|  |  |
| --- | --- |
|  | УТВЕРЖДЕНА  решением Совета Апшеронского городского поселения Апшеронского района  от \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_№ \_\_\_ |

**ПРОГРАММА**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры Апшеронского городского поселения Апшеронского района на 2017-2030 годы**

**ПАСПОРТ**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры Апшеронского городского поселения Апшеронского района на 2017-2030 годы**

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование**  **программы** | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Апшеронского городского поселения Апшеронского района на 2017-2030 годы (далее – Программа) |
| **Основание для разработки программы** | -Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ;  -Федеральный закон от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;   -Постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;  -Генеральный план Апшеронского городского поселения Апшеронского района Краснодарского края;  -Устава Апшеронского городского поселения Апшеронского района |
| **Заказчик программы** | Администрация Апшеронского городского поселения Апшеронского района  Юридический и почтовый адрес: 352690, Краснодарский край, Апшеронский район, город Апшеронск, ул. Коммунистическая, 17 |
| **Разработчик программы** | Администрация Апшеронского городского поселения Апшеронского района  Юридический и почтовый адрес: 352690, Краснодарский край, Апшеронский район, город Апшеронск, ул. Коммунистическая, 17 |
| **Цель программы** | Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Апшеронского городского поселения, повышение уровня безопасности дорожного движения, развитие автомобильно-дорожной инфраструктуры, сохранение и совершенствование существующей сети автомобильных дорог, доведение ее технического состояния до уровня, соответствующего нормативным требованиям |
| **Задачи программы** | 1.Обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Апшеронского городского поселения;  2.Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;  3.Улучшение транспортного обслуживания населения |
| **Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры** | Индикаторами, характеризующими успешность реализации Программы, станут:  -отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения – 50,1 км ;  -доля протяженности автомобильных дорого общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения - 17 %;  -доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП - 0 единиц на 1 тыс. автотранспортных средств |
| **Сроки и этапы реализации Программы** | Срок реализации Программы 2017-2030 годы, в 2 этапа:  1 этап – с 2017 по 2021 годы  2 этап – с 2022 по 2030 годы |
| **Укрупненные описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры** | -инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства;  -комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров;  -капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы;  -размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов;  -оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта;  -создание инфраструктуры автосервиса |
| **Объемы и источники финансирования Программы** | Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2030 годов составляет 265335,7 тыс. руб., в том числе по годам:  2017 год – 43115,7 тыс. рублей;  2018 год – 69580,0 тыс.рублей;  2019 год – 16900,0 тыс.рублей;  2020 год – 14470,0 тыс.рублей;  2021-2030 годы – 121270,0 тыс.рублей.  Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета муниципального образования Апшеронский район, бюджета Апшеронского городского поселения Апшеронского района и внебюджетных источников |
| **Ожидаемые результаты реализации Программы** | Достижение целей предоставления качественных транспортных услуг населению Апшеронского городского поселения Апшеронского района |
| **Система контроля за исполнением Программы** | Совет депутатов Апшеронского городского поселения Апшеронского района. |
| **Основные исполнители Программы** | -администрация муниципального образования Апшеронский район (в рамках своих полномочий);  -администрация Апшеронского городского поселения Апшеронского района (в рамках своих полномочий);  -физические и юридические лица, заинтересованные в реализации мероприятий Программы. |

**Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

**1.1. Анализ положения Апшеронского городского поселения Апшеронского района района в структуре пространственной организации Краснодарского края**

Апшеронское городское поселение расположено в северо-восточной части Апшеронского района, входит в предгорную зону северного склона западной оконечности Большого Кавказа.

Занимает территорию 22307га. Граница на севере – с Кубанским сельским поселением и Белореченским районом, на юге – с Нефтегорским городским поселением и Новополянским сельским поселением. На юго-западе – с Хадыженским городским поселением, на востоке – с республикой Адыгея.

В настоящее время на территории Апшеронского поселения расположены г.Апшеронск и три сельских населённых пункта, небольших, как в плане занимаемой территории, так и по количеству жителей,

**1.2. Социально-экономическая характеристика Апшеронского городского поселения Апшеронского района, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения,**

**включая деятельность в сфере транспорта,**

**оценку транспортного спроса**

**ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ.**

Главной целью социально-экономического развития любого муниципального образования является создание условий, которые будут способствовать устойчивому развитию его экономики, существенному улучшению материального и социального положения населения.

