

**РЕШЕНИЕ**

**СОВЕТ ХАДЫЖЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

**АПШЕРОНСКОГО РАЙОНА**

**от\_10.10.2017 № 153**

**г.Хадыженск**

**Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Хадыженского городского поселения Апшеронского района Краснодарского края на период с 2017- 2030 годы**

В соответствии с п. 4.1 ст. 6 Градостроительного кодекса Российской

Федерации от 29.12.2004 №190-ФЗ, Федерального закона от 29.12.2014 № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», на основании Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Уставом Хадыженского городского поселения Апшеронского района, Совет Хадыженского городского поселения Апшеронского района решил:

1.Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Хадыженского городского поселения Апшеронского района Краснодарского края на период с 2017-2030 годы (прилагается).

2. Рекомендовать администрации Хадыженского городского поселения Апшеронского района, провести муниципальные правовые акты в соответствие с настоящим решением.

3. Отделу архитектуры и градостроительства администрации Хадыженского городского поселения Апшеронского района настоящее решение направить в двухнедельный срок после принятия Советом Хадыженского городского поселения Апшеронского района в Управление государственного строительного надзора Краснодарского края и Департамент архитектуры и градостроительства Краснодарского края (Клишко).

4. Контроль за выполнением настоящего решения возложить на комиссию Совета Хадыженского городского поселения Апшеронского района по законности, правопорядку и выполнению решений Совета Хадыженского городского поселения (Дармарезов).

5. Настоящее решение вступает в силу с момента официального опубликования.

Глава Хадыженского городского Председатель Совета Хадыженского

поселения Апшеронского района городского поселения Апшеронского

района

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Ф.В.Кравцов \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_А.И.Татулян

|  |
| --- |
| УТВЕРЖДЕНА  Решением Совета Хадыженского  городского поселения Апшеронского района  №\_153\_ от «\_10\_»\_октября\_\_\_2017 год |

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ХАДЫЖЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

АПШЕРОНСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

на период с 2017 – 2030 годы

2017

Оглавление

[ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ 7](#_Toc494464223)

[1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 11](#_Toc494464224)

[1.1 Анализ положения Краснодарского края в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Хадыженского городского поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации 11](#_Toc494464225)

[1.2 Социально-экономическая характеристика Хадыженского городского поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса 12](#_Toc494464228)

[1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта 17](#_Toc494464229)

[1.3.1. Автомобильный транспорт 18](#_Toc494464230)

[1.3.2. Водный транспорт 23](#_Toc494464231)

[1.3.3. Воздушный транспорт 23](#_Toc494464232)

[1.3.4. Железнодорожный транспорт 23](#_Toc494464233)

[1.4. Характеристика сети дорог Хадыженского городского поселения, параметры дорожного движения. 23](#_Toc494464234)

[1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Хадыженском городском поселении обеспеченность парковками (парковочными местами) 27](#_Toc494464235)

[1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока 30](#_Toc494464236)

[1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения 30](#_Toc494464237)

[1.8. Характеристику движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств 31](#_Toc494464238)

[1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения 31](#_Toc494464239)

[1.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 32](#_Toc494464240)

[1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Хадыженского городского поселения 34](#_Toc494464241)

[1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Хадыженского городского поселения 34](#_Toc494464242)

[1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры 35](#_Toc494464243)

[2. ПРОГНОЗ ТАРНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ХАДЫЖЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ 36](#_Toc494464244)

[2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения 36](#_Toc494464245)

[2.2. Прогноз транспортного спроса Хадыженского городского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта 37](#_Toc494464246)

[2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта 40](#_Toc494464247)

[2.4. Прогноз развития дорожной сети 41](#_Toc494464248)

[2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения 42](#_Toc494464249)

[2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения 42](#_Toc494464250)

[2.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения 46](#_Toc494464251)

[3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА 49](#_Toc494464252)

[4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 50](#_Toc494464253)

[4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта 50](#_Toc494464254)

[4.1.1. Воздушный транспорт 50](#_Toc494464255)

[4.1.2 Речной транспорт 50](#_Toc494464256)

[4.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов 50](#_Toc494464257)

[4.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства 50](#_Toc494464258)

[4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения 51](#_Toc494464259)

[4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб 51](#_Toc494464260)

[4.6.Мероприятия по развитию сети дорог Хадыженского городского поселения 51](#_Toc494464261)

[5. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОТРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 53](#_Toc494464262)

[5.1 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков 53](#_Toc494464263)

[5.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем 53](#_Toc494464264)

[5.3 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения 54](#_Toc494464265)

[5.4. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности 54](#_Toc494464266)

[6 ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 55](#_Toc494464267)

# ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Хадыженского городского поселения Апшеронского района на период с 2017- 2030 годы |
| Основание для разработки программы | * Статья 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ; * Статья 5 Федерального закона от 29 декабря 2014 года №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; * Генеральный план Хадыженского городского поселения Апшеронского района Краснодарского Края на период до 2030 года; * Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». |
| Наименование заказчика и разработчиков программы, их местонахождение | Заказчик: Администрация Хадыженского городского поселения  35268, Краснодарский край, Апшеронский район, г. Хадыженск, ул. Школьная, д. 33.  Разработчик: ООО «ЭнергоАудит»  160011, Вологодская область, г. Вологда, ул. Герцена, д. 56, оф. 202 |
| Цели и задачи программы | Цель программы - обеспечение сбалансированного перспективного развития транспортной инфраструктуры Хадыженского городского поселения Апшеронского района в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.  Задачи программы:  а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории Хадыженского городского поселения Апшеронского района;  б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования Хадыженского городского поселения;  в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории Хадыженского городского поселения Апшеронского района;  г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в Хадыженском городском поселении;  д) создание условий для управления транспортным спросом;  е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;  з) создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Целевые показатели (индикаторы) реализации программы | * Увеличение доли улично-дорожной сети с твердым покрытием; * Увеличения парковочного пространства; * Увеличение количества нанесенной разметки согласно ПОДД; * Установка дорожных знаков согласно ПОДД; * Внедрение интеллектуальных транспортных систем - 1 единица: * Ремонт остановочных павильонов 15 единиц; * Снижение число зарегистрированных ДТП; * Строительство АЗС - 3 объекта; * Строительство новых СТО – 9 объектов; |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | Мероприятия программы (инвестиционные проекты) направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по направлениям:  а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта;  б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов;  в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства;  г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения;  д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб;  е) мероприятия по развитию сети дорог поселений, городских округов.  а) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков;  б) мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем;  в) мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения;  г) мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. |
| Срок и этапы реализации программы | на период с 2017 по 2030 годы  Этапы:  I этап: 2017-2022 гг;  II этап: 2023-2030 гг. |
| Объемы и источники финансирования программы | Объем финансирования – 427 060 тысяч рублей, из них:   * за счет средств краевого бюджета – 81000 тысяч рублей; * за счет средств бюджета городского поселения – 329 060 тысяч рублей; * внебюджетные средства – 17 000 тысяч рублей.   Объем финансирования программы будет уточняться исходя из объемов финансирования муниципальных программ. |

# 1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

## 1.1 Анализ положения Краснодарского края в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Хадыженского городского поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Транспортный комплекс Краснодарского края обеспечивает реализацию внешнеполитических и экономических интересов России в зоне черноморского и средиземноморского экономического сотрудничества, вносит существенный вклад в повышение «связности» территории страны.

Краснодарский край является приграничной территорией и единственным выходом России к Черному морю. Морские порты края обеспечивают прямой выход через Азовское и Черное моря на важнейшие международные внешнеторговые пути и перерабатывают более 35 процентов внешнеторговых российских и транзитных грузов морских портов России, обслуживают около трети российского нефтеэкспорта.

По территории края проходят важнейшие железнодорожные маршруты федерального значения, которые ориентированы в сторону морских международных портов края и курортов Черного и Азовского морей.

Трубопроводный транспорт представлен международным нефтепроводом «Тенгиз – Новороссийск» и газопроводом «Россия – Турция» («Голубой поток»).

Воздушный транспорт Краснодарского края представлен четырьмя аэропортами, два из которых являются международными (Краснодар, Сочи).

Экономика Краснодарского края напрямую зависит от эффективности работы транспортной инфраструктуры. Автомобильные дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения Краснодарского края составляют важнейшую часть транспортной инфраструктуры края. Сеть автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, имеющая протяженность почти девять тысяч километров, обеспечивает перевозки промышленных и сельскохозяйственных грузов, работу морских портов, связь муниципальных образований между собой и с краевым центром, транспортную доступность курортных и туристических районов. Поэтому без надлежащего уровня их транспортно-эксплуатационного состояния невозможно повышение инвестиционной привлекательности края и достижение устойчивого экономического роста. Развитие портов и рекреационных зон на территории края приводит к изменению состава транспортного потока и росту интенсивности движения.

