7040
Автобусный маршрут №14						
Средне – годовое количество работавших микроавтобусов	3	3	3	3	3	3
Марка микроавтобусов	ГАЗ 322132	ГАЗ 322132	ГАЗ 322132	ГАЗ 322132	ГАЗ 322132	ГАЗ 322132
Перевезено пассажиров (тыс.)	96,5	97,4	96,3	97,5	98,6	97,4
Эксплуатационная скорость (км час)	21,3	21,3	20,7	21	21,2	21,3
Количество рейсов:	11234	11234	11234	11234	112234	11234
В летний период						
В зимний период	11130	11300	11320	11295	11295	11300
Автобусный маршрут №15						
Средне – годовое количество работавших автобусов	6	6	6	6	6	6
В том числе:	6	6	6	6	6	6
Марка автобусов	Газель	Газель	Газель	Газель	Газель	Газель
Эксплуатационная скорость (км час)	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4

Для обслуживания населения имеется 93 остановки общественного транспорта.

Таблица 20.

Автобусные остановки

№	Наименование автобусной остановки	Адрес	Проходящие маршруты
Маршрут № 1			
1.	Нижний рынок	Ул. Торговая, 28а	1,5,8,9,10,12, 14,15
2.	Комендатура	Ул. Фурманова, 4	1,5,8,9,10,12, 14,15

3.	Интернат	Ул. Шевченко, 19	1,5,8,9,10,12, 14,15
4.	Аптека № 45	Ул. Соколовского, 34	1,5,7,8,9,10, 12, 14,15
5.	Пушкинская	Ул. Кирова, 46 а	1,5,7,8,9,10, 12, 14,15
6.	Ростовская	Ул. Кирова, 76	1,5,7,9,10,14, 15
7.	Техникум	Ул. Кирова, 96 б	1,5,7,9,10,15
8.	Хлебозавод	Ул. Кирова, 102	1,5,9
9.	Больница	Ул. Кирова, 116	1,5,9
10.	ПАП	Ул. Кирова, 128	1, 12
11.	Ж.Д. вокзал	Ул. Вокзальная, 2	1,12
12.	Водокачка	Ул. Вокзальная, 36	1, 12
13.	Детский сад «Забава»	Ул. Вокзальная, 48	1,12
14.	Проездная	Ул. Проездная, 13	1,12
15.	ДОС	Ул. Степная, 25	1, 12, 15
16.	Автостанция	Ул. Усанова, 2	1, 12, 15
17.	Старые Электросети	Моздок -1/28	1, 12, 15
18.	ДОС	Моздок - 1/16	1, 12, 15
19.	Проездная	Ул. Маркова, 67 а	1,12
20.	Водокачка	Ул. Вокзальная, 27	1,12
21.	Ж.Д. вокзал	Ул. Вокзальная, 1	1,12
22.	Швейная фабрика	Ул. Кирова, 153	1
23.	Больница	Ул. Кирова, 145	1,5,9
24.	Хлебозавод	Ул. Кирова, 111	1,5,8,9,15
25.	Техникум	Ул. Кирова, 93	1,5,7,9,10,15
26.	Ростовская	Ул. Кирова, 83	1,5,7,9,10,12, 15
27.	Пушкинская	Ул. Кирова, 51	1,5,7,8,9,10,12,14,15
28.	Горсовет	Ул. Комсомольская,47	1,5,7,8,9,10,14,15
29.	Детский парк	Ул. Комсомольская, 19	1,5,8,9,10,12, 14,15
30.	Рынок	Ул. Надтеречная, 18	1,5,8,9,10,12, 14,15
Маршрут № 5			
31.	Налоговая	Ул. Мира, 20	5,9
32.	Налоговая	Ул. Мира, 29	5,9
33.	Маркова	Ул. Мира, 38	5
34.	Ларек «Продукты»	Ул. Мира, 41	5
35.	Заводская	Ул. Заводская, 15	5
36.	Продуктовый магазин	Ул. Заводская, 55	5
37.	Заводская	Ул. Заводская, 119	5
38.	Заводская	Ул. Заводская, 194/1	5
39.	Дружба	Ул. Дружбы, 27	5
40.	Кафе "Кавказ"	ул. Проездная	5
41.	Кафе "Кавказ"	ул. Проездная	5
Маршрут № 7			

42.	Ул. Шевченко	Ул. Шевченко,	7
43.	Котельная	Ул. Первомайская, 46	7
44.	Дом Молитвы	Ул. Первомайская, 83	7
45.	Дом Молитвы	Ул. Первомайская, 106	7
46.	СОШ № 6	Ул. Первомайская, 140	7
47.	Продуктовый магазин «Олеся»	Ул. Первомайская, 150	7
48.	Красный магазин	Ул. Первомайская, 177а	7
49.	Богданка	Ул. Б. Хмельницкого, 530	7
50.	Богданка	Ул. Б. Хмельницкого, 478	7
51.	Богданка	Ул. Б. Хмельницкого, 290	7
52.	Богданка	Ул. Б. Хмельницкого, 74	7
53.	Богданка	Ул. Б. Хмельницкого, 117	7
54.	Богданка	Ул. Б. Хмельницкого, 65	7
55.	Богданка	Ул. Б. Хмельницкого, 8	7
Маршрут № 8			
56.	ГИБДД	Ул. Усанова, 34	8
57.	Магазин «Саяны»	Ул. Фрунзе, 41	8
58.	Пенсионный фонд	Ул. Фрунзе, 7 а	8
59.	Пенсионный фонд	Ул. Фрунзе, 6 в	8
60.	Россельхозбанк	Пл. 50 лет Октября, 41	8
61.	Стоматология	Ул. Савельева, 4 а	8
62.	Савельевская	Ул. Савельева, 2	8
63.	Парк победы	Ул. Форштадская, 5	8
Маршрут № 9			
64.	ДОС-памятник	Моздок-1 д. 13	9, 15
65.	ДОС-памятник	Пролетарская, 27	9, 15
66.	Мечеть	Пролетарская, 83	9, 15
67.	Мечеть	Пролетарская, 56	9, 15
68.	Магазин «Иртыш»	Моздок-1 д. 36	9
Маршрут № 10			
69.	Кирпичный завод	Ул. Л. Кумача, 20 б	10
70.	СОШ № 5	Ул. Железнодорожная, 49	10
71.	Кафе «Смак»	Ул. Железнодорожная, 9	10
72.	ДОУ «Солнышко»	Ул. Гардинная, 2	10
73.	Металлопрокат	Ул. Гагарина, 2	10
74.	Гардинная фабрика	Ул. Фабричная, 1/8	10
75.	Гостиница «Ассоль»	Ул. 3. Космодемьянской, 6	10
Маршрут № 12			
76.	9-ти этажка	Ул. Салганюка, 85	7, 12

77.	Кафе «Эльбрус»	Ул. Юбилейная, 23	12, 14,
74.	Кафе «Эльбрус»	Ул. Юбилейная, 4 в	12, 14,
78.	Восточный рынок	Ул. Юбилейная, 11	12, 14,
79.	Касса аэрофлота	Ул. Юбилейная, 2	12
80.	Магазин «Автозапчасти»	Ул. Транспортная, 1	7, 12
Маршрут № 13			
81.	УМООС	Ул. Полевая, 80 а	13
82.	Кафе «Ласточка»	Ул. Полевая, 7	5, 13
83.	«Ярмарка»	Ул. Коммунальная, 10	13
Маршрут № 14			
84.	9-ти этажка	Ул. Юбилейная, 49	13, 14
85.	Магазин «21 век»	Ул. Юбилейная, 16	13, 14
86.	Магазин «Мир обоев»	Ул. Юбилейная, 72	13, 14
87.	Хугаева	Ул. Хугаева, 18	14
88.	8-я гвардейская	У л. 8-я гвардейская, 24	14
89.	8-я гвардейская	Ул. 8-я гвардейская, 52	14
90.	Дмитриенко	Ул. Дмитриенко, 28	14
91.	Подлесная площадь	Площадь подлесная, 36	14
Маршрут № 15			
92.	Кафе «Легенда»	Ул. Усанова, 6	15
93.	Хлебозавод	Ул. Гуржибекова, 17	15

Пригородные маршруты представлены № 2 – Нижний рынок - с. Троицкое (5,2 км), № 3 – Нижний рынок – с. Луковская (3,5 км), №4, №6,

Автобусное движение организовано в соответствии с расписанием движения маршрутных автобусов, утверждаемым постановлением Администрации города Моздок ежегодно.

На основании приказа Министерства промышленной и транспортной политики Республики Северная-Осетия Алания «13» ноября 2015 г. № 80-ПР «О тарифах на проезд пассажиров в автобусах городского, пригородного и междугородного внутриреспубликанского сообщения на территории Республики Северная Осетия-Алания» тариф на проезд составляет 15 рублей.

Моздокский район имеет развитые автобусные пути сообщения, обеспечивающие связи со всеми регионами республики. В междугороднем сообщении представлены следующие маршруты:

- Моздок - Владикавказ
- Моздок - Ставрополь
- Моздок - Горячеводск
- Моздок - Буденновск
- Моздок - Нальчик

- Моздок - Нефтекумск
- Моздок - Курская
- Моздок - Рощино
- Моздок - Хурикау

На внешних маршрутах среднегодовой объем перевозки пассажиров составляет:

- в междугородном сообщении 92,43 тыс. чел.;
- в пригородном сообщении 1746,48 тыс. чел.

Количество пассажиров, обслуживаемое городским общественным транспортом, представлено в таблице 22.

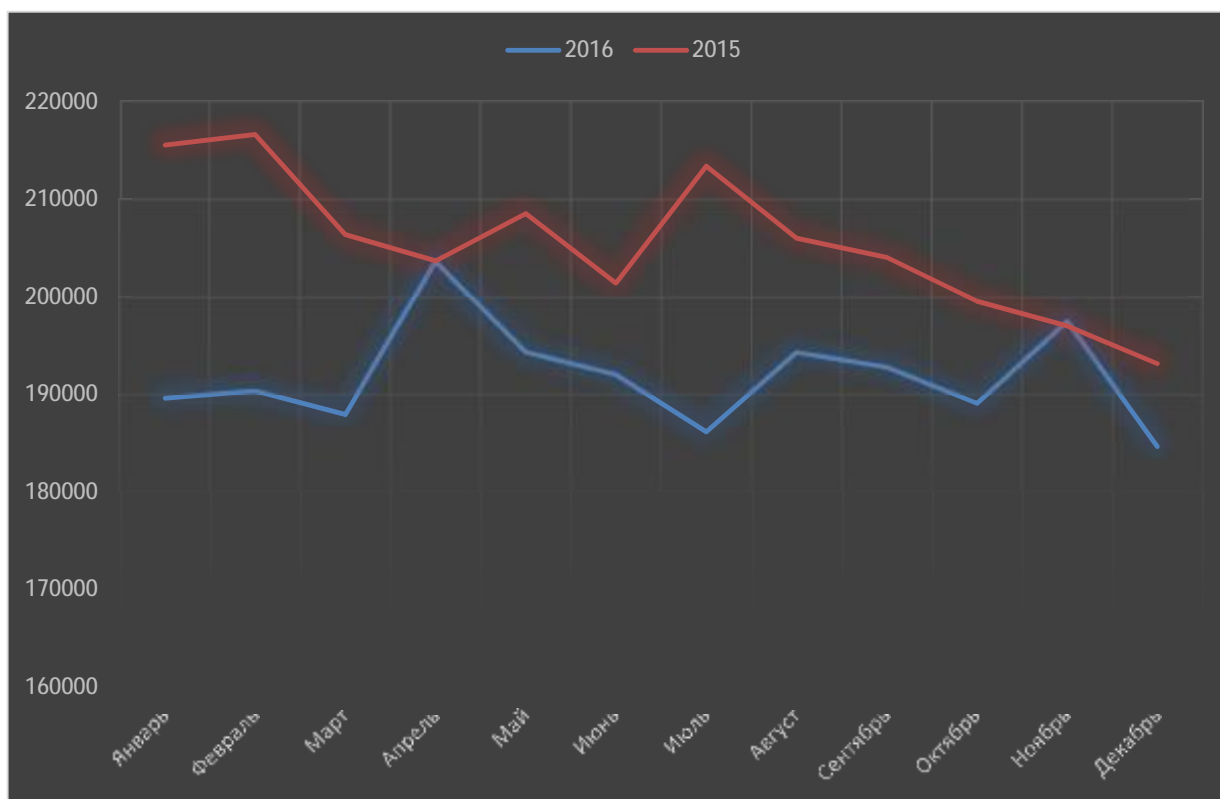
Таблица 22.

Данные по количеству пассажиров, перевезенных общественным транспортом

Год	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь	Всего
2016	189640	190410	187960	203690	194370	192060	186200	194330	192820	189100	197530	184700	2302810
2015	215600	216680	206400	203720	208590	201460	213440	206050	204070	199600	197060	193170	2465840

В соответствии с полученными данными наблюдается снижение количества перевезенных пассажиров. Анализ пассажирооборота позволяет сделать выводы о необходимости дальнейшего развития системы общественного транспорта, поддержания уровня спроса и адаптацию под современные условия. В дальнейшем необходимо предусмотреть оптимизацию маршрутов с возможным увеличением их протяженности с охватом зон перспективной застройки. Реализация данных мероприятий позволит снизить нагрузку на улично-дорожную сеть и повысить качество предоставляемых услуг в рассматриваемом периоде. Проектирование системы общественного транспорта должно полностью отвечать требованиям, предъявляемым в части, касающейся обеспечения доступности объектов общественного транспорта для населения, и, в том числе, для его маломобильных групп.

Рисунок 9. Пассажирооборот городского транспорта.



В городе действуют частные службы перевозок пассажиров – такси, такие как: «Варт», «Экспресс», «Элис», «007», «Миг», «Лидер», «Путник», «Лада», «Эскорт», «Фортуна», «Кавказ» и др. Всего в городе перевозкой пассажиров легковым такси занято 122 индивидуальных предпринимателя. Хранение автомобилей осуществляется, как правило, силами владельцев в обычных гаражах и на приусадебных участках.

1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Для передвижения пешеходов в Моздокском городском поселении предусмотрены тротуары преимущественно с усовершенствованным покрытием. Общая протяженность тротуаров составляет 58,5 км. Характеристика тротуарной сети представлена в таблице 23.

Таблица 23.

Характеристика тротуарной сети муниципального образования Моздокского городского поселения

Место расположения	Вид покрытия	Длина, м.
пл. 50 лет Октября	асфальт, плитка	1442
ул. Достоевского	асфальт	387
ул. Анджиевского	асфальт	1652
ул. Анисимова	асфальт	204,7
ул. Армянская	асфальт	1171

ул. Б. Хмельницкого	асфальт	3171
ул. Вокзальная	асфальт	1064
ул. Гагарина	асфальт	544
ул. Гардинная	асфальт	283
ул. Грозненская	асфальт	490
ул. Грузинская	гравий	815
ул. Гуржибекова	асфальт	1087
ул. Ермоленко	асфальт, плитка	1154
ул. К. Маркса	асфальт	527
ул. К. Хетагурова	асфальт	371
ул. Кирова	асфальт, плитка	5596
ул. Коммунальная	асфальт	1334
ул. Коммунистическая	асфальт	628
ул. Комсомольская	асфальт	2399
ул. Красноармейская	асфальт	727
ул. Маяковского	асфальт	344
ул. Мира	асфальт	2552
ул. Надтеречная	асфальт	565
ул. Некрасова	асфальт	284
ул. О. Кошевого	асфальт	144
ул. Октябрьская	асфальт	783
ул. Орджоникидзе	асфальт	480
ул. П. Гака	асфальт	450
ул. Первомайская	асфальт	1473
ул. Полевая	гравий	1170
ул. Проездная	асфальт	516
ул. Пушкина	асфальт	2478
ул. Ростовская	асфальт	888
ул. Руставели	асфальт	629
ул. С. Аладатова	гравий	97
ул. Савельева	асфальт	492
ул. Садовая	асфальт	674
ул. Салганюка	асфальт	2268
ул. Свердлова	асфальт	1212
ул. Скудра	асфальт	1682
ул. Соколовского	асфальт	1923
ул. Социалистическая	асфальт	400
ул. Т. Шевченко	асфальт	731
ул. Тельмана	асфальт	1106
ул. Торговая	асфальт	182
ул. Транспортная	асфальт	378,6
ул. Уварова	асфальт	958

ул. Фабричная	асфальт	2602
ул. Форштадская	асфальт	391
ул. Фрунзе	асфальт	751,8
ул. Фурманова	асфальт	275
ул. Чкалова	асфальт	124
ул. Шаумяна	асфальт	2436
ул. Шевчука	асфальт	283
ул. Элеваторная	асфальт	389,9
ул. Юбилейная	асфальт	1300
Всего		58459

Передвижения пешеходов практически на всех улицах города отвечают параметрам, предусмотренными нормативными документами. Ширина существующих тротуаров не везде соответствует интенсивности движения пешеходов, часть дорог выполнены по одной стороне.

В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы регулируемые и нерегулируемые пешеходные переходы. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории муниципального образования Моздокского городского поселения не предусмотрены.

Для использования велосипедного движения в спортивно-оздоровительных целях предполагаются велосипедные дорожки с движением в обе стороны в рекреационных зонах на юге, юго-западе и северо-западе городского округа, имеющие выход на основные велотрассы города, используемые для хозяйственно-бытовых нужд населения. Велотрассы проходят с северо-запада на юго-восток по улицам Полевой г. Моздока, Прохладненской, Пролетарской, Коста Хетагурова, Ленина, Кирова и Комсомольской и с юго-запада на северо-восток по следующим улицам: Полевой, Прогонной, Кабардинской - с. Луковской; Чернокурова, Грозненской, по переулку Садовому - г. Моздока и по улицам Мичурина, Бударина и Тимерязева - села Троицкое. Велотрассы устраиваются шириной 1 м в обе стороны на тротуарах города и выделяются маркировочной линией 1.15 и знаком 4.4 «Велосипедная дорожка».

На сегодняшний день велотранспортная инфраструктура в городе развита слабо. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями правил дорожного движения по дорогам общего пользования. Это ведет к возникновению конфликтных ситуаций между велосипедистами и другими участниками дорожного движения, снижению безопасности передвижения пешеходов и повышению нагрузки на улично-дорожную сеть.

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

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

средств. Количество грузовых транспортных средств, зарегистрированных на территории Моздокского района составляет 3 224 ед.

Важным элементом работы Моздокского транспортного узла является наличие транзитных потоков, проходящих непосредственно через его территорию. Через город следует основной поток транспорта, следующего на Владикавказ, а также потоки грузов, которые формируются в пределах города. Движение грузовых транспортных средств на территории муниципального образования Моздокского городского поселения организовано элементами обустройства автомобильных дорог, искусственными и дорожными сооружениями, устроенными в соответствии с правилами дорожного движения. Движение большегрузных транспортных средств организовано в обход территорий жилых микрорайонов. Ежегодно выдаются разрешения для транзита и движения грузового транспорта. В настоящее время основными маршрутами грузового транспорта является:

- г. Прохладный-Павлодарская-Кизляр-Киевское-Вознесенская;
- г. Прохладный по Объездной дороге через Троицкое, по ул. Первомайская, до ул. Юбилейная;
- г. Прохладный по Объездной, Гагарина, Б. Хмельницкого до ул. Транспортная;
- г. Прохладный по Объездной, Фабричная до Гагарина, через Троицкое, Веселовское;
- в направлении на Курскую по ул. Юбилейная, ул. Первомайская через Троицкое.

Маршруты движения грузового транспорта предусматривают заезд в жилую зону. Движение предусмотрено только по главным улицам Моздокского городского поселения. Это создает условия для повышенного уровня загрязнения атмосферного воздуха, повышает нагрузку на дорожно – транспортную сеть и уровень аварийности.

Анализ количества выданных специальных разрешений на движение по автомобильным дорогам местного значения в границах муниципального образования города Моздок транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных грузов, представлен в таблице 24.

Таблица 24.