Социальная инфраструктура – система необходимых для жизнеобеспечения человека материальных объектов и коммуникаций населенного пункта, а также предприятий, учреждений и организаций, оказывающих социальные услуги населению, органов управления и кадров, деятельность которых направлена на удовлетворение общественных потребностей граждан соответственно установленным показателям качества жизни.

Задачами оценки является выявление количественного и качественного состава существующих объектов, сопоставление с нормативным количеством из расчета изменения численности населения на расчетный срок, составление перечня мероприятий в сфере социально-бытового и культурно-досугового обслуживания населения.

**Социально-экономическое состояние**

Современная потребность и обеспеченность населения объектами социальной сферы рассчитана по нормативам (

Таблица 1).

Таблица 1. Нормы расчета учреждений и предприятий обслуживания

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование** | **Норма потребности на 1000 чел.** | **Требуется на существующее население** | **Существующее положение** | **% обеспеченности** |
|
| 1. Детские дошкольные учреждения, мест | 51 | 2129 | 1768 | 83 |
| 2. Общеобразовательная школа, учащихся | 126 | 5226 | 4647 | 88 |
| 3. Внешкольные учреждения, мест | 13 | 539 |  |  |
| 4. Поликлиника, посещений в смену (ФАП) | 17,6 | 730 |  |  |
| 5. Больницы, коек (Амбулатории) | 13,5 | 560 | 338 | 60 |
| 6. Станция скорой помощи, машин | 0,1 | 4 | 1 | 25 |
| 7. Аптека, объект |  |  |  |  |
| 8. Помещения физкультурно-оздоровительной работы, м² общ. площ. | 80 | 3340 | 2850 | 85 |
| 9. Территория физкультурно-спортивной зоны, га | 0,9 | 37,3 |  |  |
| 10. Спортивный зал, м² зала | 200 | 8295,4 |  |  |
| 11. Плавательный бассейн, м² зерк.воды | 100 | 4148 |  |  |
| 12. Помещения культурно-массовой работы и досуга населения, м² общ.площ. | 60 | 2488,6 |  |  |
| 13. Интернет-клуб, м² пола | 3 | 125 |  |  |
| 14. Клубы, дома культуры, мест | 80 | 518 | 500 | 100 |
| 15. Кинотеатры, мест |  | 0 |  |  |
| 16. Библиотеки, тыс.единиц хранения | 6 | 207 | 89,1 | 43 |

В групповой системе расселения Краснодарского края, центром которой является город Краснодар, Апшеронск - один из ведущих подцентров южной зоны края. Это - культурный и промышленный центр, занимающий удобное географическое положение для социально-экономического развития, так как связан автодорожным и железнодорожным сообщением с краевым центром городом Краснодаром, с городами Белореченск, Туапсе, Майкоп.

Апшеронское поселение является наиболее крупным поселением Апшеронского района. Его центр, г. Апшеронск, является также и административным центром Муниципального образования Апшеронский район.

В соответствии со «Схемой территориального планирования Краснодарского края» город Апшеронск (центр района) по-своему народно-хозяйственному профилю является крупным центром лесной и деревообрабатывающей промышленности.

Апшеронское городское поселение расположено в северо-восточной части Апшеронского района, входит в предгорную зону северного склона западной оконечности Большого Кавказа.

Занимает территорию 22307га. Граница на севере – с Кубанским сельским поселением и Белореченским районом, на юге – с Нефтегорским городским поселением и Новополянским сельским поселением. На юго-западе – с Хадыженским городским поселением, на востоке – с республикой Адыгея.

В настоящее время на территории Апшеронского поселения расположены г. Апшеронск и три сельских населённых пункта, небольших, как в плане занимаемой территории, так и по количеству жителей, с экономикой, основанной на лесозаготовках, деревообработке, и, в незначительной степени, сельском хозяйстве. Это х.Зазулин, х.Спасов, х.Цуревский.

По поселению проходят автомобильные дороги федерального значения Майкоп-Туапсе (III категория); краевого значения - Саратовская – Апшеронск; железнодорожная магистраль Белореченск - Туапсе (ответвление на Апшеронск-23км), узкоколейная железная дорога, связывающая центр района двумя ветками с юго-восточной и юго-западной частями района (в настоящее время не работает).

По схеме территориального планирования эта часть района трактуется как наиболее благоприятная для активной градостроительной и хозяйственной деятельности.