Несмотря на высокое качество автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Краснодарского края по сравнению с общероссийским, имеется немало острых проблем: недостаточная пропускная способность, особенно в крупных транспортных узлах, наличие оползневых участков и размывов в горной части края и характерная общероссийская проблема – низкие прочностные характеристики автомобильных дорог общего пользования.

Из-за систематического недофинансирования автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения в последние годы, на сегодняшний день имеется существенное отставание объемов выполнения на них капитального ремонта и ремонта от объемов, вытекающих из межремонтных сроков, не могут быть выполнены в полной мере требования в части периодичности проведения видов работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них.

Кроме региональных или межмуниципальных автомобильных дорог общего пользования, важнейшей частью транспортной инфраструктуры края являются автомобильные дороги общего пользования местного значения, которые обеспечивают движение грузопассажирских потоков как внутри населенных пунктов, так и в границах муниципальных районов и городских округов. Неудовлетворительное состояние улично-дорожной сети муниципальных образований Краснодарского края и отсутствие возможности у органов местного самоуправления финансировать даже в минимально допустимом объеме дорожные работы на автомобильных дорогах общего пользования местного значения являются сдерживающими факторами развития муниципалитетов и требуют оказания финансовой помощи за счет средств краевого бюджета.



1.1.

## 1.2 Социально-экономическая характеристика Хадыженского городского поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Краткая характеристика Хадыженского городского поселения

Хадыженское городское поселение входит в состав муниципального образования Апшеронский район и наделено статусом муниципального образования. Городское поселение расположено в западной части муниципального образования Апшеронский район и граничит: на севере – с Кабардинским сельским поселением; на востоке – с Апшеронским городским поселением, Кубанским и Нефтегорским сельскими поселениями; на юго-западе – с Туапсинским районом; на западе – с Куринским сельским поселением.

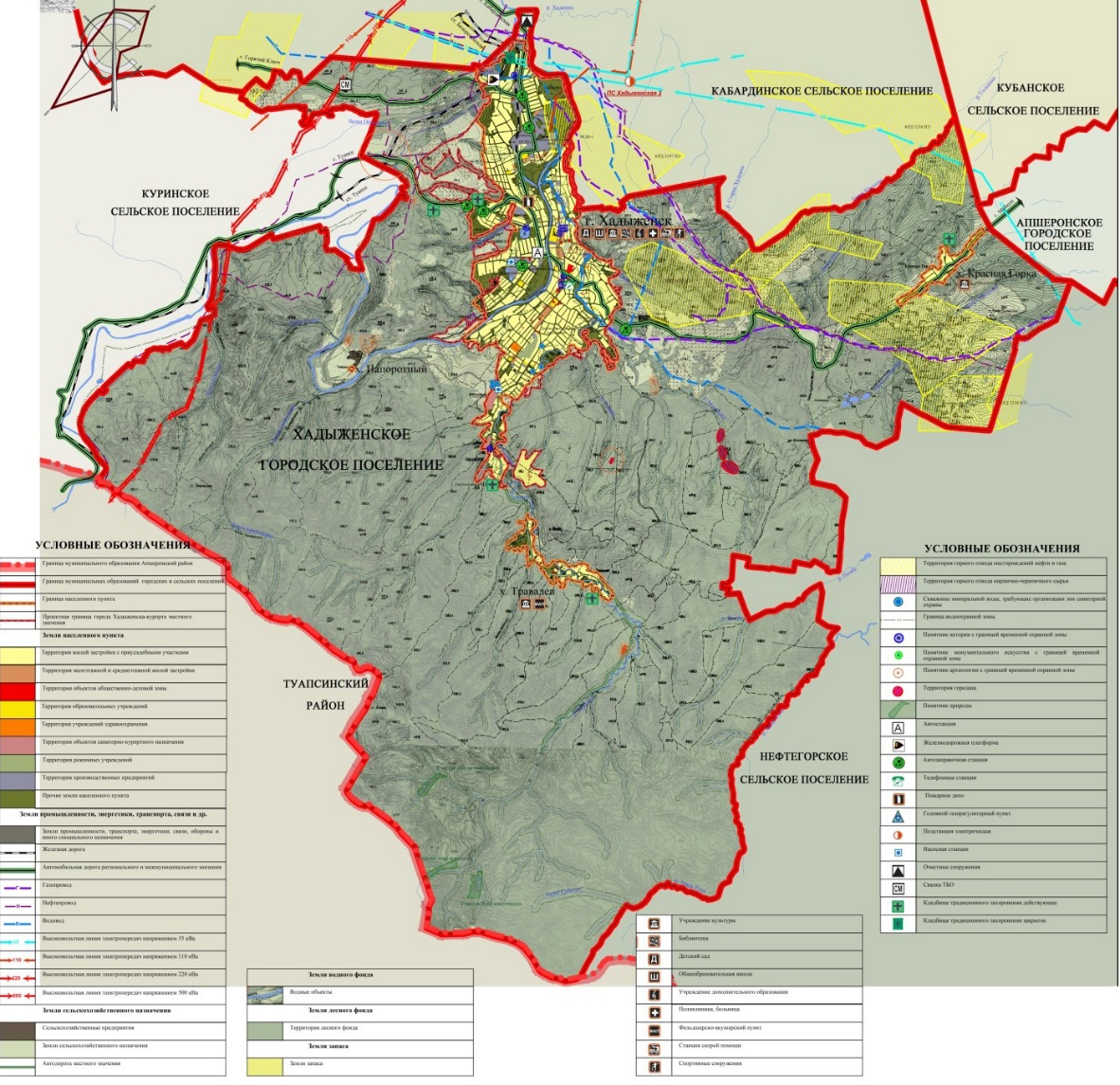
На территории Хадыженского городского поселения расположено 4 населенных пункта: г. Хадыженск, х. Красная Горка, х. Травалев и п. Папроторный (не является жилым, только пром. зона). Административным центром поселения является г. Хадыженск. 

Рисунок 1. Схема расположения населенных пунктов Хадыженского городского поселения.

Климат

По температурному режиму климат района относится к умеренно–континентальному с повышенным увлажнением. Продолжительность солнечного сияния здесь составляет 1600-2400 часов в год. Количество суммарной солнечной радиации, поступающей на данную территорию, колеблется от 118 ккал/см2 на севере района до 120 ккал/см2 на юге. Сумма положительных температур воздуха выше 10°С составляет 1100°-2500° (Гвоздецкий, 1954).

Среднегодовое количество осадков в изучаемом районе составляет 734 мм в год.

Наибольшее количество осадков выпадает во второй половине осени, весной и в первую половину июня (июньские теплые дожди). Минимальное количество приходится на сентябрь.

Ветровой режим изучаемой территории подчиняется особенностям орографии местности. Здесь преобладают ветры северных румбов, как в теплые (53%), так и в холодные (36%) сезоны года, с увеличением зимой ветров южной составляющей (январь – 35%). Среднемесячная скорость ветра 1,5-2 м/с. Наибольшая скорость ветра наблюдается в декабре-марте, наименьшая – в июле. Максимальная сила ветра может подниматься до ураганной силы – 35 м/с. Вероятность такого ветра один раз в двадцать лет.

Среднемесячная температура воздуха на изучаемой территории колеблется от -9°С в зимнее время до +25°С в летние месяцы и составляет 8,9°С за год.

Средняя температура летних месяцев колеблется от +15°С до +20°С, а зимних – в пределах от -2 до -10°С.

Максимальная температура наблюдается в июле (+260С), а минимальная – в январе (-9°С). В отдельные годы температура может подниматься до +30°С и выше.

Анализ экономической ситуации

Представлена промышленными предприятиями 2 – 5 классов; большая их часть расположена в центральной и северной части города, несколько предприятий - на восточной и южной окраинах города, а также обособленно среди жилой застройки.

В восточной, юго-западной и северо-восточной части города расположены садоводства: «Мутнянка», «НГДП», «Пороховая», «ОРСа», «Машзавод».

Объекты производственной зоны расположены преимущественно в северной части города Хадыженска, несколько предприятий сгруппированы на западе. Имеется ряд отдельно стоящих предприятий на территории жилой зоны.

Крупными действующими предприятиями на территории города являются ОАО «Хадыженский машиностроительный завод», ЛПДС «Хадыженская», ОАО «Черномортранснефть», «Хадыженсклеспром», предприятия НГДП-1, частные деревообрабатывающие предприятия.

В северном районе города в основном в зоне жилой и общественной застройки расположены производственные предприятия:

* ОАО «Хадыженский пивзавод»;
* ОАО «Хадыженский машиностроительный завод»;
* Нефтебаза Роснефть ОАО «Нефтепродукт»;
* Строительная база ООО «Югмонтажспецстрой»;
* Фермерское хозяйство по содержанию свиней;
* «Хадыженсклеспром»;
* Частные деревообрабатывающие предприятия;
* НГДП-1 (автопарк, гаражи, ремонтные мастерские, склад ГСМ) и т.д.