Осмотрено и допущено к перевозкам опасных грузов с выдачей свидетельств на перевозку опасных грузов

Наименование показателей	2014 год	2015 год	Темп роста к 2014 г, %	2016 год	Темп роста к 2015 г, %	Ожидаемые результаты к 2027 году
Количество выданных специальных разрешений, шт.	86	109	1,2674419	76	0,69724771	98

Данные о количестве выданных специальных разрешений на движение по автомобильным дорогам местного значения в границах муниципального образования города Моздока транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных грузов,

свидетельствуют о не значительном снижении перевозок опасных грузов на территории Моздокского городского поселения.

В Моздокском районе зарегистрировано 163 организации и предприятий - перевозчиков. Оказанием услуг по перевозке пассажиров занято 198 ед. транспортных средств индивидуальных предпринимателей на 25 маршрутах (9 городские и 16 пригородные), из которых 88 обслуживают городские, 62 пригородные, 48 междугородние маршруты. Перевозкой пассажиров легковым такси занято 122 индивидуальных предпринимателя.

Выполнение работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения в текущем периоде осуществляет ОАО Моздокское ДРСУ. Основная цель проводимых работ - обеспечение в период действия муниципального контракта содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения, а также снижения уровня дорожно-транспортных происшествий, сопутствующими условиями которых явились неудовлетворительные дорожные условия.

Муниципальным заданием предусмотрена периодичность уборки автомобильных дорог местного значения согласно технической классификации автомобильных дорог. В соответствии с муниципальным заданием производятся работы по распределению противогололёдных материалов, очистке покрытия и обочин от снега (в том числе автобусных остановок, пешеходных переходов, заездных карманов, тротуаров), вывозу снега, очистке дорожных покрытий от мусора, уборке противогололёдного материала, грейдированию, обслуживанию дорожных знаков, разметки, текущего ремонта.

В целом, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб можно охарактеризовать как удовлетворительную.

1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

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

Увеличение парка транспортных средств при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог привели к ухудшению условий движения. Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах и автомобильных дорогах городского поселения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

Таблица 25.

Аварийность на территории Моздокского района за период 2013-2016гг.

Год	Всего ДТП с пострадавшими	Количество погибших	Количество раненых
2013	53	15	86

2014	53	14	79
2015	59	14	76
2016	64	15	97

За 12 месяцев 2016 года на территории Моздокского района совершено 64 (+5) ДТП (удельный вес составил 10,8% от общего количества зарегистрированных ДТП), при которых 15 (+1) человек погибло, а 97 (+21) человек с телесными повреждениями различной степени тяжести доставлены в приёмное отделение МЦРБ. За АППГ зарегистрировано 59–14–76.

В электронном журнале учёта ДТП АИУС Госавтоинспекции зарегистрировано 594 (+2) ДТП (декабрь 61), (АППГ – 592 ДТП).

Степень тяжести последствий составила 13,4% (–2,2%), (АППГ – 15,6%).

Социальный риск (количество погибших на 10 тысяч жителей) составил 1,7% (АППГ 1,6% (+0,1% к 2015 году). Транспортный риск (количество погибших на 10 тысяч зарегистрированных транспортных средств) составил 4,3% (АППГ 4,1% (+0,2% к 2015 году).

Таблица 26.

Основные виды происшествий

ДТП	2014 год	Удельный вес	2015 год	Удельный вес	2016 год	Удельный вес
Столкновение	30–10–51	56,60%	26–7–44	44,10%	29–8–62	45,30%
Наезд на пешехода	9–1–9	17%	17–3–15	28,80%	18–5–14	28,10%
Наезд на велосипедиста	3–0–3	5,70%	3–1–2	5,10%	3–1–2	4,70%
Наезд на стоящее ТС			2–0–3	3,40%		
Наезд на препятствие	5–1–6	9,40%	3–0–3	5,10%	5–1–7	7,80%
Наезд на животное			1–0–2	1,70%		
Опрокидывание	6–2–10	11,30%	6–2–6	11,20%	8–0–11	12,50%
Наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения			1–1–1	1,70%		
Отбрасывание предмета					1–0–1	1,60%

Большая часть ДТП произошла в городской черте 28–5–36 (удельный вес 43,8%), на территориальных автодорогах 25–6–38 (удельный вес 39,1%), в сельской зоне 11–4–23 (удельный вес 17,2%).

Таблица 27.

Причины ДТП

Нарушение	2014 год	Удельный вес	2015 год	Удельный вес	2016 год	Удельный вес
Несоблюдение безопасного скоростного режима	10-4-12	18,90%	12-3-13	20,30%	14-2-21	21,90%
Управление ТС в состоянии опьянения	5-1-8	9,40%	8-2-10	13,60%	11-4-14	17,20%
Нарушение правил расположения ТС на проезжей части дороги	19-4-34	35,80%	19-8-29	32,20%	8-3-22	12,50%
Нарушение правил проезда перекрестков	11-6-16	20,80%	9-0-15	15,30%	13-2-25	20,30%
По вине пешехода	4-0-5	7,50%	10-1-9	16,90%	8-3-6	12,50%
По вине велосипедиста	2-0-2	3,80%	2-0-2	4,20%	1-0-1	1,60%
Неудовлетворительные дорожные условия	17-5-28	32,10%	20-7-26	37%	23-5-35	35,90%
Отказ от прохождения медицинского освидетельствования	0	0	0	0	1-1-2	1,60%
Нарушение правил обгона	0	0	0	0	5-3-4	7,80%
Не предоставление преимущества в движении пешеходу	0	0	0	0	7-0-7	10,90%
Проезд на запрещающий сигнал светофора	0	0	0	0	2-0-3	3,10%

Рисунок 10. Причины ДТП с пострадавшими.



С участием детей совершено 7–0–7 (удельный вес 10,9%), 6 ДТП произошли по вине водителей, 1 ДТП по вине несовершеннолетнего велосипедиста, (АППГ 4–1–5).

С участием детей-пешеходов произошло 3–0–3, (АППГ 0). Все происшествия с участием детей-пешеходов зарегистрированы на территории населённых пунктов, 2 факта – ул. Юбилейная, г. Моздок.

С участием детей-пассажиров зарегистрировано 2–0–2, (АППГ 4–1–5).

С участием детей-велосипедистов произошло 2–0–2, (АППГ 0). Данные происшествия зарегистрированы на территориальных автодорогах.

С участием сотрудников МВД РФ совершено 4–1–4, (АППГ 5–0–8).

С участием военнослужащих ВВ МВД РФ совершено 7–0–8, (АППГ 3–0–3).

С участием военнослужащих МО РФ совершено 2–0–2, (АППГ 3–1–2).

Таблица 28.

Возраст водителей, совершивших ДТП

Возраст	2014 год	2015 год	2016 год
несовершеннолетний	-	-	1–0–1
до 20 лет	5–0–10	5–0–7	2–0–6
от 20 до 30 лет	19–3–29	22–10–35	19–6–30
от 30 до 40 лет	13–5–22	15–2–18	17–2–30
от 40 до 50 лет	5–0–5	6–1–5	10–2–11
от 50 до 60 лет	6–1–7	2–0–2	6–3–4
от 60 до 70 лет	2–4–4	4–0–5	7–1–14

от 70 до 80 лет	3-1-2	2-0-2	-
скрылся	-	3-1-2	2-1-1

Таблица 29.

Стаж водителей, совершивших ДТП

Стаж	2014 год	2015 год	2016 год
не имея права управления ТС	2-0-3	4-2-8	4-1-4
до 3-х лет	8-2-14	10-0-14	16-5-30
свыше 3-х лет	38-11-57	38-11-48	42-8-62
на скутере	3-1-3	-	-
на велосипеде	2-0-2	2-0-2	-
пешеход	-	2-0-2	-
скрылся	-	3-1-2	2-1-1

В 6 ДТП, при которых 1 человек погиб, а 5 человек ранено, водители скрылись с места происшествия. Одно ДТП раскрыто в течение 6 суток, три – раскрыто в течение дежурных суток. Не раскрытыми остаются два факта наездов на пешеходов: 1-0-1 (27.06.2016 года, ул. Юбилейная, (напротив дома №105), и 1-1-0 (06.09.2016 года, на 4 км. 300 м. автодороги Ставрополь – Моздок – Крайновка (объездная г. Моздок). (АППГ 4-1-3, одно ДТП раскрыто в течение дежурных суток, остальные три остаются не раскрытыми).

Таблица 30.

ДТП по дням недели.

День недели	2014 год	2015 год	2016 год
Понедельник	12-7-16	9-3-12	10-1-11
Вторник	6-0-9	9-5-16	9-3-16
Среда	5-2-6	9-0-13	13-4-16
Четверг	11-3-17	11-2-12	9-3-20
Пятница	9-2-13	9-2-9	5-0-6
Суббота	4-0-6	9-2-8	11-3-17

Таблица 31.

ДТП по времени суток.

Время	2014 год	2015 год	2016 год
0 – 1	2-1-4	5-1-6	1-0-2
1 – 2	1-1-1	-	-
2 – 3	1-0-1	-	3-1-9
3 – 4	-	4-0-4	2-1-2
4 – 5	2-0-3	-	1-0-1

5 – 6	-	1-0-1	-
6 – 7	-	1-0-1	2-0-2
7 – 8	-	3-1-2	4-0-7
8 – 9	3-0-4	2-2-2	7-1-15
9 – 10	2-4-3	1-0-2	1-0-1
10 – 11	2-1-2	5-1-7	-
11 – 12	-	3-0-4	2-1-1
12 – 13	3-1-3	2-0-2	4-1-6
13 – 14	4-1-7	5-2-8	4-1-6
14 – 15	3-0-3	2-0-4	2-0-4
15 – 16	4-0-6	5-3-10	2-0-3
16 – 17	1-0-1	4-2-3	4-0-5
17 – 18	4-0-4	2-0-2	3-1-2
18 – 19	5-0-12	1-0-1	7-4-6
19 – 20	4-1-7	5-0-7	3-0-4
20 – 21	4-0-5	-	3-1-5
21 – 22	2-0-3	3-1-4	1-0-1
22 – 23	4-4-3	3-0-5	2-0-2
23 – 24	2-0-7	2-1-1	6-3-13

Основными причинами совершения ДТП с тяжкими последствиями по данным ГИБДД МВД являются неудовлетворительные дорожные условия, несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, нарушение ПДД, управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами.

По итогам 2016 года на территории Моздокского городского поселения зарегистрировано 28 дорожно-транспортных происшествий, что на 10 больше чем за 2015 год. Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, необходимо непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

Таблица 32.

Аварийность на территории Моздокского городского поселения за период 2015-2016гг.

Год	Всего ДТП с пострадавшими	Количество погибших	Количество раненых
2015	18	2	22
2016	28	4	36

Для снижения аварийности сотрудниками Моздокского ГИБДД ежедневно проводится обследование на предмет выявления недостатков в безопасном содержании улично-дорожной сети. Для снижения аварийности в районе и обеспечения безопасности дорожного движения рекомендуется провести следующие мероприятия:

1. В связи с увеличением автотранспорта на территории Моздокского района необходимо установить видеонаблюдение на центральных улицах города.

2. Совместно с другими службами ОМВД регулярно (в выходные и праздничные дни) проводить целевые рейды, как в городе, так и в населенных пунктах по выявлению нарушений ПДД, реально влияющих на аварийность.

3. Систематически освещать работу подразделения ГИБДД в СМИ, проводить беседы и выступления в автопредприятиях, учебных заведениях, дошкольных учреждениях, на конечных остановках.

Решение вышеуказанных проблем поможет реализовать намеченные мероприятия по предотвращению дорожно-транспортного травматизма.

Сведения об аварийно-опасных участках (места концентрации ДТП):

1. ул. Юбилейная («Касса Аэрофлота»)
2. перекресток ул. Юбилейная - ул. К. Маркса
3. перекресток ул. Юбилейная - ул. Первомайская
4. перекресток ул. Юбилейная - ул. Коммунальная
5. ул. Юбилейная («Табак»)
6. ул. Юбилейная («Мегафон»)
7. ул. Юбилейная («Позитроника»)
8. ул. Юбилейная («21 век»)
9. перекресток ул. Шаумяна - ул. Грозненская
10. ул. Салганюка 85
11. ул. Кирова (круг «Самолет»)
12. ул. Кирова 97
13. ул. Кирова («Цветы»)
14. перекресток ул. Кирова - ул. Мира
15. ул. Кирова, 67
16. ул. Кирова («Поликлиника»)
17. перекресток ул. Кирова - ул. Армянская
18. ул. Кирова, 61 («Сбербанк»)
19. ул. Б. Хмельницкого («Эврика»)
20. ул. Гагарина 5
21. г. Моздок (путепровод)
22. перекресток ул. Шаумяна - ул. Шевченко
23. ул. Мира (МРБ)
24. перекресток ул. Шаумяна - ул. Пушкина
25. ул. Транспортная («Олимп»)
26. ул. Проездная 25 («Дела хозяйские»)
27. ул. Б. Хмельницкого, 164
28. ул. Степная («Остановка ДПС»)
29. ул. Коммунальная (АЗС «Рома»)
30. перекресток ул. Шаумяна - ул. Свердлова
31. перекресток ул. Пушкина - ул. Соколовского
32. перекресток ул. Мира - ул. Ленина

Основная часть ДТП зарегистрирована на участках улично-дорожной сети, характеризующейся наибольшей интенсивностью движения транспорта и пешеходов, на пересечениях улиц, на светофорных объектах, в местах крупных скоплений транспорта, на участках с ограниченной видимостью.

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения.

Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, требуется непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов. Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения. Требуется установка дополнительных дорожных знаков в соответствии с ПОДД.

В связи с рисками ухудшения обстановки с аварийностью и наличием проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуются выработка и реализация долгосрочной стратегии, координация усилий всех заинтересованных служб и населения, органов местного самоуправления.

С целью снижения остроты создавшейся проблемы применение программно-целевого метода позволит добиться:

- координации деятельности органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- реализации комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, по снижению числа дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, обусловленных дорожными условиями, а также снижению числа погибших в результате ДТП.

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

С учетом изложенного, можно сделать вывод об актуальности и обоснованной необходимости продолжения работы в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках Программы.

Реализация Программы позволит:

- установить необходимые виды и объемы дорожных работ,
- обеспечить безопасность дорожного движения;
- сформировать расходные обязательства по задачам, сконцентрировав финансовые ресурсы на реализации приоритетных задач.

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

Перечень основных факторов негативного воздействия, а также, провоцирующих такое воздействие факторов при условии увеличения количества автомобильного транспорта на дорогах и развития транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований:

1) Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания (ДВС) содержат около 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.

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

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

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

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

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

По данным Доклада «Об экологической ситуации в РСО-АЛАНИЯ в 2016 г.», весомый вклад в загрязнение атмосферы в городах и иных населенных пунктах республики вносит автомобильный транспорт. Динамика количества автотранспортных

средств, зарегистрированных на территории муниципального образования Моздокского городского поселения, отражена в таблице 33.

Таблица 33.

Динамика количества автотранспортных средств

Муниципальное образование	2014 год	2015 год	2016 год
Моздокское городское поселение	15930	17057	19349

Характеризуя выбросы от передвижных источников загрязнения атмосферы, следует отметить, что сравнительно небольшая доля таких веществ в общей массе выбросов, как и в прошлые периоды, занимает особое положение, по следующим причинам:

- количество передвижных источников постоянно увеличивается;
- компонентный состав выбросов содержит более 200 вредных веществ, включая высокоопасные, являющиеся активными канцерогенами (бенз(а)пирен);
- низкое расположение точек выброса ЗВ способствует непосредственному воздействию на окружающую среду и человека;
- высокая степень скопления таких компонентов на сравнительно небольшой территории населенных пунктов и вдоль транспортных путей усиливает их суммарный эффект;
- значительная степень урбанизации региона и недостаточный показатель пропускной способности дорожной сети, а так же отсутствие защитных зеленых полос вдоль дорог либо их явная недостаточность приводят к усилению негативного воздействия данного вида загрязнения.

Для обеспечения требуемых гигиенических норм содержания в приземном слое атмосферы загрязняющих веществ, уменьшения отрицательного влияния источников загрязнения на население согласно СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов» необходимо определение и установление санитарно-защитных зон, которая должна отделять объекты негативного воздействия от жилой застройки и социально значимых объектов. В большинстве санитарно-защитных зон, установленных от производственных объектов, расположена жилая застройка, что является грубым нарушением действующего санитарно-гигиенического законодательства.

Санитарные разрывы от категорированных дорог в границах муниципального образования Моздокского городского поселения должны быть установлены в соответствии с требованиями п. 8.21 СП 42.13330.2011, в размерах:

- для дорог II, III категории – 100 м (расстояние от бровки земляного полотна указанных дорог до жилой застройки); 50 м (расстояние от бровки земляного полотна указанных дорог до садово-дачной застройки);
- для дорог IV категории – 50 м (расстояние от бровки земляного полотна указанных дорог до жилой застройки); 25 м (расстояние от бровки земляного полотна указанных дорог до садово-дачной застройки).

Со стороны жилой и общественной застройки поселений, садоводческих товариществ следует предусматривать вдоль дороги полосу зеленых насаждений шириной не менее 10 м.

Санитарные разрывы от гаражей и автостоянок на территории города Моздок должны быть установлены в соответствии с требованиями табл. 7.1.1. СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 в размерах, указанных в таблице 34.

Таблица 34.

Разрыв от сооружений для хранения легкового автотранспорта до объектов застройки Моздокского городского поселения

Объекты, до которых исчисляется разрыв	Расстояние, м				
	Открытые автостоянки и паркинги вместимостью, машино-мест				
	10 и менее	11 - 50	51 - 100	101 - 300	свыше 300
Фасады жилых домов и торцы с окнами	10	15	25	35	50
Торцы жилых домов без окон	10	10	15	25	35
Территории школ, детских учреждений, ПТУ, техникумов, площадок для отдыха, игр и спорта, детских	25	50	50	50	50
Территории лечебных учреждений стационарного типа, открытые спортивные сооружения общего пользования, места отдыха населения (сады, скверы, парки)	25	50	по расчетам	по расчетам	по расчетам

Санитарный разрыв от железной дороги устанавливается в соответствии с требованиями СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» (далее – СП 42.13330.2011) в размере 50 метров (считая от оси крайнего железнодорожного пути), при условии осуществления специальных шумо- и пылезащитных мероприятий: экраны, посадки высокоствольных деревьев и др., в ином случае – 100 метров.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру муниципального образования и характер дорожно-транспортной сети (наличие дорог с интенсивным движением в районах жилой застройки), можно сделать вывод о сравнительно благополучной

экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

В Моздокском районе нет стационарного поста наблюдения за состоянием воздушного бассейна.

По данным Доклада «Об экологической ситуации в РСО-Алания в 2016 г.», постоянные наблюдения за уровнем загрязнения атмосферного воздуха в республике ведется только в г. Владикавказе на 2 стационарных постах РОСГИДРОМЕТА. Как следует из «Обзора состояния и загрязнения окружающей среды в российской федерации за 2016 год» РОСГИДРОМЕТА, состояние атмосферного воздуха в столице Республики, как и в прошлые годы, характеризуется высоким и очень высоким уровнем загрязнения. Средняя за год концентрация одного или нескольких веществ превышает ПДК (Q>ПДК), а индекс загрязнения атмосферы больше 7 (ИЗА>7).

Обобщенные данные о выбросах загрязняющих веществ в атмосферный воздух от передвижных источников (автотранспорта и железнодорожного транспорта) в РСО-Алания в 2015, 2016 году по данным Росприроднадзора представлены в Таблицах 35, 36.

Таблица 35.

Выбросы загрязняющих веществ в РСО-Алания от автотранспорта, тыс. тонн

SO ₂	NO _x	ЛОСНМ	СО	С	NH ₃	СН ₄	Всего	Год
0,5	8,6	7,7	59,2	0,2	0,2	0,3	76,6	2016
0,5	8,5	7,6	58,3	0,2	0,2	0,3	75,6	2015

Таблица 36.