Таблица 2.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование населенного пункта | Численность постоянного населения, человек | Количество крупных и средних организаций, единиц | Количество малых организаций (до 100 человек), единиц | Количество КФХ,  единиц | Количество ЛПХ (с товарным производством), единиц | Расстояние до районного центра в км/наличие транспортной доступности (да/нет) |
| город Апшеронск | 40 300 | 85 | 1 948 | 61 | 493 | 0/да |
| хутор Спасов | 377 | 0 | 25 | 2 | 27 | 2,8/да |
| хутор Цуревский | 343 | 0 | 21 | 0 | 22 | 4,3/да |
| хутор Зазулин | 650 | 0 | 5 | 0 | 49 | 4,4/да |
| ИТОГО по поселению | 41 670 | 85 | 1 999 | 63 | 591 |  |

Производственный комплекс поселения размещен в городе Апшеронске. В составе комплекса доминируют деревообрабатывающие и машиностроительные предприятия.

Долины рек наиболее благоприятны для сельскохозяйственного использования**.** Единого сплошного земельного массива сельхозпредприятия не имеют. Раздробленность сельхозугодий, пересеченный рельеф вызывают трудности в механизированной обработке посевов и сборе урожая. Однако, качество почв и совокупность климатических данных позволяют выращивать здесь технические культуры (табак, эфиромасличные), плоды, овощи, то есть условия благоприятны для смешанного использования (животноводства и растениеводства).

Наличие запасов местных строительных материалов благоприятствует развитию промышленности стройматериалов на местных ресурсах.

Пищевая отрасль, наряду с существующими крупными и средними предприятиями, наращивает свои мощности за счет предприятий малого бизнеса, производящих переработку плодов и овощей, безалкагольную продукцию, кондитерские изделия.

Лидерами среди бюджетообразующих предприятий являются:

- АО «ПДК «Апшеронск»;

- ООО «Апшеронский машиностроительный завод»;

- ОАО «Апшеронское ДРСУ»;

- ОАО «Апшеронскрайгаз»;

- ООО «Энергетик-А»;

- ОАО «Апшеронский хлебозавод».

Апшеронский машиностроительный завод практически полностью изменил ассортимент выпускаемой продукции, ведет активную деятельность по расширению географии поставок продукции, имея постоянно действующий выставочный стенд производимой продукции и участвуя во всевозможных выставках и презентациях. Предприятие ведет строительство торгового комплекса, осуществляет реконструкцию цехов. Производит сельскохозяйственные машины. Численность работающих -246 человек.

В настоящее время в районе реализуется приоритетный инвестиционный проект краевого масштаба «Реконструкция и развитие комплекса лесозаготовки и переработки древесины, организация выпуска плит МДФ на базе производственных площадей ЗАО «ПДК «Апшеронск».

Особенностью данного проекта является то, что в районе, максимально приближенном к источникам сырья, создан **современный деревоперерабатывающий комплекс,** продукцией которого, кроме МДФ, стали столярные и мебельные изделия из древесины, двери, клееный брус, окутанные шпоном погонажные изделия.

Дальнейшее развитие этих отраслей видится только за счет внедрения инновационных технологий, более углубленной переработки древесины, оказания государственной поддержки.

Для реализации конкурентных преимуществ **мебельной промышленности** предполагается привлечение инвестиций для реализации проектов реконструкции существующих мебельных производств, с переоснащением их на новые, современные технологии выпуска мебели с использованием массива местных ценных твердолиственных пород или плит МДФ, произведенных в Апшеронском районе.

В районе, несмотря на малый удельный вес земель сельскохозяйственного назначения в общей структуре земель района, **сельское хозяйство** всегда было социально значимо. Исторически в районе занимались возделыванием табака, лекарственных и эфиромасличных культур, садоводством и овощеводством. Эти культуры позволяли получать высокие доходы с 1 гектара и обеспечивали высокую занятость сельского населения.

С учетом рыночных и местных условий в районе определены следующие перспективные направления в сельском хозяйстве, это садоводство, овощеводство, выращивание посадочного материала декоративных культур, мясное животноводство. Все эти направления позволяют создать конкурентоспособные производства с созданием большого количества дополнительных рабочих мест.

В перспективе на территории Апшеронского района возможно развитие **санаторно-курортного и туристско-рекреационного комплекса**, предназначенного для лечения и отдыха взрослого населения и взрослых с детьми, а также туризма. Поэтому приоритеты в экономике района отдаются развитию курортной отрасли.

Необходимо отметить, что Апшеронский район - один из самых привлекательных регионов края для организации активного отдыха на природе, преимущественно туризма. Курортно-туристский комплекс является одним из перспективных направлений развития Апшеронского района.