Большая часть вышеназванных предприятий не имеет санитарно-защитных зон и значительная часть жилой застройки и учреждений обслуживания расположена в зоне их вредного воздействия.

Демографическая ситуация и анализ численности населения

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.

Общая численность населения поселения за период времени с 2010 по 2016 гг. выросла порядка на 1163 человек или на 4,9%.

Согласно исходным данным о численности населения, на протяжении всего анализируемого периода наблюдается как рост общей численности населения поселения.

Прогнозирование численности населения поселения на период до 2030 г. было выполнено в составе проекта Схемы территориального планирования Апшеронского района, результаты которых приведены в таблице 2.1.

Прогноз численности населения осуществлялся с учетом динамики естественного прироста и сальдо миграции в период, предшествующий базовому году.

Используемая модель прогнозирования численности населения по половозрастному составу предполагает деление населения по полу и возрасту с шагом в один год.

Вместе с тем, исходные данные о половозрастной структуре населения отражают деление большей части численности населения на возрастные группы, каждая из которых может содержать людей, отличающихся друг от друга возрастом на 0-5 лет. В связи с этим, крупные возрастные группы разбиваются на однолетние в предположении, что внутри каждой пятилетней возрастной группы люди распределены по отдельным возрастам (однолетним возрастным группам) равномерно.

Таблица 1.1

Прогноз численности населения Хадыженского городского поселения.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Возрастные группы | Факт | Прогноз | |
| начало 2016г. | 2021г. | 2030г. |
| Общая численность населения, тыс. чел. | 22,585 | 23,604 | 25,234 |
| младше трудоспособного возраста | - | 17,65 | 17,65 |
| трудоспособного возраста | - | 57,37 | 57,37 |
| старше трудоспособного возраста | - | 24,98 | 24,98 |

В течение следующих 15 лет прогнозируется увеличение общей численности постоянного населения городского поселения более чем на 10,5% по отношению к исходному периоду времени.

Прогноз численности населения в разрезе населенных пунктов, входящих в состав поселения выглядит следующим образом:

Таблица 1.2

Прогноз численности населения Хадыженского городского поселения в разрезе населенных пунктов, чел.

| № п/п | Наименование | Факт | Прогноз | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| начало 2016г. | 2021г. | 2030 г. |
| 1 | г. Хадыженск | 21533 | 22512 | 24142 |
| 2 | х. Красная Горка | 664 | 664 | 664 |
| 3 | х. Папоротный | 4 | 4 | 4 |
| 4 | х. Травалев | 424 | 424 | 424 |
|  | ИТОГО: | 22585 | 23604 | 25234 |

Обеспеченность объектами транспортной инфраструктуры предполагает реализацию ряда мероприятий, предусмотренных в муниципальных программах района, а также в схеме территориального планирования Апшеронского района. Последовательность выполнения мероприятий по территориальному планированию, их сроки, определяются органами местного самоуправления района исходя из складывающейся социально-экономической обстановки в районе, финансовых возможностей местного бюджета, сроков и этапов реализации соответствующих государственных программ Краснодарского края в части, затрагивающей территорию района, приоритетных национальных проектов, муниципальных программ Апшеронского района.

Принятые генеральным планом проектные решения необходимо применить в рабочем проектировании с учетом возможного уточнения параметров и характеристик проектируемого объекта транспортной инфраструктуры».

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

Транспортная связь населенных пунктов с центром поселения районным центром и другими населенными пунктами осуществляется по автодорогам межмуниципального, регионального и местного значения.

Автомобильные дороги направлений Майкоп - Туапсе, Горячий Ключ - Хадыженск и Хадыженск - ст-ца Кабардинская проходят по жилой застройке без организации санитарно-защитной зоны. Транспортный поток неблагоприятно воздействует на условия проживания населения г. Хадыженска и х. Красная Горка в связи с повышенным уровнем шума, приводит к загазованности, запыленности, загрязнению тяжелыми металлами воздуха и почвы;

### 1.3.1. Автомобильный транспорт

Расстояние от г. Хадыженск до г. Краснодар составляет 143 км. Добраться до краевого центра без пробок можно за 3 часа 30 минуты. Автобусы из Хадыженска в Краснодар ходят ежедневно 4 раза в день.

Расстояние от г. Хадыженск до г. Армавир составляет 183 км. Добраться без пробок можно за 4 часа 35 минуты. Автобусы из Хадыженска в Армавир ходят ежедневно 4 раза в день.

На территории Хадыженского городского поселения организовано движение автобуса в черте города по пяти маршрутам, междугородний – 2 маршрута.

Внутригородские маршруты

На территории г. Хадыженск осуществляется перевозка населения по 5 маршрутам:

1. Маршрут № 1 – 9,7 км.
2. Маршрут № 2 – 10,8 км.
3. Маршрут № 3 – 7,3 км.
4. Маршрут № 4 – 6,7 км.
5. Маршрут № 5 – 10,5 км.

Перевозку населения автомобильным транспортом (микроавтобус) на маршрутной сети поселения осуществляет ИП Разделишин В.В. В распоряжении имеется техника «Газель» в количестве 21 единицы.

На территории Хадыженского городского поселения располагается 29 остановочных павильонов. Пассажирских автостанций – 1 ед.

Таблица 1.3

Реестр маршрутов регулярного сообщения Хадыженского городского поселения

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № маршрута | Наименование маршрута | Промежуточные остановки | Улицы, автомобильные дороги, по которым проходит маршрут | Протяженность маршрута общая, км | Вид ТС и класс ТС (максимальное количество ТС) | Перевозчик (наим., место нахождения юр. лица, ФИО индивид. предпр.) | Дата начала осуществления перевозок |
| 1 | Обводная - Суздальская | Обводная, Лесосклад, Машзавод, Соц.городок, Развилка, ГОРПО Автостанция, ул. Кирова, ДКН, Поликлиника, ул. Горького, Школа №24, Водолечебница, турбаза. | ул. Промысловая, ул. Первомайская, ул. Ленина, ул. Горького,ул. Красноармейская, ул. Германенко, ул. Громовой | 9,7 | Автобус,  малый  4 ед. | ИП Разделишин В.В  г. Апшеронск, ул. Пушкина, д. 33 | 24.12.  2014 г. |
| 2 | Висячий мост - Травалёв | Висячий мост, Горгаз, ООО «Луч», ул. Кирова, ДКН, Поликлиника, ул. Горького, Школа №24, Водоличебница, Турбаза, Суздальская, Ольховка, Клуб, Конечная. | ул. Кирова, ул. Первомайская, ул.Ленина, ул. Горького, ул. Красноармейская, ул. Германенко, ул. Громовой,  х. Травалёв ул. Чкалова | 10,8 | Автобус,  малый  2 ед. | 24.12.  2014 г. |
| 3 | АБЗ - Больница | АБЗ, Лесосклад, Соц.городок, Развилка, ГОРПО, Автостанция, ул. Кирова, ДКН, Поликлиника, Горького, Больница. | ул. Московсая, ул. Промысловая, ул. Первомайская, ул. Ленина, ул. Больничная, ул. Школьная | 7,3 | Автобус,  малый  4 ед. | 24.12.  2014 г. |
| 4 | Больница - Обводная | Больница, Чапаева, Горького, Поликлиника, ДКН, Кирова, Автостанция, ГОРПО, Развилка, Соц. городок, ХМЗ, Лесосклад, Обводная. | ул. Ленина, ул. Больничная, ул. Школьная, ул. Горького, ул. Первомайская, ул. Промысловая | 6.7 | Автобус,  малый,  10 ед. | 24.12.  2014 г. |
| 5 | Больница - Обводная | Больница, Чапаева, Горького, Поликлиника, ДКН, Кирова, Автостанция, Школа № 15, ГОРПО, Развилка, Лукойл, Соц. городок, ХМЗ, Лесосклад, Обводная. | ул. Ленина, ул. Больничная, ул. Школьная, ул. Горького, ул. Первомайская, ул. Аэродромная, ул. Туапсинская, ул. Промысловая | 10,5 | Автобус,  малый,  4 ед. | 24.12.  2014 г. |

Пригородные маршруты

На территории Хадыженского городского поселения пригородные маршруты не осуществляются, ввиду малой удаленности и низкой численности населенных пунктов от г. Хадыженск.

Междугородние маршруты

Междугородние маршруты обслуживаются по двум направлениям:

1. г. Хадыженск – г. Краснодар (143 км.);
2. г. Хадыженск – г. Армавир (183 км.).