Выбросы загрязняющих веществ в РСО-Алания от железнодорожного транспорта, тыс. тонн

SO ₂	NO _x	ЛОСНМ	СО	С	NH ₃	СН ₄	Всего	Год
0,0126	0,32	0,0376	0,0865	0,037	0,0000541	0,00145	0,495	2016
0,0066	0,1682	0,0197	0,0454	0,0195	0,0000285	0,00076	0,26	2015

Основными источниками загрязнения атмосферного воздуха на территории муниципального образования города Моздок являются промышленные предприятия, котельные, автомобильный и железнодорожный транспорт.

Основная масса загрязняющих веществ в атмосферный воздух поступает от ниже перечисленных предприятий города:

- ГУП «Моздокское хлебопекарное предприятие» - 6,113 т/год,
- МУП «Моздокский сырзавод» - 5,079 т/год,
- МУП «Притеречное УКХ» - 26,02 т/год,
- МУП «Павлодольское УКХ» - 13,598 т/год,
- ООО «Орион-2000» - 7,719 т/год,
- ООО «Павлодольские железобетонные изделия» - 14,652 т/год,
- ООО «Моздокский кирпичный завод» - 101,640 т/год,

- МУП «Моздокский хлебозавод» - 16,893 т/год,
- МУП «Моздокские тепловые сети» - 84,527 т/год,
- ОАО Агрофирма «Монолит» - 39,148 т/год.

Объемы выбросов предприятий не превышают ПДВ, поэтому их воздействие на состояние воздушного бассейна можно признать незначительным.

Автотранспорт относится к основным источникам загрязнения окружающей среды. Его выбросы оказывают негативное воздействие на состояние атмосферного воздуха жилых зон, а также являются источниками загрязнения сельскохозяйственных земель вдоль автомагистралей.

Однако существующее транспортное загрязнение также нельзя считать критическим и создающим угрозу загрязнения атмосферного воздуха выше ПДК в г. Моздок и на автотрассах.

Таблица 37.

Выбросы загрязняющих веществ от автотранспорта в 2016 году, тыс. тонн

Наименование города	SO ₂	NO _x	ЛОСНМ	CO	C	NH ₃	CH ₄	Всего
Моздок	0,009	0,2	0,2	1,4	0,003	0,004	0,008	1,8

В целом, состояние воздушного бассейна муниципального образования города Моздока по санитарно-гигиеническим условиям можно считать удовлетворительным, поэтому никаких особых мероприятий по охране воздушного бассейна при ныне существующем промышленном и транспортном потенциале не предусматривается.

1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры города

Техническое обслуживание и ремонт личного автотранспорта осуществляется на территории гаражных кооперативов, а также на специализированных станциях технического обслуживания (далее СТО). Согласно п. 11.26 СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» следует проектировать из расчета 1 пост на 200 легковых автомобилей. При существующем уровне автомобилизации общая мощность СТО должна составлять 85 постов. С учетом перспективного развития города необходимо предусмотреть организацию дополнительных СТО.

Заправка транспорта топливом осуществляется на автозаправочных станциях (далее АЗС). На сегодняшний день на территории муниципального образования Моздокского городского поселения расположено 8 АЗС, из них 2 автогазозаправочные станции (далее АГЗС). Общая мощность заправочных станций составляет 26 топливо-раздаточных колонок. Согласно п. 11.27 СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» следует проектировать из расчета 1 топливо-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей. Исходя из количества легковых автомобилей на территории муниципального образования

Моздокского городского поселения, общая мощность АЗС должна составлять 14 топливно-раздаточных колонок. Дополнительное размещение АЗС на территории города не требуется.

Дальнейшее развитие линий городского общественного транспорта в перспективе будет происходить по мере наращивания проектной магистральной УДС. Предлагается увеличение протяженности маршрутов по ул. Юбилейная. Для повышения уровня комфорта и удобства общественного транспорта на территории муниципального образования Моздокского городского поселения необходимо размещение дополнительных остановочных павильонов в соответствии с увеличением протяженности маршрутов. Предусматриваются варианты введения дополнительных маршрутов для повышения охвата территории городского поселения общественным транспортом.

Анализ сложившегося положения дорожно – транспортной инфраструктуры позволяет сделать вывод о существовании на территории муниципального образования Моздокского городского поселения ряда недостатков транспортного обеспечения:

- загруженность центральных улиц города;
- отсутствие капитального покрытия на части второстепенных улиц;
- недостаточность обустройства улично-дорожной сети в соответствии с требованиями;
- низкий уровень обеспеченности оборудованными местами хранения автомобильного транспорта на внутридворовой территории.

Действующим генеральным планом Моздокского городского поселения предусмотрены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, позволяющие создать законченную улично-дорожную сеть, обеспечивающую удобную и надежную транспортную связь жилой застройки с общественным центром и местами приложения труда.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса города должны стать:

- расширение существующих магистралей с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
- формирование системы скоростного движения;
- пробивка новых магистралей, в т.ч. для скоростного движения;
- формирование системы обходных магистралей города;
- создание инфраструктуры внешнего автобусного транспорта;
- планомерное увеличение протяженности автодорог с твёрдым покрытием;
- внедрение системы мониторинга городского транспорта.

В перспективе предусматривается улучшение транспортного обслуживания как уже существующих, так и намечаемых районов городской застройки. Предусмотрены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, позволяющие создать законченную улично-дорожную сеть, обеспечивающую удобную и надежную транспортную связь жилой застройки с общественным центром и местами приложения труда за счет решения основных задач:

- Реконструкция и благоустройство существующих автомобильных дорог местного значения;
- Ремонт улично-дорожной сети Моздокского городского поселения;

- Строительство новых улиц и проездов в зонах планируемой застройки муниципального образования Моздокского городского поселения;
- Размещение объектов обслуживания автомобильного транспорта;
- Осуществление строительства гаражей для хранения личного легкового автотранспорта осуществляется в комплексе с жилыми домами на территории среднеэтажной и малоэтажной многоквартирной жилой застройки;
- Оборудование открытых стоянок для временного хранения автотранспорта предусматриваются в общественных центрах муниципального образования Моздокского городского поселения;
- Улучшения существующих и организация новых поперечных транспортных связей в периферийных частях города с целью вывода на периферию городской застройки внешнего автодвижения;
- Организации системы пешеходных направлений, включающих сооружения благоустроенных пешеходных зон.

1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры города

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

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.01.2017);
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 13.07.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 24.07.2015);
3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2017);
5. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.08.2015);
6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2017) «О Правилах дорожного движения»;
7. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
8. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;
9. Схема территориального планирования Моздокского муниципального района республики Северная Осетия – Алания;

10. Схема территориального планирования Республики Северная Осетия – Алания;
11. Местные нормативы градостроительного проектирования Моздокского городского поселения
12. Республиканские нормативы градостроительного проектирования Республики Северная Осетия-Алания;
13. Программа комплексного социально-экономического развития муниципального образования - Моздокское городское поселение на 2015-2018 годы;
14. Генеральный план Моздокского городского поселения Моздокского муниципального района РСО-Алания.

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

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. от 15.02.2017 г.), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Моздокского городского поселения 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 республики, 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 в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Моздокского городского поселения должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения. Программа позволит обеспечить:

- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;
- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;
- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;
- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;
- условия для управления транспортным спросом;
- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

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 муниципального образования Моздокского городского поселения, капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по результатам проведения аукционов в объеме 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 города Моздок.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2027 году увеличится. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2027 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.

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

В целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение транспортной доступности районов города, обеспечение комплексной безопасности и устойчивости транспортной инфраструктуры, создание в городе безопасных условий движения по улично-дорожной сети на территории муниципального образования Моздокского городского поселения реализовывалась муниципальная программа "Жилищно-Коммунальное и городское хозяйство в Моздокском городском поселении на 2014-2018 годы" .

Программа включала в себя выполнение следующих подпрограмм:

– «Благоустройство территории города и содержание мест захоронения Моздокского городского поселения на 2014-2018 годы» - содержание улично-дорожной сети городского поселения.

– «Реконструкция, содержание и ремонт улично-дорожной сети Моздокского городского поселения на 2014-2018 годы» - обеспечение своевременного проведения работ по проектированию, реконструкции, капитальному ремонту и ремонту улично-дорожной сети города.

Анализ исполнения муниципальных программ показал, что в целом, эффективность реализации программ близка к высокому уровню, что свидетельствует о четком и целенаправленном планировании расходов бюджета и достижении поставленных целей.

Таблица 38.

Оценка финансирования муниципальных программ

Наименование программы	Финансирование муниципальных программ в 2014 году				Финансирование муниципальных программ в 2015 году				Финансирование муниципальных программ в 2016 году			
	Уточненный план, тыс.руб.	Исполнение, тыс.руб.	Степень соответствия запланированному уровню затрат и эффективности использования средств ($Уф$), %	Оценка достижения целей и решения задач $П_{мп}^{общ} (П_{инн})$	Уточненный план, тыс.руб.	Исполнение, тыс.руб.	Степень соответствия запланированному уровню затрат и эффективности использования средств ($Уф$), %	Оценка достижения целей и решения задач $П_{мп}^{общ} (П_{инн})$	Уточненный план, тыс.руб.	Исполнение, тыс.руб.	Степень соответствия запланированному уровню затрат и эффективности использования средств ($Уф$), %	Оценка достижения целей и решения задач $П_{мп}^{общ} (П_{инн})$
Реконструкция, содержание и ремонт улично-дорожной сети	29 624,32	26 171,16	88,34%	93%	21 208 374	20 917 336	98,63%	100%	28 063 764	19 808 904	70,59%	115%
Благоустройство территории	23637,5	22466,471	95,05%	100%	30572551	27150203,4	88,81%	100%	24129555	24126962,53	99,99%	100%

В соответствии с данными таблицы 38 и отчетами о реализации муниципальных программ Моздокского городского поселения, можно сделать вывод об эффективном финансировании транспортной инфраструктуры. Полная реализация запланированных мероприятий, реализация дополнительных мероприятий при снижении объемов финансирования и эффективное расходование ресурсов свидетельствует о построении современной транспортной системы на территории городского поселения.

В 2016 году по были проведены работы по текущему ремонту автомобильных дорог с асфальтобетонным покрытием Моздокского городского поселения на сумму 9 788 464,00 рублей:

Таблица 39.

Текущий ремонт автомобильных дорог в 2016 году

№ п/п	Наименование объекта	Площадь ремонта, до 5 м ²	Площадь ремонта, до 25 м ²	Площадь ремонта, свыше 25 м ²
1	ул. Комсомольская (от дома № 63-69)	-	-	700,2
2	ул. Мира (перекрёсток ул. Мира - Степная - Проездная)	60	-	1042,3
3	ул. Форштадская (от ул. Близнюка № 4 до ул. Близнюка № 78)	15	-	444,15
4	ул. Комсомольская	460,81	31,73	-
5	ул. Транспортная	84,95	36,21	-
6	ул. Торговая	99,47	8,76	-
7	ул. Фурманова	34,38	-	-
8	ул. Шевченко	12,09	5,7	-
9	ул. Надтеречная	88,15	-	-
10	ул. Кирова (мини рынок)	67,35	25	-
11	ул. Мира (напротив ЦРБ)	76,38	-	-
12	ул. Скудра	55,18	5,95	-
13	ул. Кирова	172,33	-	-
14	ул. Мира	81,77	-	-
15	ул. Близнюка	15,36	-	-
16	ул. Соколовского	121,32	25,21	-
17	ул. Салганюка	196,7	26,77	-
18	ул. Форштадская	104,55	-	-
19	ул. Пушкинская	111,97	300,15	-
20	ул. Чкалова	64,02	58,63	-
21	ул. Степная	11,12	27,6	-
22	ул. Вокзальная	110,39	32,71	-
23	ул. пл. 50 лет Октября	49,66	106,08	-
24	ул. Октябрьская	30,3	8,64	-

25	ул. Савельева	15,67	-	-
26	ул. Б. Хмельницкого (от «Самолёта» до путепровода)	109,3	-	-
27	Участок дороги ул. Армянская (от ул. Комсомольская до ул. Шаумяна)	-	-	1320,06
28	Участок дороги ул. Соколовского (от ул. Маяковского до ул. Грозненская)	-	-	544,96
29	Участок дороги ул. Красноармейская (от ул. Кирова до ул. Соколовская)	-	-	352,8
30	Ремонт участка дороги по ул. Свердлова (от ул. Шаумяна до ул. Анджиевского)	-	-	467,12
31	Ремонт участка дороги по ул. Свердлова (от ул. Анджиевского до ул. Фурманова)	-	-	488,12
32	ул. Фрунзе	37,26	33,8	820,8
33	ул. К. Хетагурова	93,0	43,1	455,44
34	ул. Ленина	65,5	92,74	246,97
35	ул. Калинина	55,3	69,83	327,46
36	ул. Шевчука	75,84	69,86	346,45
37	ул. Железнодорожная	129,25	176,28	1972,56
ИТОГО:		2704,37	1184,75	9529,39

Кроме этого, произведён ремонт участков дорог:

Таблица 40.

Текущий ремонт автомобильных дорог в 2016 году

№ п/п	Наименование объекта	Площадь ремонта, до 5 м2	Площадь ремонта, до 25 м2	Площадь ремонта, свыше 25 м2
1	Путепровод	48	-	-
2	ул. Гагарина	53	-	-
3	ул. Матросова	24	-	-
4	ул. Грозненская	7	-	-
5	ул. Уварова	17	-	-
6	ул. Соколовского	26	-	-
7	ул. Кирова (район мини рынка)	13	-	-
ИТОГО:		188	-	-

В рамках контракта по ремонту тротуаров и бордюрного камня на сумму 2 991 507,00 рублей по улице Кирова в Моздокском городском поселении отремонтирован тротуар: ул. Кирова – от ул. Мира (вдоль ограждения ЦРБ); по левой стороне от дома № 175 до дома № 179; произведена замена бордюрного камня: ул. Кирова – вокруг газона от ул. Транспортной до конторы МПМК-5; от дома № 169 до дома № 173; от дома № 175 до дома № 179; напротив памятника павшим в ВОВ («Три штыка»); от магазина «Эдем» до пешеходного перехода по ул. Садовая, произведён ремонт тротуара по ул. Шаумяна, 110 (в районе редакции).

Кроме этого произведён ремонт тротуаров с укладкой тактильной плитки по Программе «Доступная среда» на сумму 2 875 258,87 рублей по ул. пл. 50 лет Октября (от магазина «Домовёнок» до магазина «Меркурий»; от дома № 46 до дома № 45 «А» и установлены резиновые пандусы в количестве 28 штук).

Восстановлен проезд по ул. Свердлова на участке дороги от ул. Шаумяна до ул. Анджиевского.

В 2015 году были осуществлены:

- ремонт гравийно-песчаных дорог – 1 500 000 руб.,
- ремонт асфальтобетонного покрытия – 6 050 000 руб.,
- организация дорожного движения – 4 217 606 руб.,
- ремонт бордюрной части дорог и тротуаров в Моздокском городском поселении – 3 785 166 руб.,
- установка посадочных площадок – 543 800 руб.,
- устройство тротуарной дорожки по ул. Пролетарской и Л. Кумача - 1 772 300 руб.,
- содержание путепровода – 525 500 руб..

В 2014 году осуществлялся:

- ремонт гравийно-песчаных дорог – 1 216 499 руб.,
- ремонт асфальтобетонного покрытия – 5 661 379 руб.,
- устройство объездной дороги от ул. Коммунальной до ул. Юбилейной – 488 280 руб.,
- организация дорожного движения – 4 033 089 руб.,
- капитальный ремонт бордюрной части дорог и тротуаров – 9 572 263 руб.,
- установка посадочных площадок – 783 303 руб.,
- установка и ремонт светофорных объектов – 308 809 руб.

Для эффективного решения проблем транспортной инфраструктуры необходимо продолжение системной реализации мероприятий, направленных на комплексное развитие транспортной сети в соответствии с социально-экономическими и градостроительными темпами развития муниципального образования и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования муниципального образования Моздокского городского поселения 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.

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, реконструкции существующих объектов и строительству новых.

Раздел 2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории города

2.1. Социально-экономическое и градостроительное развитие города

Прогноз изменения численности населения муниципального образования Моздокского городского поселения.

Анализ демографической ситуации является одной из важнейших составляющих оценки тенденций экономического роста территории. Возрастной, половой и национальный составы населения во многом определяют перспективы и проблемы рынка труда, а значит и производственный потенциал той или иной территории. Зная численность населения на определенный период, можно прогнозировать численность и структуру занятых, объемы жилой застройки и социально-бытовой сферы.

Расчеты основных показателей демографических процессов на перспективу производились на основе сложившихся в последние десятилетия сдвигов в динамике численности населения города Моздок, Моздокского муниципального района и республики РСО-Алания в целом, изменения в его половой, возрастной структуре, внешних миграциях, занятости, уровня жизни, этническому и социальному составу и т.п. Учитывались такие особенности географического положения города, степень устойчивости и сбалансированности структуры хозяйственного комплекса, миграционная привлекательность, мировые и отечественные тенденции в развитии демографических процессов.

Оценка текущей демографической ситуации города и перспективы её изменения производились на основе:

- данных о численности городского населения на период 2000 – 01.10. 2017 гг.;
- сведений о числе родившихся и умерших городского населения;
- сведений о миграции городского населения;
- сведений трудоспособном населении.

Численность населения, проживающего на территории Моздокского городского поселения на 01.01.2017 года – 40 564 чел.

При оценке демографической ситуации, индикаторами, прежде всего, служат численность населения, показатели рождаемости, смертности и миграции.

Численность населения городского поселения на начало 2000 г. составляла 39,3 тыс. человек. За период 2000 - 2016 гг. численность населения выросла на 1,354 тыс. человек.

Динамика изменения численности населения города Моздок за период 2000-2016 гг. представлена ниже.

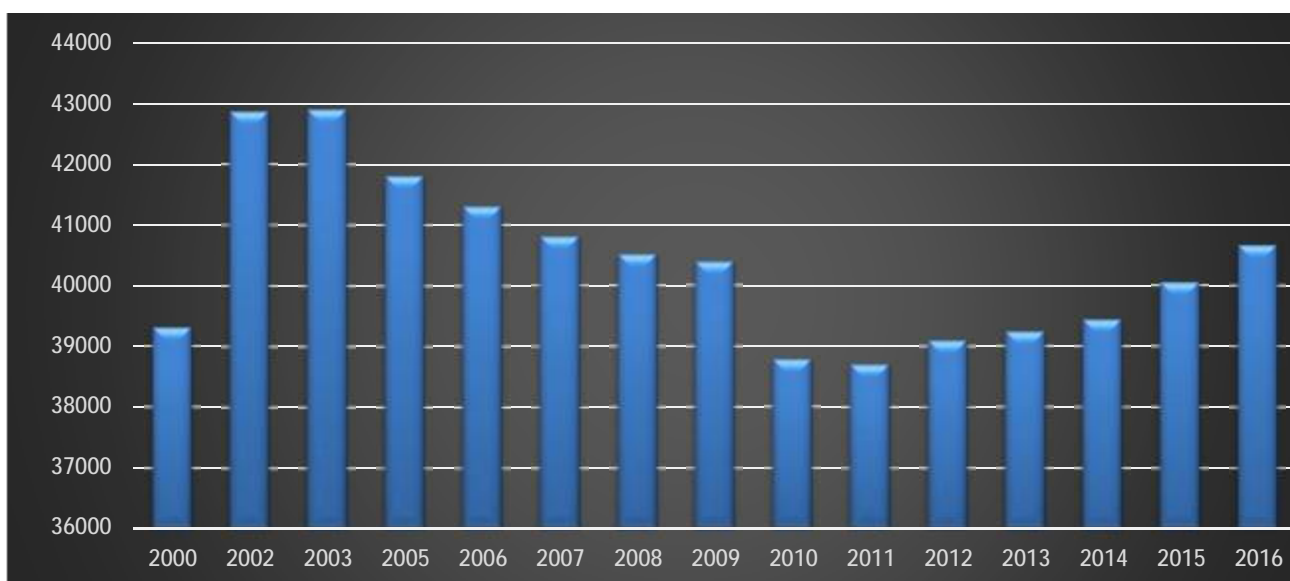
Таблица 41.