В поселении существуют три санатория, две гостиницы, пять турбаз.

Перспективы развития Апшеронского поселения тесно связаны с развитием **курортно-рекреационной отрасли,** включающим в себя:

- создание в Апшеронске координационного совета, который возьмет на себя руководство градостроительной деятельностью: исследованиями, изысканиями, проектными работами на территории района;

* создание многопрофильных курортных учреждений (на базе существующих и строительство новых);
* расширение типологии курортных учреждений за счет развития частного и коммерческого секторов;
* обеспечение комфортного пребывания и обслуживания, в том числе и медицинского, всем группам отдыхающих;
* строительство транспортного терминала с гостиничным комплексом, как пересадочной базы;
* ремонт и строительство новых автодорог;
* реконструкция инженерной инфраструктуры всего района и центральной его части – Апшеронского поселения.

Одной из главнейших задач, стоящих перед курортно-рекреационной отраслью, является привлечение рекреантов в учреждения круглогодичного функционирования.

В настоящее время степень курортно-рекреационного освоения проектируемой территории можно охарактеризовать как начальную, с недостаточной инфраструктурой, несформировавшейся специализацией, но данные факторы только лишь усиливают инвестиционную привлекательность Апшеронского района, как будущего курорта.

Решение задач эффективного развития туризма позволит значительно увеличить поток туристов в регион и приток денежных поступлений в экономику района и края, а также обеспечить, с одной стороны, рост налоговых поступлений за счет увеличения доходности в бюджеты различных уровней от предприятий курортно-туристского комплекса, а с другой – развитие смежных областей экономики.

По состоянию на 1 января 2017 года численность населения 41670 человек.

За прошедший период 2017 года в службу занятости за содействием в поиске работы обратились 1613 человек.

Таблица 3.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование  показателя | 2014 год | 2015 год | 2016 год | 2017 год | 2018 год |
| Среднегодовая численность занятых в экономике, человек | 11 770 | 11 780 | 11 820 | 11 900 | 11 850 |
| Численность занятых в крупных и средних организациях, человек | 5 454 | 5 819 | 6 032 | 6 066 | 6 070 |
| Численность занятых в малых организациях, человек | 1 655 | 1 650 | 1 720 | 1 722 | 1 724 |
| Численность занятых в ИП, человек | 2 918 | 2 717 | 2 700 | 2 704 | 2 706 |
| Численность занятых в КФХ, человек | 192 | 163 | 164 | 165 | 165 |
| Численность занятых в ЛПХ (с товарным производством), человек | 1 551 | 1 431 | 1 204 | 1 243 | 1 440 |
| Численность незанятых граждан в трудоспособном возрасте (без учета учащихся) | 11 382 | 10 577 | 10 567 | 10 492 | 10 547 |

На территории Апшеронского городского поселения находится 6 школ, 10 детских садов, 2 техникума, детская школа искусств, художественная и спортивная школы, а также станция юных техников и центр детского творчества.

В поселении свои услуги оказывает 5 лечебно-профилактических организаций, 6 почтовых отделений связи, множество торговых точек, учреждения коммунальной сферы.

Представительным органом Апшеронского городского поселения является Совет, осуществлявший свои полномочия в составе 22 депутатов. В целом работа Совета была направлена на исполнение в полном объёме его полномочий, определенных Федеральным законом № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» с учётом необходимости решения конкретных текущих задач.

На территории Апшеронского городского поселения находится управление социальной защиты населения. Управление оказывает гражданам пожилого возраста и инвалидам, состоящим на обслуживании, социальные услуги в зависимости от сложности жизненной ситуации, в которой они оказались (уборка жилья, доставка продуктов питания, медикаментов, содействие в оформлении документов и иные услуги, входящие в Краевой перечень гарантированных государством социальных услуг).

Активную культурную деятельность ведут 2 Дома культуры. В одном из них, «Городской кино-досуговый центр «Апшеронск» за 2016 год проведено 361 культурно-массовое мероприятие. Творческие коллективы становятся лауреатами и призерами на международных, российских и краевых фестивалях и конкурсах.

На территории поселения находится 6 библиотек. В 2016 году из местного бюджета на приобретение книг и периодической печати выделено более 200 тыс. рублей. По итогам 2016 года 7 читателей библиотек, участников районного конкурса-эссе «Прошу слово» награждены Благодарственными письмами и грамотами победителя.

В 2016 году Апшеронский историко-краеведческий музей явился инициатором проведения культурно-просветительских, краеведческих мероприятий, а также комплекса мероприятий под эгидой «Года Кино», пропагандирующих историю развития кинематографии в Апшеронском районе.