Информация по промежуточным остановкам на пути действующих маршрутов представлена в таблице 1.4

Таблица 1.4

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № маршрута | Наименование маршрута | Промежуточные остановки | Улицы, автомобильные дороги, по которым проходит маршрут | Протя-жен-ность маршрута общая, км |
| 1 | г. Хадыженск – г. Краснодар | Апшеронск, Кубанская, Тверская, Акредасов, Имеретинская, Первомайская, Саратовская, Молькино, Псекупс, Адыгейск | ул. Промысловая, ул. Первомайская, ул. Ленина, ул. Горького, ул. Красноармейская, ул. Германенко, ул. Громовой | 143 км |
| 2 | г. Хадыженск – г. Армавир | Висячий мост, Горгаз, ООО. Луч, ул. Кирова, ДКН, Поликлиника, ул. Горького, Школа №24, Водоличебница, Турбаза, Суздальская, Ольховка, Клуб, Конечная. | ул. Кирова, ул. Первомайская, ул.Ленина, ул. Горького, ул. Красноармейская, ул. Германенко, ул. Громовой,  х. Травалёв ул. Чкалова. | 183 км |

Уровень автомобилизации города выше среднего. Личный автотранспорт представлен различными типами автомобилей: легковыми и грузовыми автомобилями, мототехникой. Хранение личного авто-, мототранспорта осуществляется на придомовых территории и в гаражных кооперативах.

Таблица 1.5

Показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок

| Показатель | Ед. измерения | 2016 |
| --- | --- | --- |
|
|  |
| Количество муниципальных маршрутов: |  |  |
| -городских | ед. | 5 |
| -пригородных | ед. | 0 |
| -междугородние | ед. | 2 |
| Протяженность муниципальных маршрутов: |  |  |
| -городских | км | 67,4 |
| -пригородных | км | 0 |
| -междугородних | км | 326 |
| Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением | % | 95 |
| Количество выполненных рейсов по маршрутам | ед. | н/д |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | н/д |
| н/д – нет данных | | |

В существующих социально-экономических условиях основными направлениями развития в сфере регулярных пассажирских перевозок будут являться:

-оптимизация транспортной сети, расширение географии маршрутов;

-повышение качества обслуживания населения (внедрение информационных технологий в автомобильном транспорте (АСУ-Т, мобильное приложение, электронное табло), обновление парка подвижного состава, в том числе с приобретением транспортных средств с улучшенными экологическими характеристиками, обеспечение доступности транспортных услуг для маломобильных групп населения, обустройство остановочных пунктов).

Реализация мероприятий позволит создать на территории Хадыженского городского поселения маршрутную сеть, удовлетворяющую потребности населения в передвижении, сформированную на условиях добросовестной конкуренции при минимальном уровне субсидий из бюджета муниципального района.

На территории Хадыженского городского поселения грузовые перевозки осуществляются различными видами транспорта.

Подробная информация по объемам перевозимых грузов по территории Хадыженского городского поселения, а также за ее пределы – отсутствует.

### 1.3.2. Водный транспорт

Пассажирские и грузовые перевозки внутренним и внешним водным транспортом на территории Хадыженского городского поселения не осуществляются, ввиду отсутствия подходящих водных артерий.

### 1.3.3. Воздушный транспорт

На территории Хадыженского городского поселения вертолетные площадки и взлетно-посадочные полосы отсутствуют. Перевозки воздушным транспортом не осуществляются.

### 1.3.4. Железнодорожный транспорт

По территории Хадыженского городского поселения в северо-западной части г. Хадыженск пролегают железнодорожные пути. Функционирует ж/д станция. Подробная информация по маршрутам и объемам пассажирских и грузовых перевозок отсутствует.

## 1.4. Характеристика сети дорог Хадыженского городского поселения, параметры дорожного движения.

Общая характеристика дорожной сети на территории Хадыженского городского поселения представлена в таблице 1.5

Таблица 1.5

Основные характеристики протяженность дорог

| №п/п | Показатели | Ед изм | 2015 |
| --- | --- | --- | --- |
|
|  |
|
| 1 | Протяженность автомобильных дорог общего пользования на конец года: |  |  |
| 1.1 | Федерального значения | км | - |
| 1.2 | Регионального и межмуниципального значения | км | - |
| 1.3 | Местного значения | км | 112 |
| 1.4 | Зимние а/д | км | - |
| 1.5 | Ведомственные а/д | км | - |

Улично-дорожная сеть Хадыженского городского поселения

Улично-дорожная сеть представлена дорогами разного уровня. Основные улицы и дороги поселка имеют асфальтобетонное покрытие. Покрытие находится в удовлетворительном состоянии. Вдоль основных улиц и дорог для движения пешеходов предусмотрены тротуары в капитальном исполнении.

Существующая сеть улиц и дорог поселения связывает между собой центр и все жилые и промышленные районы города. Основные улицы, по которым осуществляются основные транспортные связи: ул. Первомайская, ул. Промысловая, ул. Ленина.

В Хадыженском городском поселении уровень автомобилизации составляет (по расчетным данным исходя из норматива 300 автотранспортных средств на 1000 жителей) – 6775 автотранспортных средств. Данный уровень автомобилизации требует организацию мест хранения личного транспорта, устройство парковок и организацию дорожного движения, пешеходного движения.

Пешеходное движение регулируется разметкой. Подземных и надземных переходов нет. Всего на территории Хадыженского городского поселения пешеходных переходов – 25 шт., протяженность тротуаров – 29,607 км.

Соотношение дорог по типам покрытия приведено в таблице 1.6.

Таблица 1.6

Основные характеристики улично-дорожной сети

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателя | Единицы измерения | Количество | % |
| Протяженность улично-дорожной сети с асфальтовым покрытием проезжих частей | км | 24 | 21,4 |
| Протяженность улично-дорожной сети с цементобетонным покрытием проезжих частей | км | 0 | 0 |
| Протяженность улично-дорожной сети с щебеночным покрытием проезжих частей | км | 88 | 78,6 |
| Протяженность улично-дорожной сети с грунтовым покрытием проезжих частей | км | 0 | 0 |

Основные показатели улично-дорожной сети в разрезе каждого населенного пункта:

Таблица 1.7

г. Хадыженск

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Тип покрытия | Площадь покрытия, м² | Протяженность, км |
| 1 | Асфальтобетонное |  | 24 |
| 2 | Неукрепленные каменные материалы |  | 85,5 |
| 3 | Низшее |  | - |

Таблица 1.8

х. Красная горка

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Тип покрытия | Площадь покрытия, м² | Протяженность, км |
| 1 | Асфальтобетонное | - | - |
| 2 | Неукрепленные каменные материалы |  | 1,5 |
| 3 | Низшее |  | - |

Таблица 1.9

х. Травалев

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Тип покрытия | Площадь покрытия, м² | Протяженность, км |
| 1 | Асфальтобетонное |  | - |
| 2 | Неукрепленные каменные материалы |  | 5 |
| 3 | Низшее |  | - |

Генеральным планом Хадыженского городского поселения определен основной транспортный каркас поселения, в котором учтены только ключевые улицы и дороги, подъезды к основным объектам инфраструктуры.

В соответствии с ВСН 42-87 «Инструкция по проведению экономических изысканий для проектирования автомобильных дорог» были проведены выборочные экономические исследования интенсивности дорожного движения.

Замеры фиксировались на видеокамеру для научного подтверждения представленных потоков.

Интенсивности дорожного движения на территории города Хадыженск в общем показателе ниже среднего. Более высокая интенсивность движения (в сутки) наблюдается по Ханжескому шоссе, которое проходит через город и ул. Промысловая. Более подробная информация по интенсивности движения отсутствует.

Замеры интенсивности осуществлялись в течение часа в пиковые периоды. Данные замеров заносились в карту учета интенсивности. Полученные данные интенсивности движения в соответствии с ВСН 42-87 переводились к приведенным показателям.

Состав транспортных потоков определяется по 5 группам учета транспортных средств. Группы учета, выделяемые в составе общего транспортного потока, имеют следующие признаки:

1. Легковые пассажирские ТС, в которых находятся один водитель или с пассажирами (такси, служебный транспорт, частные легковые автомобили).

Данные по этой группе учета необходимы для экономических обоснований мероприятий на улично-дорожной сети (например, строительство дополнительных полос движения, выделение отдельных полос движения для общественного транспорта, устройство реверсивных полос движения и т.д.).

2. Микроавтобусы

3. Автобусы

4. Грузовые газели и прочие.

5. Грузовые автомобили. Грузовые автомобили - все автомобили, используемые для перевозки грузов, независимо от грузоподъемности, а также независимо от того, порожние они или груженые.

Состав транспортного потока влияет на загрузку дорог, что объясняется прежде всего существенной разницей в габаритных размерах автомобилей. Если длина отечественных легковых автомобилей массового производства составляет 4-5 м., грузовых 6-8 м., то длина автобусов достигает 11 м., а автопоездов 24 м. Сочлененный автобус Икарус имеет длину 16,5 м. Однако разница в габаритных размерах не является единственной причиной необходимости специального учета состава потока при анализе интенсивности движения.