Динамика изменения численности населения Моздокского городского поселения за период 2000 – 2016 гг.

Наименование показателей	2000	2002	2003	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Численность населения на начало года, тыс. чел.	39,3	42,865	42,9	41,8	41,3	40,8	40,5	40,383	38,768	38,698	39,089	39,232	39,432	40,042	40,654
Темп роста (убыли), %	-	109,07%	100,08%	97,44%	98,80%	98,79%	99,26%	99,71%	96,00%	99,82%	101,01%	100,37%	100,51%	101,55%	101,53%

Демографическая ситуация в городе является положительной, за последние годы присутствует рост численности населения.

Рисунок 11. Естественное движение населения Моздокского городского поселения



Важным показателем демографической ситуации в городе является половозрастная структура населения. Необходимо отметить, что прогноз миграционной составляющей движения населения должен производиться не только на основе экстраполяции динамики предыдущих лет, но и с учетом перспектив развития рынка рабочей силы в населенном пункте, то есть жителей трудоспособного возраста.

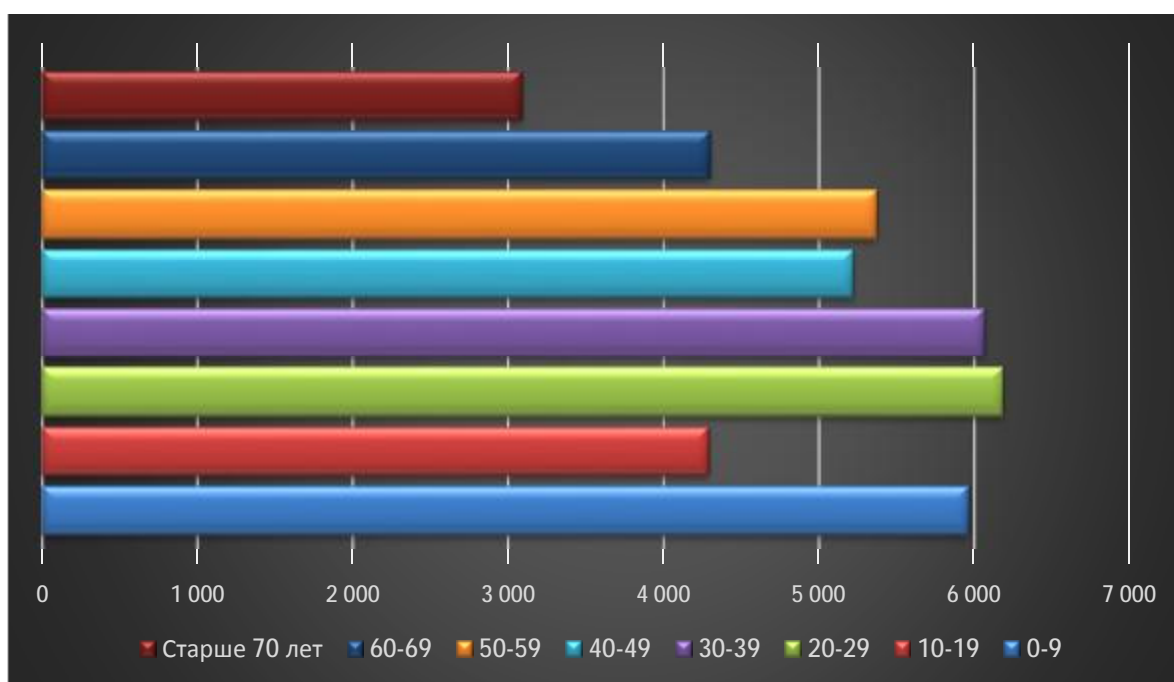
Трудоспособный возраст – возраст, в котором человек, способный к трудовой деятельности, имеет право трудиться: трудоспособный возраст для мужчины составляет от 16 до 59 лет, для женщин – 16-54 лет.

Таблица 42.

Возрастная структура населения

Возраст	Количество
0-9	5 974
10-19	4 300
20-29	6 196
30-39	6 076
40-49	5 231
50-59	5 382
60-69	4 308
Старше 70 лет	3 097

Рисунок 12. Возрастная структура населения.



Основываясь на демографических тенденциях последних лет, предпосылках демографического развития города Моздок, прогнозах, утвержденных документов территориального планирования прогноз численности населения принят на 2027 г. в размере 45,433 тыс. человек. Численность населения при указанных условиях приведена в таблице 43.

Таблица 43.

Основные показатели развития муниципального образования по этапам расчётного периода

Показатели	2016 год	2017-2021 гг.	2022-2027 гг.	Всего за планируемый период
Численность населения, чел	40564	42929	45433	
Изменение численности населения, чел.		2365	2503	4869
Примечание:				
Среднегодовой показатель естественного прироста населения в районе	1,14%			

Объем планируемого жилищного строительства

Жилищный фонд г. Моздок в пределах города по состоянию на 2016 год составил 922,7 тыс. м² общей площади.

Средняя обеспеченность общей площадью составляет 22,75 м² на 1 постоянного жителя, что выше показателей, установленных строительными нормами и правилами (18 м²/чел), и выше среднего по России (20 м²/чел).

Из общего объёма на муниципальный жилищный фонд приходится около 6,6%, на 92,2% жилищного фонда приходится на личную собственность граждан. Преобладающими в жилой застройке являются кирпичные и панельные дома (в новом жилом фонде).

Основной целью жилищной политики является обеспечение жителей качественным жильем путем создания предпосылок для индивидуального жилищного строительства, обеспечения нуждающихся граждан социальным жильем, формирования необходимой инженерной инфраструктуры.

Проектом предусмотрены следующие мероприятия по развитию и размещению объектов жилищного строительства города Моздок:

- увеличение средней жилищной обеспеченности до 35 м² на человека;
- строительство жилья на свободной территории для переселения населения, проживающего в жилье с максимальной ветхостью и инвентарном жилищном фонде;
- повышение качества жилья: капитальное исполнение, полное инженерное обеспечение, доступность для маломобильных групп населения;
- планомерный снос ветхого жилищного фонда;
- новое строительство взамен сносимого жилищного фонда.

Средняя плотность застройки жилых кварталов и микрорайонов составляет 120-130 чел./га:

- в районах многоэтажной застройки – 220-230 чел./га;
- в районах среднеэтажной застройки – 60-80 чел./га;
- в районах индивидуальной жилой застройки – 30-40 чел./га.

Генеральным планом предусматриваются следующие принципы реконструкции

существующего и нового жилищного строительства.

- Комплексная реконструкция благоустройство существующих кварталов и микрорайонов – ремонт и модернизация жилищного фонда; реконструкция домов первых массовых серий и довоенного фонда, инженерных сетей улично-дорожной сети; озеленение территорий; устройство спортивных и детских площадок.

- Комплексность застройки новых жилых районов – строительство объектов социальной инфраструктуры параллельно с вводом жилья; организация торговых и обслуживающих зон.

- Строительство разнообразных типов жилых домов с учетом потребностей всех социальных групп; населения, осуществление строительства социального жилья.

- Индивидуальный подход к реконструкции и застройке различных районов города; отказ от унифицированных архитектурно-планировочных приемов; переход к проектированию и строительству разнообразных типов жилых объектов, жилых комплексов, групп домов, жилых кварталов.

- Формирование комфортной архитектурно-пространственной среды жилых зон; переход к более мягкому масштабу застройки, формирование дворовых пространств как единой системы.

- Выявление приоритетов реконструкции городских территорий под жилищное строительство, планомерное планировочное сопровождение реконструктивных мероприятий.

- Улучшение экологического состояния жилых зон, вынос за пределы селитебных территорий ряда производственных, коммунальных и прочих объектов, а также вывод транзитного и грузового автотранспорта.

Схемой территориального планирования РСО-Алания, утвержденной в 2008г., предполагается развитие жилищного строительства в регионе в целом. Предполагается к 2015 г. достижение жилищной обеспеченности в 28 м²/чел., к 2025г. – 35 м²/чел., а к 2040г. – 40 м²/чел. При такой обеспеченности возможно достижение распространенного социального стандарта развитых зарубежных стран, когда количество комнат в жилом помещении для семьи $K = (N+1)$, где N- количество членов семьи.

При прогнозируемом количестве населения в городе достижение поставленных целей предполагает увеличение жилого фонда до 1093,11 тыс.м².

Таблица 44.

Основные показатели развития муниципального образования по этапам расчётного периода

Показатели	2016 год	2017-2021 гг.	2022-2027 гг.	Всего за планируемый период
Общая площадь жилого фонда, м ²	922700	1005491	1093111	0
Обеспеченность жилым фондом, м ² /чел	22,75	23,42	24,06	0
Объём нового жилищного строительства, всего, м ²		82791	87619	170411

Среднегодовой объём жилищного строительства, м ²	16558	17524	11361
Примечание:			
Целевой уровень жилищной обеспеченности	35,0		
Социальная норма обеспеченности населения общей площадью жилого фонда, м ²	18		

Приведенные в таблице 44 данные свидетельствуют о том, что достичь поставленной цели жилищной обеспеченности в 35 м²/чел можно только в случае ввода в эксплуатацию первой очереди – кварталов малоэтажной и усадебной застройки в западной части города и кварталы выборочной застройки (реконструкции) в центральной части.

Данные свидетельствуют о том, что если развитие жилищного сектора будет развиваться по заданному содержанию, это возможно из проведенного анализа, то предлагаемые результаты могут быть получены при соблюдении определенных условий:

- Нарращивание имеющихся мощностей строительных организаций и создание новых;
- Реорганизация и также наращивание мощностей промышленности строительных материалов;
- Реализация инвестиционной программы и, как, следствие приток населения.

Высокие объемы жилищного строительства повлекут за собой освоение под застройку более 40 га кварталов при размещении жилищного фонда в многоэтажной застройке и усадебной застройке. Нельзя забывать и о том, что, в основном, в центральной части города должна проводиться реконструкция.

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

Территориально-планировочная организация и градостроительное развитие

Анализ жилищной сферы города необходим для оценки пространственной организации территории муниципального образования и определения перспективных объемов жилищной застройки. В соответствии с принятой типологией функциональных зон был определен баланс жилых территорий города. Выделены следующие зоны жилого назначения:

- индивидуальной жилой застройки;
- среднеэтажной жилой застройки;
- многоэтажной жилой застройки.

Для создания компактной планировочной структуры и соблюдения требований обеспечения жизнедеятельности жилой среды северного города принята более частая сеть улиц, соблюдены радиусы доступности до школ и детских садов. Предусматривается:

- увеличение градостроительной емкости жилых территорий города путем завершения освоения внутригородских территориальных резервов, повышения средней этажности и реконструкции существующих жилых территорий за счет сноса ветхого, не соответствующего современным эстетическим и техническим требованиям, жилья;

- дальнейшее формирование жилых комплексов, отвечающих социальным требованиям доступности объектов обслуживания, общественных центров, остановок городского транспорта, объектов досуга, требованиям безопасности и комплексного благоустройства;

- формирование многообразия жилой среды и застройки, удовлетворяющего запросам различных групп населения;

- увеличение объемов комплексной реконструкции и благоустройства жилых территорий, капитального ремонта жилых домов, ликвидации аварийного и ветхого жилого фонда;

- ликвидация (вынос, перепрофилирование) с жилых территорий объектов, несоответствующих нормативным требованиям к использованию и застройке этих территорий.

Зоны многоэтажной застройки в основном, сосредоточены в северо-западной части города. Всего многоэтажным строительством заняты 424 га, новое строительство составит 356 га. Районы, занятые многоэтажной застройкой, нельзя характеризовать, как зоны высокой градостроительной ценности, в силу тех обстоятельств, что эти площадки достаточно далеко удалены от центра, несмотря на примыкание к магистралям городского значения и близкое размещение к рекреационным зонам.

Зоны среднеэтажной застройки на расчетный срок выделены и в проектируемой и в существующей застройке, основные объемы реконструкции со строительством среднеэтажных жилых зданий намечены на перспективу. Зона среднеэтажной застройки занимает 31 га (существующие территории), на проектный срок предполагается к освоению 225 га.

Зоны индивидуальной жилой застройки выделены как в существующей застройке, так и на проектируемой на новых территориях – в северном и северо-западном направлении. Зоны индивидуальной жилой застройки занимают 364 га

Общественно-деловые зоны включают в себя территории преимущественно занимаемые зданиями органов государственного и муниципального управления, предприятиями общественного питания, клубами, кинотеатром, культурно-развлекательными и торговыми учреждениями. Öffentlich-деловые зоны не выделены отдельно.

Зона объектов здравоохранения и соцобеспечения выделена на участках, занятых соответствующими объектами территорий ЦРБ. Она занимает 4,6 га.

Зоны объектов среднего образования выделены на участках, занятых соответствующими объектами и занимают 6,4 га. На территории жилых зон выделены зоны размещения школ общей площадью 2 га, которые входят в общий баланс жилых зон.

Зоны парков и скверов включают в себя 14,2 га рассредоточенных по городу- это существующие парк и сквер в центральной части, а также проектируемые в районе многоэтажной застройки.

Зона городских лесов – это древесно-кустарниковая растительность пойм реки Терек по территории города. Она составляет 150,5 га.

Зона спортивных сооружений – это: существующий стадион, строящийся стадион, входящий в зону парков и скверов.

Плотности жилого фонда брутто, используемые при многоэтажном строительстве, соответствуют нормам СНиП 2.07. - 01089 и составляют 5300 м/га, среднеэтажном – 2300 м/га, зоны индивидуальной жилой застройки - 900 м/га.

Экономический потенциал городского поселения

Главными факторами дальнейшего развития г. Моздок являются:

- выгодное экономико-географическое положение, расположение на одной из важнейших железнодорожных магистралей юга страны и в узловой точке автомобильных магистралей республики;
- производственный и кадровый потенциал;
- развитая инфраструктура внешнего транспорта, инженерных коммуникаций и сооружений;
- развитая рыночная инфраструктура.

Как объект прогнозирования развития экономической системы Моздокское городское поселение характеризуется рядом специфических особенностей, в частности:

- преимущественно многофункциональной структурой экономики с доминированием промышленного производства и перерабатывающей промышленности;
- достаточно выраженными интеграционными связями со столицей республики – г. Владикавказом;

В основу прогнозирования основных показателей развития экономики города на расчетные средние и долгосрочную перспективу положены современный и перспективный потенциал его трудовых ресурсов, функциональный и производственный потенциал с соответствующей инфраструктурной обеспеченностью, ретроспективный анализ развития отдельных экономических подсистем, современные и прогнозируемые тенденции развития отечественной и мировой экономики и т.д.

Промышленная функция является главной на данном этапе развития экономики города Моздок. Она же будет основополагающей и на расчетную перспективу. Но ее дальнейшее развитие сопряжено с рядом серьезных проблем, в числе которых выделяются:

- высокая степень износа – физического и материального – основных фондов (60-90%);
- недостаточная нагрузка производственных мощностей – 65-75% в среднем;
- технологическая отсталость многих предприятий, что ведет к снижению качества произведенной продукции и ее конкурентоспособности;
- старение и дефицит квалифицированных кадров рабочих специальностей;
- недостаточность собственных оборотных средств, внутренних и внешних инвестиций.

Назрела необходимость в реконструкции МУП «Моздокский хлебозавод». Производственные мощности завода функционируют с 40-х годов прошлого столетия, имеют высокий процент износа, а выпускаемая продукция по своей технологии и

ассортименту не соответствует современным требованиям. Ориентировочная стоимость работ по реконструкции составляет около 20 млн. рублей.

Возможно увеличение площадей швейного производства ОАО «Моздокская швейная фабрика» за счет завершения строительства нового производственного корпуса площадью около 2000 м². Указанный комплекс может достраиваться как государственный объект приобретением незавершенного строительства у ОАО «Моздокская швейная фабрика».

ОАО «Моздокские узоры», с целью увеличения объемов производства, предстоит задействовать неиспользуемые производственные площади, в том числе для выпуска других видов продукции.

Развитие экономической базы города и создание условий для бюджета устойчивого развития возможно при создании благоприятных условий для хозяйствования, при определенных направлениях развития экономики:

- расширение видов деятельности, развитие экономики;
- поддержка малых предприятий, индивидуальных предпринимателей;
- привлечение кредитов для развития созданных предприятий;
- инвестиционная деятельность;
- рыночные методы управления муниципальным имуществом;
- изменение статуса городского поселения на городской округ;
- диверсификация производства.

В отраслевой структуре промышленного производства города не прогнозируется резких изменений на расчетную перспективу. Как и в настоящее время, доминирующие позиции будет занимать перерабатывающая промышленность, что, собственно, предусматривается рекомендациями схемы территориального планирования РСО-Алания.

Вместе с тем, с учетом направлений инвестиционной политики, освоение площадки для размещения НПП, коренным образом должно изменить экономический потенциал города, повлиять на процент роста миграций, в том числе федерального уровня, повлиять на процент роста экономики.

2.2. Транспортный спрос, объемы и характер передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории муниципального образования

Анализ сложившейся экономической ситуации и демографической ситуации в Моздокском городском поселении позволяет сделать вывод о предполагаемом росте транспортного спроса, постепенном увеличении объемов и характера передвижения населения на территории муниципального образования. Необходимо предусмотреть проведение обследования пассажиропотока, не реже 1 раза в 5 лет, для своевременного уточнения потребностей населения. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

На перспективу сохраняется внутригородской общественный транспорт, остановки

общественного транспорта размещены с учетом уже существующих остановок и обеспечения радиусов доступности (500 м – для секционной застройки, 800 м – для индивидуальной застройки). Расстояние между остановочными пунктами пассажирского транспорта 400 – 800 м. Положение остановочных пунктов определяется размещением главных объектов тяготения: промышленные предприятия, центр города, административные, хозяйственные, культурные, выставочные, спортивные, учебные, торговые и другие объекты. Линии движения общественного транспорта проходят по основным магистральным улицам города, связывая все планировочные районы.

Таблица 45.

Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок

Показатель	Ед.изм	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2027
Количество городских маршрутов	ед.	9	9	9	9	9	9	10
Количество пригородных маршрутов	ед.	4	4	4	4	4	4	4
Протяженность муниципальных маршрутов	км	57,9	57,9	57,9	58,7	58,7	59,6	66,3
Количество перевезенных пассажиров по городским маршрутам	чел.	2302 810	2 335 049	2 367 740	2 400 888	2 434 501	2 468 584	2 634 358
Пассажирооборот	п/км	3977 2	4032 9	4089 4	4090 1	4147 4	4141 9	3973 4
Количество перевезенных пассажиров по пригородным маршрутам	чел.	1746 480	1 770 931	1 795 724	1 820 864	1 846 356	1 872 205	1 997 930
Количество перевезенных пассажиров по междугородним маршрутам	чел.	9243 0	93 724	95 036	96 367	97 716	99 084	105 738

2.3. Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта предусматривает развитие железнодорожного и автомобильного сообщения внутри Республика Северная Осетия – Алания и обеспечение муниципального образования Моздокского городского поселения постоянными внешними транспортными путями. Основным видом транспорта, обеспечивающим прямую доступность муниципального образования Моздокского городского поселения в территориальной структуре Российской Федерации, останется автомобильный транспорт. Транспортная связь, внутри городского поселения будет осуществляться общественным транспортом, личным транспортом и пешеходным сообщением. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

Проектом не предусмотрено развитие таких видов внешнего транспорта, как железнодорожный и водный. В части функционирования железнодорожного транспорта предлагается сохранить имеющуюся сеть подъездных путей к промышленным и коммунальным объектам, упорядочить переезды через главный путь и подъездные пути. В остальном проектные мероприятия не затрагивают существующую сеть железной дороги и полосу отвода.