Всего за период 2016 года было проведено 198 экскурсий, прочитана 71 лекция, организовано 34 выставки.

В городском парке культуры и отдыха «Юность», находящемся на территории поселения, в 2016 году проведено 322 культурно-досуговых мероприятия, которые посетили более 28 тыс. человек.

Благодаря спортивной площадке, расположенной на территории парка, проводятся соревнования по уличному баскетболу, веселые старты и мини-футбол.

В 2016 году общий объем доходов, поступивших в бюджет Апшеронского городского поселения, с учетом безвозмездных поступлений составил 66255,0 тыс. рублей.

Расходная часть бюджета поселения за этот период исполнена в объеме 144,4 млн. рублей. Средства израсходованы на жилищно-коммунальное хозяйство, культуру, социальную, молодежную политику, физическую культуру и спорт, общегосударственные вопросы, национальную экономику (дорожный фонд, национальную безопасность и правоохранительную деятельность**.**

Обеспечивает населения поселения питьевой водой - ОАО «Водоканал Апшеронского района», газом – ОАО «Апшеронскрайгаз», электроэнергией – ОАО «НЭСК», «Апшеронскэлектросеть», теплом – ООО «Тепловые сети Апшеронского района».

Прогноз проектной численности населения выполнен на основе анализа многолетних данных Всесоюзных и Всероссийской переписей населения. Данный период времени отражает, как период экономической активности страны и экономики поселения, влекущий за собой рост численности населения, так и период спада экономической активности в перестроечный и постперестроечный периоды, когда наблюдается резкий спад жизненного уровня населения и снижения роста численности населения.

В сфере промышленного производства в настоящее время занято 30% трудоспособного населения. В последние годы наметилась тенденция по восстановлению и реструктуризации деревообрабатывающей промышленности, машиностроительной и пищевой отраслей. В связи с этим занятость работоспособного населения в городе будет расти.

Решается проблема привлечения инвестиций, в т. ч. иностранных; ставится задача превратить сельское хозяйство в привлекательную сферу деятельности, что даст возможность увеличить процент занятости населения в сельских населенных пунктах.

При определении проектной численности постоянного населения необходимо учитывать тот факт, что г. Апшеронск является курортом местного значения.

Проектируемое развитие курортной зоны потребует строительства современных учреждений отдыха, создания развитой сети предприятий культурно-бытового обслуживания. Удовлетворить потребность в новых трудовых кадрах для обслуживания учреждений отдыха круглогодичного функционирования, для работы на предприятиях торговли, общественного питания, бытового обслуживания, можно, в основном, за счет местного населения.

Численность постоянного населения Апшеронского городского поселения на расчётный срок принимается равной 45700 человек. Из них проживающих в хуторах 2400 чел., а в г. Апшеронске 43300 чел. Трудовые ресурсы увеличатся до 26000 чел., причем, если численность кадров на промпредприятиях может уменьшаться за счет автоматизации и введения новых технологий, то потребность в обслуживающей группе будет расти с повышением качества и количества услуг.

Ёмкость курортных учреждений на расчётный срок составит 3тыс. мест, в том числе 1120 места – в учреждениях круглогодичного пребывания,1800 мест – в учреждениях отдыха сезонного пребывания и гостиницах.

Потребность в постоянных курортных обслуживающих кадрах на 2028 год, согласно расчётным данным, составит 1200 человек. Количество неорганизованных отдыхающих и сезонный обслуживающий персонал ориентировочно составит 2500 чел.

Численность постоянного населения поселения **на долгосрочную перспективу (прогнозный срок, 2043 г.)** составит **52.5 тыс. человек.** Численность отдыхающих на перспективу около **7.5 тыс. чел.** **Общая численность населения – 60.0 тыс. чел** (единовременно, в сезон пиковой загрузки).

**На долгосрочную перспективу (2043 год)** на территории Апшеронского городского поселения зарезервирована территория под жилую застройку площадью 470 га.