## 1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Хадыженском городском поселении обеспеченность парковками (парковочными местами)

Генеральным планом, проектом планировки и межевания Хадыженского городского поселения предусмотрены обширные мероприятия по развитию улично-дорожной сети: реконструкция существующих дорог и доведение их параметров до нормативных значений, строительство новой сети дорог в проектируемых перспективных микрорайонах. В соответствии с требованиями СП 42.13330.2011 ширина проезжей части магистральной улицы общегородского значения принята равной 14 м, магистральной улицы районного значения – 8 м, улиц и дорог местного значения – 6 м.

Проектом предлагается вариант дорожной одежды из следующих конструктивных элементов:

* покрытие из мелкозернистого асфальтобетона, верхний слой толщиной 0,08 м;
* покрытие из крупнозернистого асфальтобетона, нижний слой толщиной 0,14 м;
* основание - первый слой - щебеночная смесь, толщиной 0,35 м;
* основание - второй слой – щебеночная смесь (или ПГС) укрепленная неорганическим вяжущим, толщиной 0,18 м;
* дополнительный слой основания из песка толщиной 0,40 м

Для пешеходного движения проектом предусмотрено устройство тротуаров. Вдоль основных и второстепенных улиц в качестве покрытия предлагается асфальтовое или плиточное покрытие.

В соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования Краснодарского края и на основании СП 42.13330.2011 уровень автомобилизации на расчетный срок принят равным 350 автомобилям на 1000 человек, при этом расчетное количество автомобилей составляет 7782 единиц.

Распределение машино-мест по улицам г. Хадыженск:

- ООО «Бизнес компания Мотор», г. Хадыженск, ул. Колхозная № 5;

- Шиномонтаж, г. Хадыженск, ул. Первомайская № 160;

- Шиномонтаж, г. Хадыженск, ул. Первомайская № 184;

- Автомойка, г. Хадыженск, ул. Аэродромная № 1/1а;

- Автомойка и шиномонтаж, ул. Промысловая №87;

- СТО, г. Хадыженск, пер. Клубный №20;

- СТО и автомойка, г. Хадыженск, ул. Промысловая №89;

- СТО, г. Хадыженск, ул. Первомайская №210;

- СТО, г. Хадыженск, ул. Туапсинская № 31;

- Автомойка, г. Хадыженск, ул. Туапсинская №2;

- СТО и шиномонтаж, г. Хадыженск, ул. Горького № 38;

- СТО, г. Хадыженск, ул. Первомайская № 160;

- ОАО «МК» Роснефть-Кубаньнефтепродукт Белореченский филиал», г. Хадыженск, ул. Промысловая № 59а;

- ООО «Югинвестнефтегаз», г. Хадыженск, ул. Первомайская № 1а;

- ООО «ЛУКОЙЛ-Югнефтепродукт», г. Хадыженск, ул. Туапсинская №2а.

Информация по количеству парковочных мест отсутствует.

На территории Хадыженского городского поселения расположены следующие действующие объекты транспортной инфраструктуры:

* АЗС – 3 объекта;
* Автомойка – 3 объект;
* СТО – 9 объектов;
* остановка автобуса – 29 объектов;
* гаражи индивидуального транспорта – подробная информация отсутствует.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта АЗС, СТО и местами постоянного хранения обозначены в РНГП Краснодарского края:

* потребность в АЗС составляет: 1 топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;
* потребность в СТО составляет: 1 пост на 200 легковых автомобилей.

Потребность в АЗС определена исходя из норм составляет 6 ед. В связи с этим, генеральным планом предусмотрено размещение еще дополнительно к существующим 3 автозаправочной станции.

Потребность в СТО определена исходя из норм составляет 38 постов. В связи с этим, генеральным планом предусмотрено размещение еще дополнительно к существующим 9 объектов СТО с 3 постами на каждом.

В связи с расчетным увеличением численности индивидуальных легковых автомобилей на территории Хадыженского городского поселения предлагается сохранение части существующих и строительство дополнительных гаражей для постоянного хранения автотранспортных средств этой группы. На основании СП 42.13330.2011 гаражи предусмотрены для 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей, и минимально необходимая мощность гаражей составляет 7003 машино–мест. Проектом предусматривается размещение личного автотранспорта на территории личного подсобного хозяйства и на территории гаражных кооперативов.

Развитие УДС на территории Хадыженского городского поселения соответствует сложившемуся спросу на передвижения автомобильным транспортом.

Учитывая прогнозируемый рост уровня автомобилизации и градостроительное развитие, проблемы загрузки УДС и мест для размещения автотранспортных средств возникать не будут.

Развитие УДС не соответствует сложившемуся спросу на передвижения автомобильным транспортом, что сказывается на условиях движения. Уровень загрузки УДС в центральной зоне станицы составляет более 0,85, то есть пропускная способность УДС приближается к исчерпанию. Средняя скорость сообщения на наземных видах транспорта в утренние и вечерние часы пик не превышает 20-25 км/час, при этом подходы к центру уже не справляются с существующими потоками, что приводит к образованию временных затруднений на наиболее загруженных участках.

Учитывая прогнозируемый рост уровня автомобилизации и градостроительное развитие, проблемы загрузки УДС и нехватки мест для размещения автотранспортных средств будут только нарастать. К 2030 г. при сохранении существующей УДС прогнозируется рост уровня загрузки на отдельных участках магистральной УДС до 0,96.

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

Размещение личного автотранспорта предусмотрено на территории личного подсобного хозяйства и на территории гаражных кооперативов.

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

Для достижения данной цели необходимо выполнение следующих условий:

* комплексное развитие системы общественного транспорта;
* увеличение пропускной способности опорной УДС;
* 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.

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

Мероприятия по управлению парковочным пространством должны обеспечить:

* создание перехватывающих парковок;
* развитие сети парковочных мест.

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

Выборочный анализ загрузки парка транспортных средств показал, что по ряду транспортных средств не выполняется норматив по организации числа перевезенных пассажиров, также незначителен процент загрузки транспортных средств (50-70%), вместе с тем, учитывая перспективы развития Хадыженского городского поселения до 2030 года, строительства новых микрорайонов, разработчики программы предлагают предусмотреть оптимизацию действующих маршрутов с учетом охвата отдаленных районов города, мест планируемой точечной застройки, перспективных точек концентрации пассажиропотоков.

## 1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

В соответствии со Сводом правил СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» затраты времени в городах от мест проживания до мест работы для 90% трудящихся при численности населения 100 тыс. жителей и менее не должны превышать зону пешей доступности, что применительно к Хадыженскому городскому поселению, данные мероприятия выполняются.

Для движения пешеходов в поселении предусмотрены тротуары с капитальным покрытием. Протяженность тротуаров составляет 29,607 км. Количество пешеходных переходов составляет 25 ед.

Велосипедное движение в населенных пунктах осуществляется в неорганизованном порядке. Отсутствуют выделенные велосипедные дорожки. Места для хранения велосипедов отсутствуют.

По итогам анализа проектом предлагается:

* Для пешеходного движения проектом предусмотрено устройство тротуаров;
* Обустройство пешеходных переходов.

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

Необходимо отметить, что грузовые транспортные средства занимают незначительную долю в общих автомобильных перевозках в г. Хадыженск.

Обслуживанием автомобильных дорог, улично-дорожной сети, межмуниципального значения на территории Хадыженского городского поселения занимается ООО «Строймаркет» и МП «Хадыженск».

Необходимо отметить, что компания имеет значительный объем износа техники, предлагаемые мероприятия по улучшению ситуации в области работы коммунальных и дорожных служб:

1) закупка новой модернизированной техники за счет внебюджетных источников;

2) внедрение сервисов ИТС за контролем работой техники.

## 1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

За 2016 год на территории Хадыженского городского поселения зарегистрировано 8 дорожно-транспортных происшествий, в которых нет погибших, пострадало 13 человек. По проведенному анализу аварийности за 2016 год на территории Хадыженского городского поселения мест концентрации дорожно-транспортных происшествий не выявлено.

Для профилактики ДТП назначены первоочередные и плановые мероприятия:

Первоочередные мероприятия:

* Усиление контроля и надзора за дорожным движением со стороны ДПС.

Плановые мероприятия:

* Нанесение в летний период времени горизонтальной разметки, с применением современных лакокрасочных и световозвращающих материалов;
* Шероховатая поверхностная обработка проезжей части.

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

Данные о фоновых концентрациях загрязняющих веществ в атмосферном воздухе Хадыженского городского поселения отсутствуют.

В настоящее время основными источниками загрязнения воздушного бассейна на территории поселения являются котельные, автотранспорт, деревообрабатывающие и другие предприятия, а также печное дровяное отопление индивидуальных домов.