На перспективу планируется формирование крупной групповой системы расселения с зоной влияния в пределах одночасовой транспортной доступности с центром город Моздок. Интенсивное развитие инфраструктурного потенциала регионального уровня, функций по управлению территорией, организация инновационных центров районного значения обеспечат стабильность и устойчивость системы.

Развитие внешнего автомобильного транспорта непосредственно связано с формированием системы скоростного объезда территории города.

Обслуживание города воздушным транспортом предполагается осуществляется через авиаузел гражданской авиации федерального и международного значения - аэропорт «Владикавказ», расположенный в 120 км от г. Моздок (г. Беслан).

Предполагается увеличение использования индивидуального автотранспорта, чему должно соответствовать развитие улично-дорожной сети. Автобус и маршрутное такси на расчетный срок остаются основным видом общественного транспорта, однако их удельный вес в транспортной работе по городу будет неуклонно снижаться ввиду роста объема перевозок индивидуальным автомобильным транспортом. В качестве дополнительных мер предлагается постепенная замена автопарка общественного транспорта на автобусы малой вместимости (от 16 до 25 пассажиров в соответствии с ГОСТ Р 41.52-2005 «Единообразные предписания, касающиеся транспортных средств малой вместимости категорий М2 и М3 в отношении их общей конструкции».)

Таблица 46.

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры

Наименование показателя	Ед. изм	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2027
Железно-дорожные вокзалы	ед.	1	1	1	1	1	1	1
Число оборудованных остановочных площадок	ед.	93	93	93	95	95	99	108
Количество используемых транспортных средств на городских маршрутах	ед.	88	88	88	88	88	88	94
Протяженность пешеходных тротуаров	км.	58,45 9	58,45 9	59,13 9	59,90 9	60,76 9	62,06 9	70,859
Велосипедное	км.	0	0	0	0	0	0	45

движение								
Число автостанций	ед.	1	1	1	1	1	1	1

2.4. Развитие дорожной сети города

Учитывая экономическую ситуацию и сложившиеся условия, необходимо разработать и реализовать мероприятия по строительству новых и реконструкции существующих участков 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 муниципального образования Моздокского городского поселения в период реализации Программы будет являться сохранение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог, поддержание автомобильных дорог на уровне соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

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

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

В связи с развитием застройки жилых районов и недостаточным транспортным обеспечением предусматривается дополнительное развитие улично-дорожной сети, в первую очередь магистральных улиц города. Для создания компактной планировочной структуры и соблюдения требований обеспечения жизнедеятельности жилой среды города Моздок принята более частая сеть улиц. Предполагается освоение свободных от застройки территорий под индивидуальную жилую застройку на северо-западе и юго-востоке городского поселения. Схема улично-дорожной сети на территории перспективной застройки в юго-восточной части города сориентирована на преимущественное использование легковых автомобилей, а также на обслуживание жилой застройки

общественным пассажирским транспортом с подключением к общегородской транспортной сети.

Таблица 47.

Объекты улично-дорожной сети, планируемые к строительству и реконструкции на территории Моздокского городского поселения

Наименование	Ед. изм.	Протяженность
Реконструкция автомобильных дорог местного значения	км	4,135
Ремонт автомобильных дорог местного значения	км	16,4
Строительство автомобильных дорог местного значения	км	6,243
Строительство тротуаров	км	12,4
Организация велосипедных дорожек	км	45

2.5. Уровень автомобилизации, параметры дорожного движения

С учетом наличия не зарегистрированных на территории Моздокского района автомобилей военнослужащих, уровень автомобилизации на 2018г. принимается 500 единиц на 1000 человек, с поэтапным увеличением на расчетный срок 2027г. – 600 единиц на 1000 человек. Прогноз изменения уровня автомобилизации и потребности в объектах транспортной инфраструктуры у населения муниципального образования Моздокского городского поселения представлен в таблице.

Таблица 48.

Прогноз изменения уровня автомобилизации и обеспеченности объектами транспортной инфраструктуры

Показатели	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2027
Общая численность населения МО, чел.	40564	41037	41510	41983	42456	42929	45433
Количество зарегистрированных транспортных средств, ед.	19349	19999	20679	21411,33	22501,68	23610,95	27259,8
Количество легковых автомобилей у населения, ед.	17066	17639	18239	18885	19846	20825	24043
Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	477	490	500	510	530	550	600
Посты СТО	85	88	91	94	99	104	120
Топливо-раздаточные колонки АЗС	14	15	15	16	17	17	20

С учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, возможно повышение интенсивности движения на отдельных участках дорог с образованием незначительных заторов в утренние и вечерние часы. Потенциально в зону риска попадает центральная и восточная часть города Моздок.

Планируемая потребность объектов дорожного сервиса в городе определена исходя из:

- обеспеченности населения легковыми автомобилями на расчетный срок - 600 ед. / 1000 чел.;

- проектной численности жителей 45433 тыс. человек.

Расчетное количество автомобилей составляет 27259,8 единиц, из них у населения 24043.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (далее - АЗС), станциями технического обслуживания (далее - СТО) и местами постоянного хранения обозначены в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»:

- п. 11.19. Организация хранения индивидуального транспорта должна осуществляться исходя из обеспеченности гаражами и стоянками постоянного хранения не менее 90 %;

- п. 11.26. СТО следует проектировать из расчета 1 пост на 200 легковых автомобилей;

- п. 11.27. АЗС следует проектировать из расчета 1 топливо-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей.

В соответствии с проведенными расчетами необходимо предусмотреть на расчетный срок:

- СТО суммарной мощностью 120 постов;

- сооружений для постоянного хранения транспорта жителей многоэтажной, среднеэтажной и малоэтажной застройки суммарной мощностью 21638 машино-мест.

Существующих АЗС достаточно на весь срок действия программы с учетом перспективной автомобилизации (не менее 20 топливо-раздаточных колонок).

Для хранения индивидуального транспорта на территории городского поселения имеются:

- наземные стоянки индивидуального транспорта в количестве 365 шт.;

- гаражи индивидуального транспорта общей мощностью 1912 машино-места.

В индивидуальной жилой застройке хранение автотранспорта осуществляется на приусадебных участках. Данного количества мест хранения недостаточно для обеспечения необходимой потребности.

В развитие транспортной инфраструктуры территории и для создания максимально комфортной среды обитания жилого населения проектом предусмотрено устройство открытых наземных парковок и строительство гаражей индивидуального транспорта.

Открытые стоянки для временного хранения легковых автомобилей в кварталах многоэтажной застройки следует предусматривать из расчета не менее чем для 40% расчетного парка индивидуальных легковых автомобилей, принадлежащих жителям

данного квартала. Допускается предусматривать открытые стоянки для временного хранения автомобилей в пределах улиц и дорог, ограничивающих жилые кварталы.

Согласно п. 6.33 и п. 6.36 СНиП 2.07.01-89 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» составлена таблица минимально допустимого уровня обеспеченности населения сооружениями для хранения легкового автотранспорта.

Таблица 49.

Расчетные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности населения сооружениями для хранения легкового автотранспорта

Наименование объекта иного значения	Наименование расчетного показателя объекта иного значения/ единица измерения	Значение расчетного показателя минимально допустимого уровня обеспеченности городского поселения объектами	
Сооружения и устройства для хранения и обслуживания транспортных средств	уровень обеспеченности открытыми стоянками для временного хранения легковых автомобилей, %	не менее чем для 70% расчетного парка индивидуальных легковых автомобилей, в т. ч., %	
		жилые районы	35
		промышленные и коммунально-складские зоны (районы)	15
		общегородские и специализированные центры	5
	размер земельного участка гаражей и стоянок легковых автомобилей в зависимости, м ² /машино-место	зоны массового кратковременного отдыха	15
		одноэтажных	30
		двухэтажных	20
		трехэтажных	14
		четырёхэтажных	12
		пятиэтажных	10
	наземных стоянок	25	

В соответствии с перспективными показателями уровня автомобилизации муниципального образования, минимальное количество индивидуальных легковых автомобилей, которое необходимо обеспечить местами постоянного хранения составляет 16830 единиц.

Размещение объектов обслуживания и хранения транспортных средств необходимо осуществлять с учетом требований СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».

В развитие транспортной инфраструктуры территории и для создания максимально комфортной среды обитания жилого населения проектом предусмотрено устройство открытых наземных парковок и строительство гаражей индивидуального транспорта.

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

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

На расчетный срок прогнозируется изменение параметров дорожного движения в связи реконструкцией улично-дорожной сети и реорганизацией транспортных потоков. Планируется оснащение улично-дорожной сети дорожными знаками в соответствии с ПОДД Моздокского городского поселения. На загруженных перекрестках планируется установка светофорных объектов. При внедрении дополнительных локальных мероприятий по организации дорожного движения (введение светофорного регулирования) или уширения проезжей части на подходах к перекресткам прогнозируется снижение загрузки улично-дорожной сети.

2.6. Показатели безопасности дорожного движения

Предполагается постепенное снижение аварийности. Факторами, влияющими на снижение аварийности станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, содержанию улично-дорожной сети, оснащение перекрестков светофорами, развитие систем видеофиксации нарушений правил дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ. Обстоятельства, которые повлияют на снижение аварийности, станут выполнение предписаний, выданных ГИБДД МВД г. Моздок, а также выполнение работ по содержанию, текущему и капитальному ремонту дорог в городе Моздок.

Таблица 50.

Прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения

Наименование показателя	Ед. изм.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2027
Количество автомобилей	ед.	19349	19999	20679	21411,33	22501,68	23610,95	27259,8
Число зарегистрированных ДТП с пострадавшими	ед.	28	26	24	22	20	19	16
Количество пострадавших в ДТП	ед.	36	34	31	29	26	25	21
Количество	ед.	4	4	4	3	3	3	2

погибших в ДТП								
Социальный риск	количество погибших на 10 тысяч жителей	0,99	0,97	0,96	0,71	0,71	0,70	0,44
Транспортный риск	количество погибших на 10 тысяч зарегистрированных транспортных средств	2,07	2,00	1,93	1,40	1,33	1,27	0,73

В Моздокском городском поселении в 2016 году зарегистрировано 28 дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими (в 2015 году – 18 ДТП), в результате которых, погибло 4 человека (в 2015 году погибло 2 человека) и получили травмы 36 человек (в 2015 году - 22 человека).

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая мобильность населения
- 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 обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети муниципального образования;
- Повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
- Повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования;
- установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

Если в расчетный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения охарактеризуется как благоприятный.

В результате проводимых мероприятий, предложенных в рамках данной программы, планируется сокращение доли лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

2.7. Негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения

В период действия Программы, предполагается изменение структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности, расширение улично-дорожной сети муниципального образования Моздокского городского поселения в связи с чем, усилится влияние факторов, рассмотренных в п. 1.10. В целом все большее количество легковых транспортных средств принадлежащих населению соответствует современным экологическим нормам и стандартам, в связи с чем в рассматриваемом периоде возможно прогнозировать незначительное увеличение негативного воздействия на окружающую среду. Дополнительными факторами, стабилизирующими ситуацию, можно рассматривать выбытие из эксплуатации транспортных средств низких экологических классов в соответствии с их износом. На общественном муниципальном транспорте планируется внедрение эко топлива. При увеличивающемся объеме выбросов и в связи со снижением в их составе концентрации вредных веществ, можно сделать выводы о незначительном увеличении нагрузки на окружающую среду от автомобильного транспорта.

При реализации в рассматриваемом периоде планов развития железно-дорожной сети возрастет нагрузка на окружающую среду.

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

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;

- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (ненефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;

- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог. Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Раздел 3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры и предложения предлагаемого к реализации варианта

Прогноз сценарных условий развития транспортного комплекса муниципального образования Моздокского городского поселения разработан на основании сценарных условий, основных параметров прогноза социально–экономического развития Российской Федерации.

При прогнозировании и построении транспортной модели учитывались прогноз численности населения, деловая активность региона, была построена многофакторная модель, по итогам которой сформированы прогнозы по развитию ключевых отраслей транспортного спроса населения на услуги транспортного комплекса. Кроме того, учитывалось, что инфраструктура транспортного комплекса в свою очередь должна расти опережающими темпами вслед за транспортным спросом.

Анализируя сложившуюся ситуацию можно выделить три принципиальных варианта развития транспортной инфраструктуры:

Вариант 1 (базовый). Развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности, сложившихся на территории муниципального образования Моздокского городского поселения центров тяготения. Вариант предполагает реконструкцию существующей улично – дорожной сети и строительство отдельных участков дорог;

Вариант 2 (оптимальный). Развитие происходит в полном соответствии с прогнозными показателями и реализацией всех предложений по реконструкции и строительству. На территории муниципального образования Моздокского городского поселения предполагается проведение мероприятий направленных на стабильный социально-экономический рост в соответствии с тенденциями текущего развития. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличением деловой активности;

Вариант 3 (максимальный). На территории муниципального образования предполагается проведение более активной политики, направленной на создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует ускоренное развитие экономики в условиях повышения инвестиционной привлекательности, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе

двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (оптимальный) и варианта 3 (максимальный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития района.

Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры представлена в таблице 51.

Таблица 51.

Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры.

Показатель	Ед. изм	Существующее положение	Вариант №1 (Базовый)	Вариант №2 (Оптимальный)	Вариант №3 (Максимальный)
Общая численность населения МО	чел.	40564	42929	45433	47250
Жилищный фонд	тыс. м ²	922,7	1005,491	1093,111	1137
Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок					
Количество муниципальных маршрутов	ед.	9	9	10	10
Количество пригородных маршрутов	ед.	4	4	4	4
Протяженность муниципальных маршрутов	км	57,9	59,6	66,3	68,7
Количество перевезенных пассажиров	чел.	2302810	2 468 584	2 634 358	2773979
Пассажирооборот	п/км	39772	41419	39734	40378
Количество перевезенных пассажиров по пригородным маршрутам	чел.	1746480	1872205	1997930	2095828
Количество перевезенных пассажиров по междугородним маршрутам	чел.	92430	99084	105738	110707
Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры					
Железно-дорожные вокзалы	ед.	1	1	1	1
Число оборудованных остановочных площадок	ед.	93	99	108	116
Протяженность пешеходных тротуаров	км.	58,459	62,069	70,859	80,602
Велосипедное движение	км.	0	0	12,5	45
Обеспеченность парковочным пространством	%	60	60	70	90
Число автовокзалов	ед.	1	1	1	1
Протяженность улично-дорожной	км.	107,058	107,058	113,301	116,801

сети					
Показатели автомобилизации и безопасности дорожного движения:					
Количество зарегистрированных транспортных средств, ед.	ед.	19349	23611	27260	28350
Количество легковых автомобилей у населения, ед.	ед.	17066	20825	24043	24098
Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	ед.	477	420	600	600
Посты СТО	ед.	85	104	120	120
Топливо-раздаточные колонки АЗС	ед.	26	26	26	32
Число зарегистрированных ДТП с пострадавшими	ед.	28	19	16	12
Количество пострадавших в ДТП	ед.	36	25	21	17
Социальный риск	%	0,99	0,70	0,44	0,21
Транспортный риск	%	2,07	1,27	0,73	0,38

Все три варианта развития транспортной инфраструктуры Моздокского городского поселения удовлетворяют потребностям муниципального образования в настоящее время, а также на перспективу до 2027 г. В настоящий момент уровень загрузки отдельных участков улично-дорожной сети свидетельствует о необходимости предусмотреть мероприятия по реорганизации транспортных потоков и увеличении пропускной способности. Тем не менее в районах перспективной застройки требуется строительство новых дорог, что в различных вариантах развития транспортной инфраструктуры предусмотрено в различных объемах.

В Моздокском городском поселении в настоящий момент отсутствует специальная инфраструктура для велосипедного движения. Базовым вариантом не предусмотрено строительство велодорожек на территории города, оптимальный вариант предусматривает строительство вело маршрута в рекреационных зонах на юге, юго-западе и северо-западе городского округа. При максимальном варианте предполагается организация велотрасс. Велотрассы проходят с северо-запада на юго-восток по улицам Полевой г. Моздока, Прохладненской, Пролетарской, Коста Хетагурова, Ленина, Кирова и Комсомольской и с юго-запада на северо-восток по следующим улицам: Полевой, Прогонной, Кабардинской с. Луковской, Чернокурова, Грозненской, по переулку Садовому г. Моздока и по улицам Мичурина, Бударина и Тимерязева села Троицкое. Развитие пешеходной инфраструктуры предполагает дооснащение транспортной инфраструктуры тротуарами в различных объемах.

Пассажирские перевозки в городе осуществляются по 9 маршрутам. Вариантами развития предполагается увеличение общей протяженности маршрутов автобусного транспорта. При оптимальном варианте развитие линий городского автобуса предлагается организовать дополнительный маршрут и увеличить протяженность существующих маршрутов. При Максимальном варианте предлагается, одновременно с организацией дополнительного маршрута реорганизация существующих маршрутов в соответствии с перспективными центрами тяготения населения. При учете прокладки маршрута по

улично-дорожной сети с отсутствующей инфраструктурой общественного транспорта необходимо предусмотреть организацию дополнительных остановочных пунктов не менее 11 шт.

Оптимальным и максимальным вариантом развития предлагается сохранение инфраструктуры в районе железнодорожного и автомобильного вокзала. В максимальном варианте предполагается организация единого комплекса по обслуживанию пассажиров, стоянки такси, железнодорожного и общественного транспорта. Оптимальным и максимальным вариантом развития предлагается - оптимизация парка подвижного состава общественного транспорта с переходом на эффективные транспортные средства, учитывая то, что ежегодно пассажиропоток увеличивается.

Предусматривается застройка территории города, как многоквартирными, так и частными домами. Основная доля приходится на частные домовладения, где парковка автомобилей осуществляется на придомовых участках. В связи с этим, при росте автомобилизации основной дефицит придется на временные парковки (вдоль улично-дорожной сети и вблизи объектов притяжения). При настоящем уровне и прогнозе автомобилизации и численности населения предлагается рассмотреть возможность организации платных парковок с паркоматами. Вариантами развития предусмотрено обеспечение населения объектами парковки в соответствии с прогнозным уровнем автомобилизации и возможностями развития инфраструктуры.

Проблема безопасности дорожного движения также является одной из основных. Мероприятия вариантов развития транспортной инфраструктуры предусматривают наряду с программными комплекс мероприятий по снижению аварийности и ДТП с пострадавшими, снижение предполагаемого социального риска от ДТП (число лиц, пострадавших в ДТП, на тыс. населения). Вариантами предусматривается установка технических средств организации дорожного движения, обустройство аварийноопасных перекрестков видеокамерным наблюдением с фиксацией, обустройство барьерного ограждения.

Таким образом, экономически наиболее эффективным и отвечающим насущным потребностям муниципального образования Моздокского городского поселения представляется реализация второго (Оптимального) варианта развития транспортной инфраструктуры.

Раздел 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)

Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение комплекса мероприятий.

4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Целью развития транспортной инфраструктуры является сбалансированное развитие эффективной транспортной системы муниципального образования г. Моздок. Для достижения указанной цели предусмотрено решение следующих задач:

- расширение существующих магистралей с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
- формирование системы скоростного движения;
- пробивка новых магистралей, в т.ч. для скоростного движения;
- формирование системы обходных магистралей города;
- создание инфраструктуры внешнего автобусного транспорта;
- планомерное увеличение протяжённости автодорог с твёрдым покрытием;
- внедрение системы мониторинга городского транспорта.

В перспективе предусматривается реализация следующих мероприятий:

- окончание формирования системы скоростного движения;
- упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
- завершение системы обходных магистралей города;
- пробивка новых магистралей.

Развитие внешнего автомобильного транспорта непосредственно связано с формированием системы скоростного объезда территории города. Формирование системы скоростного объезда территории города связано с реализацией мероприятий районного значения предусматривающих строительство объездной дороги вокруг города Моздока, станицы Луковская и села Троицкого, что позволит разгрузить городские улицы от потока транзитного транспорта. Комплекс предполагаемых мероприятий включает в себя:

- строительство нового моста через р. Терек на юго-западе от города Моздок и существующего моста;
- продление дамбы до нового моста;
- укрепление откосов дамбы, расширение дамбы до 7 м по верху и укладка асфальтового покрытия;
- пробивка дороги от нового моста до железной дороги в обход проектируемых микрорайонов;
- пробивка дороги от существующей трассы к северу от села Троицкое до дороги,

ведущей к старому мосту;

- обустройство железнодорожных переездов на объездной дороге.