Атмосферный воздух

Качество атмосферного воздуха является одним из основных показателей окружающей среды, влияющим на здоровье людей. Его показатели меняются в зависимости от сезона и от приземных инверсий. В переходные сезоны (весной и осенью) устанавливается устойчивый перенос воздуха. Поэтому весной и осенью (апрель - май, октябрь - ноябрь) повторяемость умеренных и сильных ветров значительно увеличивается, застойных процессов не происходит и, как следствие, не накапливаются загрязняющие вещества в воздухе. Зимой (особенно в декабре - январе) преобладает антициклональный тип погоды со слабыми ветрами, инверсиями и, как следствие, туманами. Такие процессы препятствуют перемешиванию воздуха и способствуют накоплению загрязняющих веществ в приземном слое атмосферы. Летом, несмотря на малоподвижность атмосферной циркуляции и частное образование туманов и инверсий в приземном слое, длительные застойные процессы, приводящие к устойчивым периодам загрязнения приземного воздуха, происходят реже. Днем термическая конвекция создает турбулентность воздуха, что приводит к рассеиванию загрязняющих веществ в приземном слое. Дожди также способствуют очищению воздуха.

Атмосферный воздух является жизненно важным компонентом окружающей среды, качество которого составляет основу благоприятной экологической обстановки.

Основными источниками выбросов загрязняющих веществ в населенных пунктах Краснодарского края являются транспорт, предприятия энергетики.

Для улучшения качества атмосферного воздуха на селитебных территориях населённых пунктов Хадыженского городского поселения генеральным планом предложены следующие мероприятия:

* организация рациональной автотранспортной и автодорожной структуры населенных пунктов, способствующей улучшению состояния воздушного бассейна;
* оборудование автозаправочных станций системой закольцовки паров;
* проведение работ по нормированию выбросов;
* контроль за соблюдением нормативов выбросов и ПДК.

В отдельные периоды, когда метеорологические условия способствуют накоплению загрязняющих веществ в атмосфере, концентрации отдельных вредных веществ могут резко возрасти. Чтобы в эти периоды не допускать возникновения высокого уровня загрязнения воздуха, необходимо кратковременное сокращение выбросов загрязняющих веществ. Предупреждения о повышении уровня загрязнения воздуха в связи с ожидаемыми неблагоприятными метеорологическими условиями составляют в прогностических подразделениях Росгидромета. Мероприятия на период наступления НМУ разрабатываются совместно с предприятием при разработке проектной документации для каждого объекта.

Водные объекты

Речная сеть в окрестностях города представлена р. Пшиш. Загрязнение поверхностных вод происходит за счет сброса хозяйственно-бытовых стоков и смыва поверхностных стоков с территорий города и производственных площадок.

В пределах водоохранной зоны запрещаются:

-проведение авиационно-химических работ;

-заправка топливом, мойка и ремонт автомобилей и других машин и механизмов;

-размещение стоянок транспортных средств, в том числе на территориях дачных и садово-огородных участков.

Связанная с транспортом двигательная активность: исследования европейских учёных показывают тенденцию к снижению уровня активности у людей, в связи с тем, что все больше людей предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечнососудистые заболевания, инсульт, диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию.

## 1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Хадыженского городского поселения

В генеральном плане Хадыженского городского поселения определены основные планируемые зоны развития, планируемые микрорайоны развития, пункты остановочных площадок, остановок, возможные направления развития улично-дорожной сети, перечень к реконструкции, сохранению и проектированию улиц.

Важным элементов развития транспортной инфраструктуры Хадыженского городского поселения является Хадыженское шоссе. Участок данной автомобильной дороги проходит через г. Хадыженск.

Также в улично-дорожном проекте рекомендуется реконструкция 40 км дорог, включая поселковые дороги, главные улицы, главные и второстепенные улицы в жилой застройке и проезды с обустройством твердого покрытия.

На территории Хадыженского городского поселения проектом рекомендуется:

* строительство СТО – 9 объектов по 3 поста на каждом;
* строительство АЗС – 3 объекта;

Размещение личного автотранспорта предусмотрено на территории личного подсобного хозяйства.

Для пешеходного движения проектом предусмотрено устройство тротуаров. С целью минимизации ДТП предусматривается обустройство пешеходных переходов.

## 1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Хадыженского городского поселения

При анализе оценке нормативно-правовой базы необходимо исходить из того, что приняты и реализуются ряд основополагающих документов для развития транспортной отрасли:

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года в редакции Распоряжения Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 11.06.2014) «О Транспортной стратегии Российской Федерации»;
2. Государственная программа Краснодарского края «Развитие транспортной системы» от 30.09.2013 [№ 510-п](consultantplus://offline/ref=C9EB99A306EF5A3E3E35376B95DDF32879751FB02AEE081051E41004F9B4111DCA0F5C39236F9E9A2B0B9E68QDIDD);
3. Генеральный план, проект планировки и межевания Хадыженского городского поселения до 2030 года.

В соответствии с Постановлением коллегии Министерства Транспорта Российской Федерации от 11 декабря 2015 года № 4 в 2016 году требуется разработать стратегию развития транспортной инфраструктуры, которая будет являться составной частью и практической реализацией стратегии Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года.

При реализации положений мероприятий, предлагаемых в данной программе возможно внесение изменений в части планировочных решений в новых микрорайонах.

## 1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

В целом, необходимо отметить, что финансирование транспортной инфраструктуры Хадыженского городского поселения ограничено отсутствием целевого финансирования в условиях значительного износа объектов транспортной инфраструктуры.

По объектам улично-дорожной сети недофинансирование еще значительнее, но оценить объем недофинансирования затруднительно по причине того, что проблема носит общероссийский характер.

Кроме того, объекты улично-дорожной сети значительно изношены, и комплексно решить проблемы поможет лишь проектный подход в рамках целевого общероссийского проекта, с определением базового года и принятием соответствующих нормативов по содержанию улично-дорожной сети и утверждения межремонтных сроков на улично-дорожную сеть местного значения, уточнения категорий дорог, внутриквартальных проездов, четким законодательным определением и делением дорог по принадлежности.

При разработке муниципальной программы на временные периоды до 2030 года данные мероприятия будут утверждены в действующих ценах на момент принятия программы.

# 2. ПРОГНОЗ ТАРНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ХАДЫЖЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

## 2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Прогнозные темпы экономического развития Хадыженского городского поселения указаны в документах территориального планирования. В составе генерального плана Хадыженского городского поселения предусматривается развитие улично-дорожной сети населенных пунктов до 2027 года.

Также в соответствии с нормативами градостроительного проектирования рассчитаны в соответствии с СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89 разработчиком программы были рассчитаны планируемые места организации остановок транспортных средств на расстоянии пешеходных подходов не более 250 метров, в коммунальных и складских зонах не более 400 м, в зонах массового отдыха и спорта не более 800 м от главного входа.

Развитие улично-дорожной сети Хадыженского городского поселения до 2030 года представлено в таблице 2.1.

Таблица 2.1

Развитие улично-дорожной сети Хадыженского городского поселения до 2030 года

| Наименование мероприятия | Тип улицы | Протяжен-ность метров | Местоположе-ние дороги | Планируемые сроки |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|
| Капитальный ремонт дорог с асфальтовым покрытием | дороги общего пользования, проезды | 10 | г. Хадыженск | 2018-2030 |
| Реконструкция, ремонт, устройство твердого покрытия дорог | дороги общего пользования, проезды | 40 | г. Хадыженск, х. Красная Горка,  х. Травалев | 2018-2030 |
| Итого |  | 50 |  |  |

## 2.2. Прогноз транспортного спроса Хадыженского городского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

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.

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

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 (умеренно-оптимистичный) и варианта 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития района.

Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

Вариант 1 (базовый). Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса.

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

Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). На территории Хадыженского городского поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также дальнейшие инвестиции предприятий нефтедобывающего комплекса в разработку новых месторождений.

Вариант 3 (экономически обоснованный). На территории поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в Хадыженском городском поселении, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, развитие кварталов перспективной застройки, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

Таблица 2.2

Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок до 2030 года

| Показатель | Ед.изм | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2030 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|
|  |
| Количество муниципальных маршрутов | ед. | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| -по регулируемым тарифам | ед. | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| -по нерегулируемым тарифам | ед. | - | - | - | - | - | - |
| Протяженность муниципальных маршрутов | км | 393,4 | 393,4 | 393,4 | 393,4 | 393,4 | 393,4 |
| по регулируемым тарифам | км | 393,4 | 393,4 | 393,4 | 393,4 | 393,4 | 393,4 |
| по нерегулируемым тарифам | км | - | - | - | - | - | - |
| Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением | % | 95 | 95 | 95 | 95 | 95 | 100 |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| н/д – нет данных | | | | | | | |

Таблица 2.3

Показатели деятельности внутреннего водного транспорта до 2030 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Ед. | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2030 |
|
| Количество маршрутов | ед. | На территории Хадыженского городского поселения деятельность внутреннего водного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется | | | | | |
| Протяженность | км |
| Количество выполненных рейсов | ед. |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. |

Таблица 2.4

Показатели перевозок воздушным транспортом до 2030 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателя | Ед. изм. | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2030 |
| Количество перевезенных пассажиров, в том числе: | чел. | На территории Хадыженского городского поселения деятельность воздушного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется | | | | | |
| Грузоперевезки | тонн |

Информация по деятельности железной дороги на фактический год отсутствует и на перспективу анализ не произведен.

## 2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры Хадыженского городского поселения до 2030 года представлены в таблице 2.5.

Таблица 2.5

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры до 2030 года

| Наименование показателя | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2030 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Автомобильный транспорт | | | | | | |
| Число остановочных площадок |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 29 | 29 | 29 | 29 | 29 | 29 |
| Вариант 2 | 29 | 29 | 29 | 29 | 29 | 29 |
| Вариант 3 | 29 | 29 | 29 | 29 | 29 | 29 |
| Пешеходный транспорт | | | | | | |
| Доля пешеходных дорожек, пешеходных маршрутов, тротуаров соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения, % |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | 60 |
| Вариант 2 | 50 | 53 | 56 | 59 | 62 | 75 |
| Вариант 3 | 50 | 54 | 58 | 62 | 66 | 90 |
| Велосипедное движение, число велодорожек |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 |
| Велосипедное движение, число пунктов хранения мест |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 |
| Парковочное пространство, мест |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | - | - | - | - | - | - |
| Вариант 2 | - | - | - | - | - | - |
| Вариант 3 | - | - | - | - | - | - |
| Число автостанций |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Авиационный транспорт | | | | | | |
| число вертолетных площадок | Отсутствует и не планируется на перспективу, территории Хадыженского городского поселения | | | | | |
| Вариант 1 |
| Вариант 2 |
| Вариант 3 |
| Водный транспорт | | | | | | |
| Число причалов | Отсутствует и не планируется на перспективу, т.к. на территории Хадыженского городского поселения нет водных артерий | | | | | |
| Вариант 1 |
| Вариант 2 |
| Вариант 3 |

## 

## 2.4. Прогноз развития дорожной сети

Участки автомобильных дорог местного значения, характеризуются низкой интенсивностью движения, что позволяет обеспечить выполнение требований к пропускной способности, комфорту и безопасности участников дорожного движения. Внутрирайонные тенденции в развитии и совершенствовании сети муниципальных автомобильных дорог заключаются в необходимости решения вопросов по повышению степени транспортной связанности населенных пунктов Апшеронского района, обеспечения возрастающей потребности населения района в мобильности, транспортной доступности автомобильных маршрутов.

Важным направлением развития улично-дорожной сети является приведение части дорог в соответствие с техническим регулированием и нормами установленными законодательством Российской Федерации.

Таблица 2.6

Прогнозные значения развития дорожной сети до 2030 года, км

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателя | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2030 |
| Вариант 1 | 112 | 112 | 112 | 112 | 112 | 112 | 112 |
| Вариант 2 | 112 | 112 | 112 | 112 | 112 | 112 | 112 |
| Вариант 3 | 112 | 112 | 112 | 112 | 112 | 112 | 112 |

## 2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2030 года, представлены в таблице 2.7.

Таблица 2.7

Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2030 года, ед.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателя | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2030 |
| Количество автотранспорта | 6775 | 6852 | 6929 | 7006 | 7083 | 7160 | 7782 |

## 2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Таблица 2.8

Прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения до 2030 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателя | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2030 |
| Число зарегистрированных ДТП | 8 | 8 | 6-10 | 6-10 | 5-8 | 5-8 | 4-6 |

В результате проводимых мероприятий, предложенных в рамках данной программы, планируется сокращение доли лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, на 25%.

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, 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.

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 УДС 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. Часть 1. Сервисные домены в области интеллектуальных транспортных систем, сервисные группы и сервисы). 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 кроссмодальных 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 - трансакции 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, онлайн информирование участников движения.

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 Хадыженском городском поселении позволит существенно улучшить качество транспортного обслуживания населения, позволит Администрации Хадыженского городского поселения своевременно принимать управленческие решения по транспортной отрасли.

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

Учитывая мировой опыт в области охраны окружающей среды программой предусмотрен ряд организационно-распорядительных решений, который позволит значительно снизить негативное воздействие по видам транспорта:

1) авиационный транспорт:

На территории Хадыженского городского поселения воздушный транспорт не используется.

2) автомобильный транспорт:

* создание централизованных мест стоянок автомобилей с соответствующими местами утилизации жидких и твердых бытовых отходов, что исключает попадание материалов в реку и загрязнение почвы в местах хранения автомобилей;
* с целью снижения выбросов в режиме холостого хода, износа дорожного покрытия, дорожной одежды предусмотрена реконструкция основных улиц, расширение и строительство новых дорог (для увеличения скорости прохождения основных объектов улично-дорожной сети), что позволит значительно снизить негативное воздействие на окружающую среду;
* перевод транспорта на газомоторное топливо позволит значительно снизить загрязнение окружающей среды из-за применения двигателей внутреннего сгорания.

3) речной транспорт:

На территории Хадыженского городского поселения речной транспорт не используется.

Указанные выше предлагаемые мероприятия позволят при комплексном подходе значительно уменьшить возможное негативное воздействие на окружающую среду и здоровье населения.

Ключевым итоговым критерием негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения в населенных пунктах является расчетный показатель «индекс загрязнения атмосферы», который характеризует уровень длительного загрязнения воздуха и рассчитывается по значениям средних годовых концентраций пяти загрязняющих веществ. В связи с набирающей общемировой тенденцией перевода транспортных средств на газомоторное топливо в долгосрочной перспективе просматривается стабилизация тенденции и оценка прогнозируемого показателя, как «низкий».

Таблица 2.9

Прогноз изменения Индекса загрязнения атмосферного воздуха

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателя | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2030 |
| Индекс загрязнения атмосферного воздуха | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 |

# 3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

По итогам анализа и моделирования приведенного в разделе 2 следует, что наиболее оптимальным вариантом, гарантирующим наиболее полное использование возможностей транспортной инфраструктуры и, гарантирующим максимальное удовлетворение потребностей населения является Вариант 3.

Без развития транспортной инфраструктуры в районах точечной застройки, новых микрорайонов, будет нарастать дисбаланс транспортного спроса и транспортного предложения.

Детальный анализ показывает, что также будет осуществлено недостаточное развитие улично-дорожной сети, будут пропущены межремонтные сроки текущего и капитального ремонта дорожного покрытия.

4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

## 4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

### 4.1.1. Воздушный транспорт

На территории Хадыженского городского поселения развитие воздушного транспорта на перспективу не планируется.

### 4.1.2 Речной транспорт

На территории Хадыженского городского поселения развитие речного транспорта на перспективу не планируется.

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

Таблица 4.1

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мероприятия | Планируемые сроки | Источники финансирования, % | | | |
| федеральный бюджет | бюджет субъекта | бюджет городского поселения | внебюд-жетные средства |
| Обустройство, ремонт остановочных павильонов - 15 шт | 2021-2030 | - | - | 100 | - |
| установка элементов транспортной навигации | 2021-2030 | - | - | 100 | - |

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

Таблица 4.2

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мероприятия | Планируемые сроки | Источники финансирования, % | | | |
| федеральный бюджет | бюджет субъекта | бюджет городского поселения | внебюд-жетные средства |
| Организация парковочного пространства | 2021-2030 | - | - | 30 | 70 |
| Нанесение разметки | 2017-2030 | - | - | 100 | - |

## 4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Таблица 4.3

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мероприятия | Планируемые сроки | Источники финансирования, % | | | |
| федеральный бюджет | бюджет субъекта | бюджет городского поселения | внебюд-жетные средства |
| Установка дорожных и информационных знаков | 2017-2030 | - | - | 100 | - |
| Установка ограждений | 2017-2030 | - | - | 100 | - |
| Обустройство пешеходных переходов | 2017-2030 | - | - | 100 | - |
| 4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб Таблица 4.4 | | | | | |
| Наименование мероприятия | Планируемые сроки | Источники финансирования, % | | | |
| федеральный бюджет | бюджет субъекта | бюджет городского поселения | внебюд-жетные средства |
| Приобретение спецтехники | 2021-2030 | - | - | - | 100 |

## 4.6.Мероприятия по развитию сети дорог Хадыженского городского поселения

Таблица 4.5

| Наименование мероприятия | Тип улицы | Протяженность метров | Местоположение дороги | Планируемые сроки | Источники финансирования, % | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| федеральный бюджет | бюджет субъекта | бюджет городского поселения | внебюджетные средства |
| Кап. ремонт дорог с асфальтовым покрытием | дороги общего пользова-ния, проезды | 10 | г. Хадыженск | 2018-2030 | - | 20 | 80 | - |
| Рекон-ция, устройство твердого покрытия дорог | дороги общего пользования, проезды | 40 | г. Хадыженск, х. Красная Горка,  х. Травалев | 2018-2030 | - | 20 | 80 | - |