Дамба используется по проекту только для движения легковых машин. Все проектируемые искусственные сооружения представлены в таблице 52.

Таблица 52.

Искусственные сооружения

№ п/п	Наименование	Местоположение	Длина, м	Ширина проезжей части, м
1	Мост у станции Луковская	На юго-западе от г. Моздока	150	1,5+15+1,5
2	Автомобильный тоннель	В створе ул. Гагарина села Троицкое	15	9
3	Дамба	В районе нового моста	1150	7

Проектом не предусмотрено развитие таких видов внешнего транспорта, как железнодорожный, водный и воздушный. В части функционирования железнодорожного транспорта предлагается сохранить имеющуюся сеть подъездных путей к промышленным и коммунальным объектам, упорядочить переезды через главный путь и подъездные пути. В остальном проектные мероприятия не затрагивают существующую сеть железной дороги и полосу отвода.

В дополнение к вышеизложенному предусматривается реализация следующих мероприятий:

- строительство автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения с доведением параметров до нормативных значений для соответствующих категорий;
- развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения;
- развитие инфраструктуры автомобильного транспорта и организации дорожного движения.

Мероприятия направленные на развитие автомобильного транспорта носят комплексный характер и требуют многостороннего подхода, в связи с чем рассматриваются более подробно далее.

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

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом. Движение общественного транспорта предлагается осуществлять по магистральным улицам города. Для повышения скоростных характеристик, уровня комфорта и удобства общественного транспорта на территории города Моздок предлагается:

- размещение дополнительных остановочных павильонов в количестве 15 штук;

– увеличение протяженности существующих маршрутов с охватом перспективных районов.

Сложившиеся маршруты общественного транспорта на территории Моздокского городского поселения являются оптимальными не смотря на дублирование маршрутов и обеспечивают доступность социально-значимых объектов. В рассматриваемом периоде предусматривается корректировка маршрутов общественного транспорта с учетом застройки перспективных районов. Рассматривается увеличение протяженности маршрутов по ул. Юбилейной, юго-восточном и северо-западном направлении. Предусматривается возможность организации дополнительных маршрутов для полного охвата территории муниципального образования городским общественным транспортом. Протяженность линий общественного транспорта на расчетный срок составит 66,3 км.

В качестве дополнительных мер предлагается постепенная замена автопарка автобусов особо малой вместимости на транспортные средства малой вместимости. При организации конкурсных отборов перевозчиков необходимо предусмотреть требование о наличии автотранспорта малой вместимости от 16 до 25 пассажиров в соответствии с ГОСТ Р 41.52-2005 «Единообразные предписания, касающиеся транспортных средств малой вместимости категорий М2 и М3 в отношении их общей конструкции».

Для удовлетворения возрастающей транспортной подвижности населения в пределах муниципального образования проектом наряду с обновлением парка общественного транспорта, планируется перевод существующих транспортных средств на более экологически чистые виды топлива.

Для информирования населения на перспективу рассматривается установка светодиодных информационных табло содержащие информацию о маршрутах.

Прибытие и отправление пригородных и междугородних пассажирских автобусов предполагается выполнять с площади существующих вокзалов.

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

В целях повышения безопасности дорожного движения и улучшения обслуживания пользователей предусмотрено обустройство автомобильных дорог местного значения объектами дорожного сервиса и другими предприятиями, оказывающими услуги участникам движения.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями, станциями технического обслуживания и местами постоянного хранения обозначены в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»:

– п. 11.19. Организация хранения индивидуального транспорта должна осуществляться исходя из обеспеченности гаражами и стоянками постоянного хранения не менее 90 %;

– п. 11.26. СТО следует проектировать из расчета 1 пост на 200 легковых автомобилей;

– п. 11.27. АЗС следует проектировать из расчета 1 топливо-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей.

Увеличение парка автомобилей потребует развития предприятий автосервиса, станций технического обслуживания. В соответствии с проведенными расчетами необходимо предусмотреть на расчетный срок:

- СТО - суммарной мощностью 120 постов;
- сооружений для постоянного хранения транспорта жителей многоэтажной, среднеэтажной и малоэтажной застройки суммарной мощностью 16830 машино-мест.

Существующих АЗС достаточно на весь срок действия программы с учетом перспективной автомобилизации (не менее 20 топливо-раздаточных колонок).

В муниципальном образовании Моздокское городское поселение основными принципами размещения и строительства новых объектов постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей являются:

- сохранение существующих объектов хранения транспортных средств;
- продолжить сооружение боксовых гаражей;
- предусмотреть сооружение встроенных, пристроенных, подземных и полуподземных гаражей, а также многоярусных гаражей при проектировании и возведении новых, реконструкции существующих объектов жилой и общественной многоэтажной застройки;
- организовать открытые стоянки постоянного хранения;
- считать, что автомобили, принадлежащие населению, проживающему в индивидуальных домах, размещаются на соответствующих участках.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения. Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

1. Осуществление строительства гаражей для хранения личного легкового автотранспорта осуществляется в комплексе с жилыми домами на территории среднеэтажной и малоэтажной многоквартирной жилой застройки населенных пунктов;
2. Оборудование открытых стоянок для временного хранения автотранспорта предусматриваются в общественных центрах муниципального образования;
3. Организация общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей.

При подготовке проектной документации в обязательном порядке необходимо предусмотреть выполнение требований к размещению автостоянок для транспорта инвалидов в соответствии с СП 59.13330.2012.

В соответствии с п. 4.2.1 СП 59.13330.2012, на индивидуальных автостоянках на участке около или внутри зданий учреждений обслуживания следует выделять 10% мест (но не менее одного места) для транспорта инвалидов, в том числе 5% специализированных мест для автотранспорта инвалидов на кресле-коляске из расчета, при числе мест:

- до 100 включительно – 5%, но не менее одного места;
- от 101 до 200 – 5 мест и дополнительно 3%;
- от 201 до 1000 – 8 мест и дополнительно 2%;

1001 место и более – 24 места плюс не менее 1% на каждые 100 мест свыше.

Места для личного автотранспорта инвалидов желательно размещать вблизи входа в предприятие или в учреждение, доступного для инвалидов, но не далее 50 м, от входа в жилое здание – не далее 100 м.

Площадки для остановки специализированных средств общественного транспорта, перевозящих только инвалидов (социальное такси), следует предусматривать на расстоянии не далее 100 м от входов в общественные здания.

Индивидуальный транспорт жителей индивидуальной жилой застройки планируется хранить на приусадебных участках. Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и промышленной зоне города.

Механизмом ограничения использования легкового автомобильного транспорта в существующем правовом поле является управление парковочным пространством путем запрета парковки на улично-дорожной сети и ограничения ее режимов, а также обеспечения соблюдения запретов и ограничений. Кроме того, запрет и ограничение режимов парковки обеспечивают повышение пропускной способности элементов улично-дорожной сети: перегонных, и что особенно важно, подходов к перекресткам. Это позволяет сократить задержки транспорта при движении по перегонам и проезде перекрестков.

В качестве необходимой предпосылки реализации мер по ограничению режимов парковки на улично-дорожной сети следует рассматривать развитие системы внеуличных стоянок автомобильного транспорта в зонах высокого спроса на парковку (перехватывающих временных стоянок у зданий), а также системы перехватывающих паркингов.

К возможным вариантам развития парковочного пространства на территории Моздокского городского поселения относится организация платной парковки на ул. Кирова на земельном участке между отелем «Моздок» и отделением Сбербанка, находящемся в муниципальной собственности.

Мероприятия по управлению парковочным пространством должны обеспечить развитие сети парковочных мест. Кроме того, развитие системы парковок требует формирования экономических и правовых механизмов поддержки развития системы временного и постоянного хранения автотранспорта.

Развитие и регулирование системы парковок предусматривает реализацию следующих групп мероприятий:

- Создание системы внеуличных паркингов. Система должна предусматривать:

- строительство внеуличных паркингов;
- обеспечение участников движения оперативной информацией о наличии мест в паркингах и действующих тарифах;
- создание системы электронной оплаты за использование внеуличных паркингов, интегрированной с другими системами оплаты в транспортном комплексе.

- Ограничение парковок на тех участках улично-дорожной сети, где они создают помехи движению транспорта. Оно должно предусматривать:

- запрет стоянки и/или остановки на участках улично-дорожной сети;

- ограничение стоянки и/или остановки на участках улично-дорожной сети;

- определение участков улично-дорожной сети с ограничением режимов стоянки и остановки;
- организацию контроля соблюдения запретов и ограничений.
- Создание системы автоматизированного информирования о функционировании парковочного пространства.

Запрет стоянки также, как и введение платы за парковку на улично-дорожной сети, может рассматриваться в качестве меры, ограничивающей интенсивное движение.

При этом важнейшим аспектом, во многом определяющим достижение поставленных целей введения платы за парковку, является контроль над соблюдением правил стоянки при наличии возможности припарковаться в неполюженном месте.

4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных переходов, освещения участков автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, светофоров, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

Мероприятия по данному разделу:

1. Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением;
2. Устройство велодорожек в поперечном профиле главных улиц;
3. Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию без барьерной среды;
4. Строительство пешеходных мостов;
5. Организация пешеходных переходов;
6. Организация тротуаров в районах перспективной застройки;
7. Организация велосипедных дорожек.

Для поддержания экологически чистой среды, при небольших отрезках для корреспонденции, на территории города Моздок Программой предусматривается система пешеходных улиц.

В целях повышения безопасности предусматривается два пешеходных моста через железную дорогу в районе вокзала: в промышленную зону и в жилой комплекс. Также предусмотрено строительство двух пешеходных мостов через р. Терек в лесопарковую зону на правом берегу. Все проектируемые искусственные сооружения приведены в таблице 53.

Таблица 53.

Искусственные сооружения, проектируемые на расчетный срок в составе генерального плана

№ п/п	Наименование	Местоположение	Длина, м	Ширина проезжей части, м
1	Пешеходный мост через р. Терек	В створе ул. Октябрьская	150	7

2	Пешеходный мост через р. Терек	В створе ул. Орджоникидзе	150	7
3	Пешеходный мост через железную дорогу	В створе ул. Анисимова в районе вокзала	65	7
4	Пешеходный мост через железную дорогу	В створе ул. Вокзальная в районе вокзала	65	7

Программой предусматривается создание без барьерной среды для мало мобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесённых к созданию без барьерной среды.

Программой предусматривается проектирование велосипедного движения. Для использования велосипедного движения в спортивно-оздоровительных целях проектируются велосипедные дорожки шириной 3 метра с движением в обе стороны в рекреационных зонах на юге, юго-западе и северо-западе городского округа, имеющие выход на основные велотрассы города, используемые для хозяйственно-бытовых нужд населения. Велотрассы проходят с северо-запада на юго-восток по улицам Полевой г. Моздока, Прохладненской, Пролетарской, Коста Хетагурова, Ленина, Кирова и Комсомольской и с юго-запада на северо-восток по следующим улицам: Полевой, Прогонной, Кабардинской с. Луковской, Чернокурова, Грозненской, по переулку Садовому г. Моздока и по улицам Мичурина, Бударина и Тимерязева села Троицкое. Велотрассы устраиваются шириной 1 м в обе стороны на тротуарах города и выделяются маркировочной линией 1.15 и знаком 4.4 «Велосипедная дорожка». Общая протяженность велосипедных дорожек в черте городского поселения составит 45 км. В рассматриваемом периоде предполагается организация велосипедных дорожек в рекреационных зонах с выходом на перспективные велотрассы.

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.

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

В целях упорядочения организации дорожного движения планируется внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам местного значения, включающих в себя установку системы видеофиксации и контроля потоков транспортных средств. Дополнительно возможна организация видеоконтроля на участках улично-дорожной сети с запрещенным движением грузового транспорта. Реализация мероприятий позволит обеспечить учет и анализ потоков грузового транспорта, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры

административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

Предполагаемым мероприятием для организации потоков грузового транспорта в городе является организация транспортно-логистического центра, чтобы разгрузить территории населенного пункта от складских и транспортных объектов, формировать благоприятную урбанистическую среду, повысить уровень благоустройства.

Создание транспортно-логистического терминала позволит снизить уровень безработицы, улучшить экономическое состояние. Локализация логистической функции и внедрение современных технологий в эту сферу будет способствовать снижению издержек предприятий и организаций. Развитие транспортно-логистической функции города создаст предпосылки для повышения эффективности и снижения затрат всех предприятий, действующих на территории города, а также расположенных в республике.

Основная специализация терминала города Моздок предполагается в виде формирования и приёма военно-транспортных грузов. Планируется оказывать следующие услуги: прием грузов и их хранение; подготовка грузов к перевозке; перегрузка с одного вида транспорта на другой; накопление и распределение грузов между потребителями; экспедиционное сопровождение; услуги по таможенному оформлению и др.

Основными задачами транспортно - логистического терминала являются:

Прямые услуги транспортного терминала. В первую очередь к прямым услугам относятся: техническое обслуживание транспорта, складирование грузов временного хранения и обеспечение сохранности грузов и транспорта, а также обеспечение питанием, ночлегом и отдыхом тех, кто сопровождает грузы.

Комплектация грузов. Основная задача транспортного узла - это формирование транспортных потоков. Приходящие грузы с одного направления комплектуются по нескольким направлениям и, наоборот, грузы нескольких направлений могут быть сформированы для дальнейшего следования в одном направлении. Эффективность комплектации грузов определяется знанием товарных потоков. Наличие гибкой тарифной политики по комплектации грузов для дальнейшего следования является основой для получения информации по грузопотокам.

Таможенное обслуживание. Оно обеспечивает работу международных товарных потоков. Таможенная очистка в совокупности с грузовым терминалом и с комплектацией грузов позволяет обслуживать в первую очередь те грузоперевозки, которые формируются российским бизнесом при торговле со странами Закавказья.

Развитие производств, связанных с качественной упаковкой, сборкой, глубокой переработкой. Высокотехнологичное производство - это наличие множества производителей, чья продукция используется в одном потребительском изделии. Выбирается место сборки, которое приближено к потребителю. Обслуживание грузовых потоков позволяет на тех же территориях (на площадях, приближенных к грузовому терминалу) осуществлять сборку и иные производственные операции. Сборка и глубокая переработка позволяют повышать разнообразие, увеличивать рост ассортимента и номенклатуры поставляемой товарной продукции в республику.

Размещение объектов предполагается в существующей производственной и коммунально-складской зоне.

Мероприятия по развитию инфраструктуры для транспортных средств

коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

4.6. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и/или их участков

Основными причинами снижения безопасности дорожного движения и повышения загруженности дорог являются:

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- 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 провести следующие мероприятия на территории муниципального образования Моздокского городского поселения:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети муниципального образования;
- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди участников дорожного движения, в том числе среди несовершеннолетних;
- развитие системы оказания помощи пострадавшим в ДТП;
- своевременная обработка противогололедными материалами;
- нанесение в летний период времени горизонтальной разметки, с применением современных лакокрасочных и световозвращающих материалов;
- ремонт дорожного покрытия;
- установка в летний период искусственных дорожных неровностей;
- установка барьерных ограждений;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования, установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков), содержание дорожной разметки, установка ограждений, установка светофорных объектов.

Одним из действенных средств управления дорожным движением являются дорожные знаки. Малый объем капитальных вложений, быстрота и возможность постепенного выполнения работ, отсутствие необходимости закрытия участков улично-дорожной сети, послужило причиной для рекомендации включения работ по установке дорожных знаков в разряд первостепенных мероприятий.

Улично-дорожная сеть в Моздокском городском поселении оборудована знаками со световозвращающей поверхностью. Знаки установлены на отдельно стоящих стойках, существующих опорах освещения, совместно со светофорами, на павильонах остановочных пунктов, на стенах зданий. По результатам обследования размещения дорожных знаков на улично-дорожной сети выявлена недостаточная обеспеченность

дорожными знаками. Требуется установка дополнительных дорожных знаков в соответствии с ПОДД Моздокского городского поселения.

Предполагается установка пешеходных ограждений в соответствии с проектами организации дорожного движения.

Таблица 54.

Барьерные ограждения

Наименование объекта	Пешеходные ограждения , м
пл. 50 лет Октября	214
ул. Б. Хмельницкого	200
ул. Весенняя	109
ул. Вокзальная	472
ул. Гуржибекова	47
ул. К. Хетагурова	364
ул. Кирова	866
ул. Коммунистическая	392
ул. Комсомольская	233
ул. Мира	110
ул. Советов	126
ул. Соколовского	200
ул. Уварова	334
ул. Форштадская	39
ул. Фурманова	129
ул. Полевая	200
ул. Советов	200
Всего	4235

В рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» предполагается оснащение участков улично-дорожной сети пешеходными ограждениями на следующих участках:

Таблица 55.

Барьерные ограждения

№	Место установки пешеходных ограждений	Длина пешеходного ограждения, п. м.
1	Детский сад "Малыш", ул. Б Хмельницкого, 28	40,0
2	Детский сад "Елочка", ул. Кирова	40,0
3	Детский сад "Забава", ул. Вокзальная, 42	40,0
4	Детский сад "Родничок", ул. Садовая	100,0

5	Детский сад "Улыбка", ул. Уварова, 10	40,0
6	Детский сад "Огонёк", пл. 50 лет Октября	40,0
7	Детский сад "Золотой ключик", ул. Фрунзе	50,0
8	Детский сад "Колокольчик", ул. Гуржибекова	40,0
9	Детский сад "Зорька", ул. Фурманова, 30	40,0
10	Детский сад "Сказка", ул. Чкалова (район дома 2 Б)	40,0
11	Детский сад № 44, ул. Комсомольская	40,0
12	Детский сад № 45, ул. Комсомольская	40,0
13	Детский сад № 46 "Гномик", пл. 50 лет Октября	40,0
14	ул. Советов, Школа № 3	40,0
15	ул. Железнодорожная, Школа № 5	50,0
16	ул. Первомайская, Школа № 6	40,0
17	ул. Хетагурова, Школа № 8	80,0
18	ул. Шевченко, 27, Художественная школа	40,0
19	ул. Надтеречная, Стадион	40,0
ИТОГО:		880,0

Необходимо доукомплектовать светофорными объектами аварийно-опасные перекрестки.

В рамках автоматизированной системы управления дорожным движением возможно использование видеонаблюдения за ситуацией в «узких местах» улично-дорожной сети – посредством применения видеокамер. Видеонаблюдение позволяет в реальном масштабе времени оценить качество координированного управления движением, обнаружить затор или ДТП и оперативно принять соответствующие меры, для чего видеокамеры должны осуществлять круговой обзор перекрестка. Аппаратуру поста наблюдения (мониторы, регистраторы, мультиплексоры, накопители) рекомендуется устанавливать в помещении ЦУПа или в помещении дежурной части ГИБДД.

Если в расчетный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения будет благоприятный.

При подготовке проектной документации в обязательном порядке необходимо предусмотреть выполнение мероприятий по обеспечению доступности зданий и сооружений для маломобильных групп населения согласно СНиП 35-01-2001 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения», в том числе устройство:

- пониженных бортов в местах наземных переходов, а также изменения конструкций покрытия тротуаров в местах подходов к переходам для ориентации инвалидов по зрению с изменением окраски асфальта;
- пешеходных ограждений в местах движения инвалидов, на участках, граничащих с высокими откосами и подпорными стенками;
- пандусов и двухуровневых поручней, а также горизонтальных площадок для отдыха – на лестничных сходах;
- звуковых устройств для слабовидящих на светофорных объектах;
- дорожных знаков и указателей, предупреждающих о движении инвалидов.

Повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения предусматривает формирование знаний и навыков по безопасному дорожному движению, информирование о ситуациях, потенциально приводящих к ДТП, повышение культуры на дорогах, создание в обществе нетерпимости к фактам пренебрежения социально-правовыми нормами и правового нигилизма на дорогах.