# 5. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОТРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

Таблица 5.1

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мероприятия | | Планируемые сроки | | Источники финансирования, % | | | | |
| федеральный бюджет | | бюджет субъекта | бюджет городского поселения | внебюд-жетные средства |
| Разработка ПОДД | | 2018-2021 | | - | | - | 100 | - |
| Установка отбойников | | 2018-2030 | | - | | - | 100 | - |
| Установка систем ограничения скорости движения | | 2018-2030 | | - | | - | 100 | - |
| Установка систем контроля скорости движения, систем видеофиксации | | 2018-2030 | | - | | 50 | 50 | - |
| Установка систем видеонаблюдения | | 2018-2030 | | - | | 100 | - | - |
| 5.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем Таблица 5.2 | | | | | | | | |
| Наименование мероприятия | | Планируемые сроки | | Источники финансирования, % | | | | |
| федеральный бюджет | | бюджет субъекта | бюджет городского поселения | внебюд-жетные средства |
| Установка датчиков на перекрестках | | 2022-2030 | | - | | - | 100 | - |
| Содержание ИТС | | 2022-2030 | | - | | - | 100 | - |
| Подключение транспортных средств к системе мониторинга | | 2022-2030 | | - | | - | 100 | - |
| 5.3 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения Таблица 5.3 | | | | | | | | |
| Наименование мероприятия | Планируе-мые сроки | | | Источники финансирования, % | | | | |
| федеральный бюджет | | бюджет субъекта | бюджет городского поселения | внебюд-жетные средства |
| Применение экологических добавок в дорожном полотне | 2018-2030 | | | - | | 100 | - | - |
| 5.4. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности Таблица 5.4 | | | | | | | | |
| Наименование мероприятия | Планируемые сроки | | Источники финансирования, % | | | | | |
| федеральный бюджет | | бюджет субъекта | | бюджет городского поселения | внебюд-жетные средства |
| Актуализвация программы комплексного развития транспортной инфраструктуры | 2022-2030 | | - | | - | | 100 | - |
| Мониторинг реализации программы | 2022-2030 | | - | | - | | 100 | - |

# 6 ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Таблица 6.1

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мероприятия | Планируемые сроки | Источники финансирования, % | | | |
| федеральный бюджет | бюджет субъекта | бюджет городского поселения | внебюд-жетные средства |
| строительство гаражных кооперативов | 2018-2030 | - | - | - | 100 |
| строительство АЗС – 3 объекта | 2018-2030 | - | - | - | 100 |
| строительство СТО – 9 объектов | 2018-2030 | - | - | - | 100 |

7. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Таблица 7.1

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Мероприятия | Финансирование обязательств на 2017-2030, тыс. рублей | | | | Итого |
| федеральный бюджет | бюджет субъекта | бюджет городского поселения | внебюд-жетные средства |
| Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры: |  |  |  |  |  |
| авиационный транспорт |  |  |  |  | 0 |
| речной транспорт |  |  |  |  | 0 |
| Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов |  |  |  |  |  |
| обустройство, ремонт остановочных павильонов - 15 шт. |  |  | 150 |  | 150 |
| установка элементов транспортной навигации |  |  | 30 |  | 30 |
| Организация парковочного пространства |  |  | 3000 | 7000 | 10 000 |
| Нанесение разметки |  |  |  |  | \* |
| Установка дорожных и информационных знаков |  |  |  |  | \* |
| Установка ограждений |  |  |  |  | \* |
| Обустройство пешеходных переходов |  |  |  |  | \* |
| Разработка ПОДД |  |  | 300 |  | 300 |
| Установка отбойников |  |  |  |  | \* |
| Установка систем ограничения скорости движения |  |  |  |  | \* |
| Установка систем контроля скорости движения, систем видеофиксации |  |  |  |  | \* |
| Установка систем видеонаблюдения |  |  |  |  | \* |
| Установка датчиков на перекрестках |  |  | 600 |  | 600 |
| Содержание ИТС |  |  | 300 |  | 300 |
| Подключение транспортных средств к системе мониторинга |  |  | 500 |  | 500 |
| Актуализвация программы комплексного развития транспортной инфраструктуры |  |  | 30 |  | 30 |
| Мониторинг реализации программы |  |  | 150 |  | 150 |
| строительство АЗС – 3 объекта |  |  |  | 5000 | 5000 |
| строительство СТО – 9 объектов |  |  |  | 5000 | 5000 |
| Мероприятия по развитию сети дорог Хадыженского городского поселения |  |  |  |  |  |
| Кап. ремонт дорог с асфальтовым покрытием, протяженностью 10 км |  | 1000 | 4000 |  | 5000 |
| Рекон-ция, устройство твердого покрытия дорог, протяженностью 40 км |  | 80000 | 320000 |  | 400000 |
| Всего | 0 | 81000 | 329060 | 17000 | 427060 |
| \* - Суммы и объемы работ уточняться при разработке ПОДД | | | | | |

Примечание: Точный объем капитальных вложений в реализацию мероприятий на период 2017-2030 гг. будет определен посредством принятия и утверждения финансирования в бюджетах соответствующего уровня на основании разработанной проектно-сметной документации по объектам.

8. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Цель программы - обеспечение нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортным и безопасным условиям для проживания людей.

Таблица 8.1

| Мероприятия | Наименование индикатора | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2030 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|
|  |
| а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры авиационный транспорт | Число вертолетных площадок | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество рейсов воздушного транспорта в год, ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество отремонтированных ВПП в год, ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов | Число транспортно-пересадочных узлов | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество рейсов автомобильного транспорта в год, ед. | - | - | - | - | - | - |
| Число остановочных площадок | 29 | 29 | 29 | 29 | 29 | 29 |
| в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства | Парковочное пространство, мест | - | - | - | - | - | - |
| г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения | Доля новых пешеходных дорожек, тротуаров, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения | 50 | 54 | 58 | 62 | 66 | 90 |
| Число велодорожек | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 |
| Велосипедное движение, число пунктов хранения мест | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 |
| д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб | Число мест стоянок большегрузного транспорта | - | - | - | - | - | - |
| Число мест стоянок транспорта коммунальных служб | - | - | - | - | - | - |
| Число мест стоянок транспорта дорожных служб | - | - | - | - | - | - |
| е) мероприятия по развитию сети дорог поселения | Развитие улично-дорожной сети, км | 112 | 112 | 112 | 112 | 112 | 112 |
| Доля автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, % | 21,4 | 24 | 27 | 30 | 33 | 58 |
| ж) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков | Число зарегистрированных ДТП | 8 | 6-10 | 6-10 | 5-8 | 5-8 | 4-6 |
| Количество светофорных объектов на УДС, шт. | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Количество нанесенной дорожной разметки, м2 | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Количество установленных дорожных знаков, ед. | 393 | \* | \* | \* | \* | \* |
| з) мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем | Число внедренных ИТС | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| и) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по водному транспорту | Число портов | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество рейсов водного транспорта в год, ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Число причалов | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Число лодочных станций | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| \* - Развитие согласно ПОДД | | | | | | | |

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

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения 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 инфраструктуры (далее также – Программы) в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений и городских округов. Затем, в конце декабря 2014 года в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития транспортной инфраструктуры.

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 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», пунктом 4 Требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и городских поселений, по общему правилами, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, поселения – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) 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, 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 исполнительных органов власти по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры Апшеронского муниципального района, в состав государственных программ.

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.

*Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:*

на первом этапе (2017-2022 гг.):

* ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
* обустройство пешеходных переходов.

на втором этапе (2023-2030 гг.):

* расширение парковочного пространства.
* реконструкция и модернизация объектов транспортной инфраструктуры;
* расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
* создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

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

Транспортная система Хадыженского 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.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры для целей обеспечения нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортным и безопасным условиям для проживания людей в Хадыженском городском поселении.

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ХАДЫЖЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

АПШЕРОНСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

на 2017-2030 годы

Разработчик:



Общество с ограниченной ответственностью «ЭНЕРГОАУДИТ»

Юридический/фактический адрес: 160011, г. Вологда, ул. Герцена, д. 56, оф. 202

тел/факс: 8 (8172) 75-60-06, 733-874, 730-800

адрес электронной почты: [energoaudit35@list.ru](mailto:energoaudit35@list.ru)

Свидетельство саморегулируемой организации № СРО № 3525255903-25022013-Э0183

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Генеральный директор | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | Антонов С.А. |

Заказчик:

Администрация Хадыженского городского поселения Апшеронского района

Юридический адрес: 352680, Краснодарский край, Апшеронский район, г. Хадыженск, ул. Школьная, д. 33

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Глава Хадыженского городского поселения Апшеронского района |  | Кравцов Ф.В. |