Реализация организационно-планировочных и инженерных мер, направленных на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов предусматривают обеспечение безопасного участия пешеходов в дорожном движении, устранение и профилактика возникновения опасных участков дорожного движения, пробок и заторов, организацию транспортного планирования с целью обеспечения безопасного и эффективного движения.

Мероприятия, направленные на развитие системы оказания помощи пострадавшим в ДТП предусматривают обеспечение оперативности и качества оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП, обеспечение территориальной доступности медицинских учреждений, повышение уровня координации служб, участвующих в оказании помощи пострадавшим в ДТП, а также сокращение времени проведения спасательных работ при ДТП на дорогах республики и совершенствование деятельности подразделений противопожарной службы и поисково-спасательных отрядов республики при спасении и оказании помощи пострадавшим в ДТП.

Проектом предусмотрен вывод внутригородского транзита преимущественно за пределы селитебной территории. Транзит внешнего автомобильного транспорта предполагается по следующим объездным дорогам на расчётный срок:

- в направлении на Владикавказ – по Западной магистрали, на новый мост и далее на Владикавказ;
- в направлении на Гудермес – по Северной магистрали, в обход села Троицкое и далее на Гудермес;

4.7. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

Важным элементом повышения безопасности дорожного движения является развитие сервисов Интеллектуально-транспортных систем (ИТС).

Необходимость создания ИТС в настоящее время стало понятным и не вызывает сомнений. В связи с необходимостью достаточно значительных финансовых и временных затрат на создание ИТС актуальным является вопрос выбора приоритетных сервисов ИТС, которые дадут наибольший эффект для улучшения функционирования транспортных систем городов, что в итоге и является главной целью создания ИТС

ИТС должна решать следующие основные задачи:

- обеспечение повышения пропускной способности транспортной инфраструктуры;
- обеспечение снижения нагрузки на транспортную инфраструктуру от индивидуального и грузового автомобильного транспорта без ущерба для мобильности населения;

- повышение надежности и безопасности функционирования транспортного комплекса;

- повышение удобства пользования услугами транспортного комплекса города.

Целью развития ИТС в среднесрочном периоде является создание и системная интеграция современных информационных и коммуникационных технологий и средств автоматизации с транспортной инфраструктурой, транспортными средствами и пользователями, ориентированной на повышение безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для всех участников движения.

Достижение указанных целей в составе ИТС в качестве первоочередных требуется реализация задач по созданию и совершенствованию подсистем:

- обеспечения актуальной и достоверной информацией о функционировании транспортного комплекса всех участников движения, органов управления транспортным комплексом, участников транспортной деятельности и потребителей услуг транспортного комплекса;

- управления транспортными потоками с минимизацией задержек транспортных средств (в первую очередь городского пассажирского транспорта) и негативного влияния на окружающую среду;

- автоматизации контроля нарушений правил дорожного движения, особенно тех которые влияют на пропускную способность улично-дорожной сети и безопасность движения;

- управления работой пассажирского транспорта, обеспечению надежности его работы и увеличению скорости и регулярности движения;

- мониторинга погодных условий и состояния окружающей среды;

- электронных платежей за транспортные услуги;

Важной является задача по интеграции работы указанных систем между собой.

Основным нормативным документом, определяющим состав элементов ИТС и ее построение, является ГОСТ Р ИСО 14813-1-2011. «Интеллектуальные транспортные системы. Схема построения архитектуры интеллектуальных транспортных систем», в соответствии с которым развитие ИТС методологически базируется на системном подходе, формируя ИТС как взаимодействующие системы (совокупности систем), а не отдельные модули (сервисы) одной (единой) системы.

В соответствии с данным ГОСТом полное развитие ИТС предусматривает 11 сервисных доменов:

- информирование участников движения - обеспечение пользователей ИТС статической и динамической информацией о состоянии транспортной сети, включая модальные перемещения и перемещения посредством трансферов;

- управление дорожным движением и действия по отношению к его участникам - управление движением транспортных средств, пассажиров и пешеходов, находящихся в транспортной сети;

- конструкция транспортных средств - повышение безопасности, надежности и эффективности функционирования транспортных средств посредством предупреждения пользователей или управления системами или агрегатами транспортных средств;

- грузовые перевозки - управление коммерческими перевозками - перемещением грузов и соответствующим транспортным парком, ускорение разрешительных процедур

для грузов на национальных и юридических границах, ускорение кроссmodalных перемещений грузов с полученными разрешениями;

- общественный транспорт - функционирование служб общественного транспорта и предоставление информации перевозчикам и пользователям, учитывая аспекты мультимодальных перевозок;

- службы оперативного реагирования - обслуживание инцидентов, определяемых как чрезвычайные обстоятельства (авария);

- электронные платежи на транспорте - транзакции и резервирование в транспортном секторе;

- персональная безопасность, связанная с дорожным движением, - защита пользователей транспортного комплекса, включая пешеходов и участников движения с повышенной уязвимостью;

- мониторинг погодных условий и состояния окружающей среды - деятельность, направленная на мониторинг погоды и уведомление о ее состоянии, а также о состоянии окружающей среды;

- управление и координация при чрезвычайных ситуациях - деятельность, связанная с транспортом, осуществляемая в рамках реагирования на природные катаклизмы, общественные беспорядки или террористические акты;

- национальная безопасность - деятельность, которая непосредственно защищает или смягчает последствия причинения вреда или ущерба физическим лицам и предприятиям, вызванные природными катаклизмами, общественными беспорядками или террористическими актами.

При этом в ГОСТ указывается, что приведенная выше категоризация, подразумевающая 11 доменов, не предписывает, чтобы любые архитектуры ИТС состояли из такого же набора доменов. Конкретная архитектура должна наилучшим образом соответствовать условиям конечного ее применения и должна быть независимой от сервисов, которые она поддерживает.

Выбор приоритетных сервисных доменов, развитие которых необходимо в кратчайшие сроки должен быть ориентирован на решение наиболее острых проблем функционирования транспортного комплекса. В настоящее время это проблема постоянно возникающих заторов, вследствие которых существенно возрастают затраты времени на передвижения, ухудшается экологическая обстановка. Основная причина возникновения заторов - это несоответствие пропускной способности транспортной инфраструктуры (прежде всего УДС) и транспортной нагрузки.

Пропускная способность УДС определяется пропускной способностью перегонов и перекрестков. Как показывает анализ, на перегонах основная причина снижения пропускной способности – парковка с нарушением ПДД (перпендикулярно, в 2 ряда, в запрещенных местах и т.д.). На перекрестках основными причинами снижения пропускной способности являются следующие:

- нарушения ПДД, такие как проезд на запрещающий сигнал и выезд на «забитый» перекресток;

- неэффективное светофорное регулирование, из-за режимов не соответствующих транспортной ситуации, ручного регулирования, применения устаревших технологий управления.

Отдельно следует выделить подходы к перекресткам, хотя они и являются частью перегона. На подходах к перекресткам с целью канализации потоков по маневрам обязательно необходимо обеспечивать работу всех полос движения. В случае нахождения в крайних правых полосах припаркованных автомобилей и стабильных пешеходных потоков, пропускная способность перекрестков резко снижается. Для решения этой задачи следует устанавливать знаки запрета остановки на подходах к перекресткам и, именно здесь, обеспечивать работу эвакуации неправильно припаркованных транспортных средств и устанавливать системы автоматической фиксации нарушений.

Основными путями снижения транспортной нагрузки в условиях сформировавшейся городской среды являются переориентация передвижений населения с индивидуального на городской общественный пассажирский транспорт, повышение «разумности» поведения участников движения за счет повышения их информированности, введение ограничительных мер и обеспечение контроля за их соблюдением. Все это работает только в сочетании с повышением качества работы общественного транспорта.

С учетом вышеизложенного, в качестве приоритетных доменных сервисов, которые необходимо развивать в первую очередь необходимо выделить следующие (в порядке убывания их значимости):

- управление дорожным движением и действия по отношению к его участникам, прежде всего, развитие эффективно работающей АСУДД;
- общественный транспорт, прежде всего в части совершенствования управления пассажирскими перевозками и повышения уровня надежности его функционирования и информационного обеспечения пользователей;
- информирование участников движения, включая создание системы мониторинга транспортной ситуации, необходимой для выработки решений по управлению транспортным комплексом, развития и функционирования АСУДД, он-лайн информирование участников движения;

Необходимо предусмотреть обустройство общественного и коммунального транспорта спутниковой системой ГЛОНАСС, автоинформаторами. Внедрение спутниковой системы позволяет потребителям получить информацию о движении городского пассажирского транспорта в режиме реального времени с помощью систем Яндекс-транспорт и «Умный транспорт». Внедрение систем на транспорте коммунальных служб предусматривается собственниками транспорта.

С целью повышения безопасности функционирования транспортного комплекса также крайне важным является развитие сервисного домена «мониторинг погодных условий и состояния окружающей среды».

Практическая реализация ИТС в Моздокском городском поселении позволит существенно улучшить качество транспортного обслуживания населения и своевременно принимать управленческие решения по транспортной отрасли.

4.8. Мероприятия по развитию сети дорог муниципального образования

В целях повышения качественного уровня улично – дорожной сети муниципального образования Моздокского городского поселения, снижения уровня

аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия и доступности территорий перспективной застройки, предлагается в период действия Программы реализовать комплекс мероприятий по проектированию, строительству и реконструкции дорог муниципального образования Моздокского городского поселения.

Основным направлением деятельности в области дорожного хозяйства является реализация мероприятий, связанных с обеспечением сохранности и поддержанием работоспособности автомобильных дорог общего пользования регионального и местного значения и искусственных сооружений на них (в первую очередь их содержание и ремонт, включая капитальный), а также строительством новых и модернизацией имеющихся дорог и искусственных сооружений на них.

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог, ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожной одежды проезжей части, реконструкции искусственных сооружений для приведения их характеристик в соответствие с параметрами автомобильных дорог на соседних участках, повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности.

Основная задача проектируемой системы улиц и дорог – обеспечение удобных транспортных связей с наименьшими затратами времени жилых районов города с промышленным районом, центром города, устройствами внешнего транспорта, зонами отдыха и другими местами. С учетом функционального назначения улиц и дорог и интенсивности транспортного движения на отдельных участках назначены:

- Основные магистральные улицы;
- Магистральные улицы;
- Жилые улицы;
- Пешеходные улицы;
- Объездные дороги.

Основными магистральными улицами сохраняются ул. Мира, ул. Юбилейная, ул. Проездная, ул. Вокзальная и ул. Кирова на участке от ул. Вокзальной и до ул. Близнюка. При этом магистральными улицами в городе предполагаются ул. Шаумана, Ул. Комсомольская, ул. Пушкинская, ул. Тараса Шевченко, ул. Форштадская, ул. Близнюка, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Тельмана, ул. Железнодорожная, ул. Гагарина.

К возможным вариантам развития улично-дорожной сети городского поселения относится пробивка переулка Форштадский через парк и вывод на дамбу, пробивка с организацией одностороннего движения ул. Грозненская – ул. Комсомольская, пл. 50 лет Октября – ул. Орджоникидзе.

Для решения проблемы загруженности улично-дорожной сети, в связи с возрастающим уровнем автомобилизации и подвижности населения, предусмотрена реализация мероприятий по реконструкции, существующих и строительству новых улиц и дорог. Планируется проведение ремонтных работ на участках улиц с поврежденным дорожным покрытием. Запланирована реконструкция ул. Орджоникидзе.

Таблица 56.

Сведения об участках с повреждённым дорожным покрытием на дорожной сети

№ п/п	Название дорог/улиц	Адреса участков с проезжей частью		Протяженность, м
		начало участка	конец участка	
1.	ул. Кирова	в районе перекрестка с ул. Мира		300
2.	ул. Салганюка	ул. Кирова	ул. Юбилейная	890
3.	ул. Комсомольская	на всей протяженности		1470
4.	ул. Первомайская	ул. Юбилейная	ж/д переезд	2820
5.	ул. Железнодорожная	ул. Гагарина	ул. Кумача	2080
6.	ул. Б. Хмельницкого	частично на всей протяженности		4920
7.	ул. Мира	ул. Степная	ул. Юбилейная	1810
8.	ул. Грозненская	ул. Кирова	ул. Шаумяна	170
9.	ул. К. Маркса	ул. Садовая	ул. Юбилейная	480
10.	ул. Садовая	ул. К. Маркса	ул. Юбилейная	860
11.	ул. Фурманова	ул. Социалистическая	ул. Салганюка	600

Все объекты местного значения транспортной инфраструктуры, планируемые к размещению и реконструкции на территории муниципального образования Моздокского городского поселения, представлены в таблице 57.

Таблица 57.

Перечень планируемых объектов транспортной инфраструктуры МО Моздокское городское поселение по этапам

Наименование	Ед. изм.	Протяженность
Реконструкция автомобильных дорог местного значения	км	4,135
Ремонт автомобильных дорог местного значения	км	16,4
Строительство автомобильных дорог местного значения	км	6,243
Строительство тротуаров	км	12,4
Организация велосипедных дорожек	км	12,5

Реализация мероприятия предполагает под собой разработку проектно-сметной документации на обозначенных объекты.

На равне с представленными выше мероприятиями, направленными на расширение улично-дорожной сети, снижению нагрузки на улично-дорожную сеть и ее оптимизации необходимо выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями. 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.

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

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

1. сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;
2. мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;
- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (ненефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;
- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог. Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

Уменьшение выбросов вредных веществ возможно при более рациональной схеме организации движения на маршруте транспортных средств, снижающей время движения транспортных средств по улично-дорожной сети, количество остановок, время задержек, повышающей скорость сообщения. Необходимо добиваться как можно меньшего времени движения транспортных средств на переходных режимах, поскольку именно при переходных режимах наблюдается повышенный выброс загрязняющих веществ.

Мероприятия, призванные обеспечить снижение загрязнения атмосферного воздуха, связаны с мероприятиями, принимаемыми для улучшения общей транспортной ситуации в городе. К таким мероприятиям, помимо действий, связанных с улучшением

эксплуатационных свойств транспортных средств, качества используемых бензинов и других расходных материалов, относятся и средства организации дорожного движения, а именно:

- внедрение технических средств, поддерживающих эффективные технологии управления дорожным движением;
- оптимизация режимов светофорного регулирования транспортных и пешеходных потоков на перекрестках;
- решение организационных вопросов, связанных с регулярной корректировкой режимов работы светофорных объектов (включение в состав служб УГИБДД лиц, в служебные обязанности которых входит систематический мониторинг состояния транспортных потоков и расчет оптимальных режимов регулирования);
- реконструкция и развитие улично-дорожной сети с целью снижения загрузки улиц и отвода грузового транспорта из центральной части города;
- реорганизация маршрутной сети городского пассажирского транспорта в соответствии с реконструкцией и строительством участков улично-дорожной сети с одновременным созданием безопасных условий на подъездах к остановочным пунктам;
- организация заездных карманов в районе остановочных пунктов;
- приведение существующей системы дислокации дорожных знаков, разметки и дорожных ограждений к реальным условиям движения;
- внедрение многопрограммного управления, а в последствии АСУДД и организация координации управления светофорными объектами.

Предлагаемое внедрение многопрограммного управления светофорными объектами и АСУ ДД позволит реализовать дополнительные возможности и сервисные функции при применении соответствующего оборудования. В частности, использование газоанализаторов позволит решать спектр задач с использованием сведений об уровне загрязнения воздушного бассейна: автоматический сбор, обработка и передача в центр экологической службы информации об уровне загрязнения воздушного бассейна, своевременное предупреждение об аварийных выбросах с указанием района выброса; анализ поступившей в центр информации; выдача рекомендаций и принятие мер по перераспределению транспортных потоков по магистралям города.

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

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Создание информационно-аналитической системы управления общественным транспортом обусловлено необходимостью повышения эффективности управления

общественным транспортом и мониторинга его функционирования. Основными задачами данной системы являются:

1. Осуществление мониторинга функционирования общественного транспорта;
2. Формирование и оптимизация единой маршрутной сети общественного транспорта;
3. Осуществление единого диспетчерского управления общественным транспортом.

Единая дежурно-диспетчерская служба на территории муниципального образования Моздокское городское поселение с использованием навигационной системы ГЛОНАСС/GPS отсутствует. Данная система осуществляет контроль за работой общественного транспорта по следующим параметрам:

- 1) нахождение автобусов на маршрутах;
- 2) время начала и окончания работы автобусов на маршрутах;
- 3) интервалы движения согласно расписания;
- 4) отклонение от заданного маршрута.

Необходимо предусмотреть обустройство общественного и коммунального транспорта спутниковой системой ГЛОНАСС, автоинформаторами. Внедрение спутниковой системы позволяет потребителям получить информацию о движении городского пассажирского транспорта в режиме реального времени с помощью систем Яндекс-транспорт и «Умный транспорт».

Осуществление диспетчерского управления общественным транспортом обеспечивает оперативное управление общественным транспортом и формирует объективную информацию о его функционировании. Для этого планируется в рамках информационно-аналитической системы управления общественным транспортом информационно объединить центральные диспетчерские службы муниципального образования, диспетчерские пункты на транспортных предприятиях.

Диспетчерское управление общественным транспортом обеспечит:

- повышение качества транспортного обслуживания населения за счет непрерывного автоматизированного контроля движения в режиме реального времени;
- координацию и синхронизацию работы всех видов общественного транспорта за счет увязки интервалов движения по периодам дня на соприкасающихся маршрутах;
- повышение эффективности использования подвижного состава за счет сокращения непроизводительных потерь времени на маршруте и рационального использования подвижного состава и резерва на наиболее загруженных направлениях;
- повышение безопасности пассажирских перевозок за счет оперативного оповещения водителей транспортных средств об авариях и чрезвычайных ситуациях на маршрутной сети и информационного обеспечения мероприятий по ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий и чрезвычайных ситуаций посредством организации связи водителей транспортных средств, участников дорожно-транспортных происшествий с представителями оперативных служб (скорая помощь, полиция и др.);
- предоставление информации населению о расписаниях движения общественного транспорта через информационно-телекоммуникационную сеть Интернет;
- оперативное информирование пассажиров на остановках общественного

транспорта с помощью остановочных табло об ожидаемом времени прибытия (отправления) общественного транспорта, номере маршрута и фактическом времени прибытия очередного транспортного средства;

- полный переход на автоматизированный учет и контроль организации работы транспортного комплекса путем интеграции вокзалов, автостанций, транспортных предприятий и транспортных средств в единое информационное пространство.

Внедрение интеллектуальных систем на всем общественном транспорте рассматривается как основное мероприятие на срок действия программы.

4.11. Предложения по очередности мероприятий

Мероприятиями программы предусматривается создание системы автомобильных улиц и дорог, обеспечивающих необходимые транспортные потребности муниципального образования Моздокского городского поселения с сохранением существующей структуры улично-дорожной сети и с созданием четко выраженной структуры, классифицированной по назначению и параметрам движения, обеспечивающей пропуск возрастающих транспортных потоков. В связи с увеличением территорий под строительство индивидуального жилья увеличится транспортная нагрузка на улично-дорожную сеть в районах перспективной застройки.

Основные направления деятельности, на срок реализации Программы, должны быть направлены на полноценное удовлетворение потребностей населения в транспортных услугах и организации транспортного обслуживания населения в границах муниципального образования Моздокского городского поселения. В рассматриваемом периоде так же предусматривается реализация мероприятий региональных программ, не относящихся к органам местного самоуправления.

Таблица 58.

График выполнения мероприятий

Наименование мероприятия	Год реализации					
	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022-2027 годы
Основные мероприятия						
Ремонт участков с повреждённым дорожным покрытием:						
ул. Кирова		+				
ул. Салганюка					+	
ул. Комсомольская						+
ул. Первомайская						+
ул. Железнодорожная						+
ул. Б. Хмельницкого				+		
ул. Мира				+		

ул. Грозненская			+			
ул. К. Маркса						+
ул. Садовая						+
Ул. Фурманова					+	
Реконструкция ул. Орджоникидзе		+	+			
Строительство улично-дорожной сети в районах перспективной застройки						+
Строительство тротуаров		+	+	+	+	+
Установка светофоров на аварийно-опасных перекрестках						+
Размещение дорожных знаков	+	+	+	+	+	+
Установка барьерного ограждения		+	+	+	+	+
Реконструкция железнодорожных переездов в сторону ул. Гагарина и Кирпичного завода.						+
Дополнительные мероприятия						
Пробивка переулка Форштадский через парк и вывод на дамбу						+
Реконструкция дамбы						+
Пробивка с организацией одностороннего движения ул. Грозненская – ул. Комсомольская						+
Пробивка с организацией одностороннего движения пл. 50 лет Октября – ул. Орджоникидзе						+
Пешеходный мост через железную дорогу в створе ул. Анисимова в районе вокзала						+
Пешеходный мост через железную дорогу в створе ул. Вокзальная в районе вокзала						+
Размещение дополнительных остановочных павильонов				+	+	+
Строительство автостоянок около объектов обслуживания	+	+	+	+	+	+
Второстепенные мероприятия						
Пешеходный мост через р. Терек в створе ул. Октябрьская						+
Пешеходный мост через р. Терек в створе ул. Орджоникидзе						+
Организация велосипедных дорожек						+
Развитие придорожной инфраструктуры обслуживания	+	+	+	+	+	+
Создание инфраструктуры автосервиса	+	+	+	+	+	+
Создание транспортно-логистического терминала						+
Региональные мероприятия						
Строительство южного обхода г. Моздок						+
Строительство моста через р. Терек на юго-западе от города Моздок						+

Основные мероприятия в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности требуют полной реализации, в случае недостатков в финансировании реализации мероприятий возможна отсрочка реализации дополнительных и второстепенных мероприятий. Приоритетной является реализация основных мероприятий.

Раздел 5. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Раздел включает в себя, с разбивкой по годам, оценку стоимости основных мероприятий по реализации Программы. Основной целью Программы является развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения муниципального образования Моздокского городского поселения.

Для достижения основной цели программы необходимо решить следующие задачи:

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

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

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

- увеличение протяженности, изменение параметров автомобильных дорог общего пользования, ведущее к изменению класса и категории автомобильной дороги (строительство или реконструкция дорог и искусственных сооружений на них).

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства федерального бюджета, республиканского бюджета, бюджета муниципального района и муниципального образования Моздокского городского поселения, а также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из республиканского бюджета определяются после принятия соответствующих программ и подлежат уточнению после формирования республиканского бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

Транспортная система муниципального образования Моздокского городского поселения является элементом транспортной системы Республика Северная Осетия – Алания, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов

местного самоуправления и органов власти Республика Северная Осетия – Алания по развитию транспортной инфраструктуры.

При реализации Программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

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

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

В настоящее время существует множество методов и подходов к определению стоимости строительства, изменчивость цен и их разнообразие не позволяют на данном этапе работы точно определить необходимые затраты в полном объеме.

В связи с этим, на дальнейших стадиях проектирования требуется детальное уточнение параметров строительства на основании изучения местных условий и конкретных специфических функций строящегося объекта.

Стоимость разработки проектной документации объектов капитального строительства определена на основании «Справочников базовых цен на проектные работы для строительства». Базовая цена проектных работ устанавливается в зависимости от основных натуральных показателей проектируемых объектов и приводится к текущему уровню цен умножением на коэффициент, отражающий инфляционные процессы на момент определения цены проектных работ для строительства согласно Письму № 41695-ХМ/09 от 09.12.2016г. Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации.

Ориентировочная стоимость строительства зданий и сооружений определена по проектам объектов-аналогов, Каталогам проектов повторного применения для строительства объектов социальной и инженерной инфраструктур, Укрупненным нормативам цены строительства, по существующим сборникам ФЕР в ценах и нормах 2001 года, а также с использованием сборников УПВС в ценах и нормах 1969 года. Стоимость работ пересчитана в цены 2017 года с коэффициентами согласно:

- Постановлению № 94 от 11.05.1983г. Государственного комитета СССР по делам строительства;

- Письму № 14-Д от 06.09.1990г. Государственного комитета СССР по делам строительства;

- Письму № 15-149/6 от 24.09.1990г. Государственного комитета РСФСР по делам строительства;

- Письму № 2836-ИП/12/ГС от 03.12.2012г. Министерства регионального развития Российской Федерации;

- Письму № 21790-АК/Д03 от 05.10.2011г. Министерства регионального развития Российской Федерации;

- Письму № 3004-ЛС/08 от 06.02.2015 г. Минстроя Российской Федерации. Расчетная стоимость мероприятий указана с применением индексов-дефляторов, определяемым на основании данных Министерства экономического развития Российской Федерации.

Федерации.

Определение стоимости на разных этапах проектирования должно осуществляться различными методиками. На предпроектной стадии при обосновании инвестиций определяется предварительная (расчетная) стоимость строительства. Проекта на этой стадии еще нет, поэтому она составляется по предельно укрупненным показателям. При отсутствии таких показателей могут использоваться данные о стоимости объектов-аналогов. При разработке рабочей документации на объекты капитального строительства необходимо уточнение стоимости путем составления проектно-сметной документации. Стоимость устанавливается на каждой стадии проектирования, в связи, с чем обеспечивается поэтапная ее детализация и уточнение. Таким образом, базовые цены устанавливаются с целью последующего формирования договорных цен на разработку проектной документации и строительства.

В расчетах не учитывались:

- стоимость резервирования и выкупа земельных участков и недвижимости для государственных и муниципальных нужд;
- стоимость проведения топографо-геодезических и геологических изысканий на территориях строительства;
- стоимость мероприятий по сносу и демонтажу зданий и сооружений на территориях строительства;
- оснащение необходимым оборудованием и благоустройство прилегающей территории.

Результаты расчетов (сводная ведомость стоимости работ) приведены в таблице 59. Включает в себя оценку величины необходимых капитальных вложений в строительство и реконструкцию транспортной инфраструктуры, выполненную на основании укрупненных сметных нормативов для объектов непромышленного назначения и инженерной инфраструктуры, утвержденных федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере строительства, либо принятую по объектам - аналогам по видам капитального строительства и видам работ.

Таблица 59.

Объем средств на реализацию программы

Наименование мероприятия	Финансовые потребности, тыс. руб.							Источники финансирования
	всего	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022-2027 гг	
Строительство южного обхода г. Моздок	-	0	0	0	0	0	Согласно ПСД	МБР, РБ, ФБ
Строительство моста через р. Терек на юго-западе от города Моздок	-	0	0	0	0	0	Согласно ПСД	МБР, РБ, ФБ
Ремонт участков с повреждённым дорожным покрытием:								
ул. Кирова	1620,98	0	1620,98	0	0	0	0	МБП, РБ, ФБ
ул. Салганюка	4808,90	0	0	0	0	4808,90	0	МБП, РБ, ФБ
ул. Комсомольская	7942,79	0	0	0	0	0	7942,79	МБП, РБ, ФБ
ул. Первомайская	15237,19	0	0	0	0	0	15237,19	МБП, РБ, ФБ
ул. Железнодорожная	11238,78	0	0	0	0	0	11238,78	МБП, РБ, ФБ
ул. Б. Хмельницкого	26584,04	0	0	0	26584,04	0	0	МБП, РБ, ФБ
ул. Мира	9779,90	0	0	0	9779,90	0	0	МБП, РБ, ФБ
ул. Грозненская	918,55	0	0	918,55	0	0	0	МБП, РБ, ФБ
ул. К. Маркса	2593,56	0	0	0	0	0	2593,56	МБП, РБ,

								ФБ
ул. Садовая	4646,80	0	0	0	0	0	4646,80	МБП, РБ, ФБ
Ул. Фурманова	3241,96	0	0	0	0	3241,96	0	МБП, РБ, ФБ
Реконструкция ул. Орджоникидзе	44797,37	0	17918,95	26878,42	0	0	0	МБП, РБ, ФБ
Пробивка переулка Форштадский через парк и вывод на дамбу	18317,10	0	0	0	0	0	18317,10	МБП, РБ, ФБ
Реконструкция дамбы	71354,69						71354,69	МБП, РБ, ФБ
Пробивка с организацией одностороннего движения ул. Грозненская – ул. Комсомольская	1941,07	0	0	0	0	0	1941,07	МБП, РБ, ФБ
Пробивка с организацией одностороннего движения пл. 50 лет Октября – ул. Орджоникидзе	2132,44	0	0	0	0	0	2132,44	МБП, РБ, ФБ
Строительство улично-дорожной сети в районах перспективной застройки	170677,13	0	0	0	0	0	170677,13	МБП, РБ, ФБ
Реконструкция железнодорожных переездов в сторону ул. Гагарина и Кирпичного завода	2450,00						2450,00	МБП, РБ, ФБ
Строительство пешеходного моста через р. Терек в створе ул. Октябрьская	67929,29	0	0	0	0	0	67929,29	МБР,РБ, ФБ
Строительство пешеходного моста через р. Терек в створе ул. Орджоникидзе	67929,29	0	0	0	0	0	67929,29	МБР,РБ, ФБ
Строительство пешеходного моста через железную дорогу в створе ул. Анисимова в районе вокзала	21025,73	0	0	0	0	0	21025,73	МБП, РБ, ФБ
Строительство пешеходного моста через	21025,73	0	0	0	0	0	21025,73	МБП, РБ,

железную дорогу в створе ул. Вокзальная в районе вокзала								ФБ
Строительство тротуаров	29021,69	0	1591,51	1802,15	2012,79	3042,60	20572,63	МБП, РБ, ФБ
Организация велосипедных дорожек	14547,68	0	0	0	0	0	14547,68	МБП, РБ, ВИ
Установка светофоров на аварийно-опасных перекрестках	1450,00	0	0	0	0	0	1450,00	МБП, РБ, ФБ, ВИ
Размещение дорожных знаков	12150,00	1350,00	1350,00	1350,00	1350,00	1350,00	5400,00	МБП, РБ, ФБ, ВИ
Размещение дополнительных остановочных павильонов	1235,00	0	0	0	160,00	160,00	915,00	МБП, РБ, ФБ, ВИ
Установка барьерного ограждения	15345,00		2640,00	1270,50	1270,50	1270,50	8893,50	МБП, РБ, ФБ
Развитие придорожной инфраструктуры обслуживания	0,00	0	0	0	0	0	0	ВИ
Строительство автостоянок около объектов обслуживания	0,00	0	0	0	0	0	0	ВИ
Создание инфраструктуры автосервиса	0,00	0	0	0	0	0	0	ВИ
Создание транспортно-логистического терминала в районе г. Моздок	0,00	0	0	0	0	0	0	ВИ
Всего	651942,66	1350,00	25121,44	32219,63	41157,23	13873,95	538220,41	

*ФБ – федеральный бюджет, РБ – республиканский бюджет, МБР – бюджет района, МБП – бюджет муниципального образования Моздокское городское поселение, ВИ – внебюджетные источники.

Общая потребность в капитальных вложениях по муниципальному образованию город Моздок составляет 651942,66 тыс. рублей, значительную долю занимают бюджетные средства. Из них наибольшая доля требуется на реконструкцию и строительство автомобильных дорог.

Конкретные мероприятия Программы и объемы ее финансирования могут уточняться ежегодно при формировании проекта местного бюджета на соответствующий финансовый год.

Раздел 6. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Эффективность реализации муниципальной программы оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов, исходя из соответствия фактических значений показателей (индикаторов) с их целевыми значениями, а также уровнем использования средств бюджета городского округа, предусмотренных в целях финансирования мероприятий муниципальной программы.

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

$$E = \frac{\sum_{i=1}^n \frac{F_i}{N_i}}{n} 100\%$$

E - эффективность реализации программы, цели (задачи), процентов;

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

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

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

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

- высокий (E 95%);
- удовлетворительный (E 75%);
- неудовлетворительный (если значение эффективности реализации программы не отвечает приведенным выше уровням, эффективность ее реализации признается неудовлетворительной).

Оценка степени соответствия запланированному уровню затрат и эффективности использования средств бюджета городского округа, ресурсного обеспечения программы осуществляется путем сопоставления плановых и фактических объемов финансирования основных мероприятий программы, по каждому источнику ресурсного обеспечения. Данные показатели характеризуют уровень исполнения финансирования в связи с неполным исполнением мероприятий программы в разрезе источников и направлений финансирования.

Уровень исполнения финансирования программы в целом определяется по формуле:

$$У_{ЭФ} = \frac{\Phi_{Ф}}{\Phi_{П}},$$

где:

$У_{ЭФ}$ - уровень исполнения финансирования муниципальной программы за отчетный период, процентов;

$\Phi_{Ф}$ - фактически израсходованный объем средств, направленный на реализацию мероприятий муниципальной программы, тыс. рублей;

$\Phi_{П}$ - плановый объем средств на соответствующий отчетный период, тыс.рублей.

Уровень исполнения финансирования представляется целесообразным охарактеризовать следующим образом:

- высокий ($У_{ЭФ}$ 95%);
- удовлетворительный ($У_{ЭФ}$ 75%);
- неудовлетворительный (если процент освоения средств не отвечает приведенным выше уровням, уровень исполнения финансирования признается неудовлетворительным).

Таблица 60.

Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Цель программы	Задачи программы	Предусмотренные мероприятия	Оценка социально-экономической эффективности
Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта	Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение пассажирооборота, товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике	- Строительство южного обхода г. Моздок - Строительство моста через р. Терек на юго-западе от города Моздок	Расширение транспортных связей муниципального образования на 10%, повышение инвестиционной привлекательности на 15%, повышение эффективности транспортного обслуживания и снижения издержек на 25%
Развитие транспорта общего пользования, создание транспортно-пересадочных узлов	Обеспечение условия для управления транспортным спросом, повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения	- Размещение дополнительных остановочных павильонов - Корректировка маршрутов общественного транспорта	Увеличение пассажиропотока на 15%, обеспечение населения общественным транспортом на 100%, увеличение протяженности маршрутов на 3%
Развитие инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	Предоставление качественных услуг населению, повышение обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры	- Создание транспортно-логистического терминала в г. Моздок	Увеличение доступности эффективности грузопотока транспортной инфраструктуры на 15%
Развитие инфраструктуры для легкового	Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с	- Развитие придорожной инфраструктуры обслуживания - Создание инфраструктуры автосервиса	Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры и качества

<p>автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства</p>	<p>градостроительной деятельностью, предоставление качественных услуг населению, повышение обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры, увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей</p>	<p>– Строительство автостоянок около объектов обслуживания</p>	<p>обслуживания на 30%, расширение парковочного пространства на 40%,</p>
<p>Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения</p>	<p>Обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения, повышение безопасности дорожного движения</p>	<p>– Строительство тротуаров – Организация велосипедных дорожек – Пешеходный мост через р. Терек в створе ул. Октябрьская – Пешеходный мост через р. Терек в створе ул. Орджоникидзе – Пешеходный мост через железную дорогу в створе ул. Анисимова в районе вокзала – Пешеходный мост через железную дорогу в створе ул. Вокзальная в районе</p>	<p>Снижение времени в пути пешеходам на 10%, снижение вероятности ДТП с участием пешеходов на 40%, организация велосипедных маршрутов</p>

		вокзала	
Организация дорожного движения, повышение безопасности дорожного движения, снижение перегруженности дорог и/или их участков	Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности, повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы	<ul style="list-style-type: none"> - Установка светофоров на аварийно-опасных перекрестках - Размещение дорожных знаков - Установка барьерного ограждения 	Снижение вероятности ДТП на 30 %, снижение загрузки улично - дорожной сети на 25%, снижение социального риска на 40%
Внедрение интеллектуальных транспортных систем	Обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры	- Установка системы ГЛОНАС на общественном транспорте	Повышение эффективности общественного транспорта - на 15%

<p>Развитие сети дорог</p>	<p>Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности, развитие в соответствии с транспортным спросом, развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, повышение качества содержания транспортной инфраструктуры, снижение уровня износа объектов транспортной инфраструктуры</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ремонт участков с повреждённым дорожным покрытием: - ул. Кирова - ул. Салганюка - ул. Комсомольская - ул. Первомайская - ул. Железнодорожная - ул. Б. Хмельницкого - ул. Мира - ул. Грозненская - ул. К. Маркса - ул. Садовая - Ул. Фурманова - Реконструкция ул. Орджоникидзе - Строительство улично-дорожной сети в районах перспективной застройки - Пробивка переулка Форштадский через парк и вывод на дамбу - Пробивка с организацией одностороннего движения ул. Грозненская – ул. Комсомольская - Пробивка с организацией одностороннего движения пл. 50 лет Октября – ул. Орджоникидзе - Реконструкция дамбы - Реконструкция железнодорожных переездов в сторону ул. Гагарина и Кирпичного завода 	<p>Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%, снижение экологической нагрузки на ОС на 10%, улучшение качества обслуживания территорий на 45%, снижение износа улично-дорожной сети на 60 %</p>
----------------------------	---	--	--

Раздел 7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

Важнейшим элементом экономического механизма стимулирования инвестиций является создание условий роста инвестиционной активности.

Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории республики является государственно-частное партнерство, поэтому одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств международных финансовых организаций и частных инвесторов.

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также – Программы) в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений и городских округов. Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана городского округа или поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований.

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры сельских поселений, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и городских поселений, по общим правилами, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры - документ,

устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования планом и программой комплексного социально-экономического развития поселения, городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Положения Градостроительного кодекса РФ и существование отдельных Требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична муниципальной программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов.

Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программ связаны со сроками утверждения генерального плана. Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений подлежат утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта Программы в составе единого комплексного проекта управления развитием территории городского округа или поселения, в который также входит и разработка генерального плана.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения 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 Республика Северная Осетия – Алания, 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 поселений 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 региональных исполнительных органов власти, органов власти муниципального района по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры городского поселения, в состав плана экономики района.

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

Транспортная система Моздокского городского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

Высокая потребность в развитии улично-дорожной сети и бюджетные ограничения в части финансирования автомобильных дорог требуют расширения использования внебюджетных источников для финансирования развития дорожной сети, в том числе заемных средств, для строительства и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе.

Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории округа является государственно-частное партнерство, поэтому одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств международных финансовых организаций и частных инвесторов.

Для обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе программы мероприятий (инвестиционных проектов) необходимо решение приоритетной задачи институциональных преобразований: разработка нормативной правовой базы, обеспечивающей четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определение приоритетных сфер применения

государственно-частного партнерства в сфере дорожного хозяйства, в том числе совершенствование законодательства, регулирующего вопросы инвестиционной деятельности в сфере дорожного хозяйства, осуществляемой в форме капитальных вложений.

Законом Республики Северная Осетия-Алания №67-РЗ от 3.12.2016 «О перераспределении полномочий по организации регулярных перевозок между органами местного самоуправления муниципальных образований и органами государственной власти Республики Северная Осетия-Алания» перераспределяются полномочия между органами местного самоуправления муниципальных образований и органами государственной власти Республики Северная Осетия - Алания по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом между поселениями в границах муниципального района, в границах городского округа, городского, сельского поселения Республики Северная Осетия - Алания.

Полномочия по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом между поселениями в границах муниципального района, в границах городского округа, городского, сельского поселения Республики Северная Осетия - Алания осуществляются Правительством Республики Северная Осетия - Алания или уполномоченным органом исполнительной власти Республики Северная Осетия – Алания за счет средств республиканского бюджета. Полномочия были перераспределены на срок полномочий Парламента Республики Северная Осети-Алания пятого созыва.

В связи с этим, а также отсутствием подведомственного автотранспортного предприятия в Моздокском районе, на расчетный срок необходимо сохранить в штате администрации Моздокского городского поселения должность специалиста по организации пассажирских перевозок. Сохранение должности позволит достичь намеченных целей и повысит эффективность реализации мероприятий программы.

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 муниципального образования Моздокского городского поселения, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.