**Сведения о градостроительной деятельности на**

**территории поселения.**

Генеральный план Апшеронского городского поселения Апшеронского района выполнен на основе градостроительного кодекса Краснодарского края (в ред. Закона Краснодарского края от 02.03.2012г. №2454 – КЗ), градостроительного кодекса Российской Федерации (в ред. Федеральных законов от 28.07.2012 №133-ФЗ), других законодательных документов, действующих норм и правил. Генеральный план выполнен в соответствии со следующими основными нормативными правовыми актами:

– Градостроительный кодекс Российской Федерации; Земельный кодекс Российской Федерации; Водный кодекс Российской Федерации; Лесной кодекс Российской Федерации;

– Федеральный закон от 14.03.1995 № 33-ФЗ «Об особо охраняемых природных территориях»; Федеральный закон от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации»; Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; Закон Российской Федерации от 21.02.1992 № 2395-1 «О недрах»;

– СНиП 11-04-2003 «Инструкция о порядке разработки, согласования, экспертизы и утверждения градостроительной документации»; СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»; СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;

– Закон Краснодарского края от 07.06.2001 № 369-КЗ «Об автомобильных дорогах регионального значения, расположенных на территории Краснодарского края»; Закон Краснодарского края от 05.11.2002 № 532-КЗ «Об основах регулирования земельных отношений в Краснодарском крае»; Закон Краснодарского края от 06.02.2003 № 558-КЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации, расположенных на территории Краснодарского края»; Закон Краснодарского края от 06.06.2002 № 487-КЗ «О землях недвижимых объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) регионального и местного значения, расположенных на территории Краснодарского края, и зонах их охраны»; Закон Краснодарского края от 31.12.2003 № 656-КЗ «Об особо охраняемых природных территориях Краснодарского края»; Закон Краснодарского края от 02.07.2009 № 1765-КЗ «Об административно-территориальном устройстве Краснодарского края и порядке его изменения»; Закон Краснодарского края от 15.07.2005 № 906-КЗ «О порядке установления и изменения границ административно-территориальных единиц»; Закон Краснодарского края от 21.07.2008 № 1540-КЗ «Градостроительный кодекс Краснодарского края».

Успешное выполнение задач развития поселения в различных социально-экономических отраслях во многом зависит от полноты правового обеспечения вопросов землепользования и застройки, градостроительной деятельности. В поселении имеется официальный сайт: apr/apsheronsk-oms.ru в разделе «Муниципальные правовые акты» размещены муниципальные правовые акты, регулирующие вопросы градостроительной деятельности, землепользования и застройки, благоустройства территории, а также порядок предоставления земельных участков, находящихся в муниципальной собственности под строительство объектов капитального строительства и размещение объектов, не являющихся объектами капитального строительства. Органы местного самоуправления при отсутствии необходимых муниципальных правовых актов не в состоянии распоряжаться главным богатством, приносящим основную часть дохода бюджета поселения - землей.

Таким образом, главными задачами по муниципальному правовому обеспечению вопросов градостроительной деятельности, землепользования и застройки на территории поселения, с целью непрерывного поступательного развития поселения и создания благоприятных инвестиционных условий для привлечения в градообразующие сферы деятельности частного капитала, роста благосостояния жителей поселения являются:

1) подготовка и утверждение плана реализации документации территориального планирования, в том числе программ комплексного развития коммунальной, социальной и транспортной инфраструктуры.

Необходимо организовать работу по разработке муниципальных правовых актов в области градостроительной деятельности, землепользования и застройки с целью создания условий, стимулирующих деятельность организаций различных организационно-правовых форм и форм собственности, направляющих средства на реализацию планов и программ в области градостроительной деятельности. Учитывая социально-экономическую значимость многих вопросов градостроительной деятельности, их возрастающую роль в решении многих социальных проблем общества, необходимо разработать комплекс мер по бюджетной поддержке инициативы заинтересованных лиц в решении указанных вопросов.

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

Апшеронское городское поселение расположено в северо-восточной части Апшеронского района, входит в предгорную зону северного склона западной оконечности Большого Кавказа.

Занимает территорию 22307га. Граница на севере – с Кубанским сельским поселением и Белореченским районом, на юге – с Нефтегорским городским поселением и Новополянским сельским поселением. На юго-западе – с Хадыженским городским поселением, на востоке – с республикой Адыгея.

В его состав входят четыре населенных пункта: город Апшеронск (административный центр), хутор Спасов, хутор Зазулин и хутор Цуревский. Административный центр городского поселения является районным центром, в ста километрах от краевого центра – города Краснодара.

Основной планировочной осью территории поселения является автодорога "Саратовская - Апшеронск» и «Майкоп – Туапсе» (III категория). Главными водными артериями являются реки Пшеха и Туха. Населенные пункты сформировались достаточно компактно вдоль рек и автодороги.

В целом планируемая организация территории предусматривает структурирование сложившихся территориальных зон и органичное их продолжение путем освоения свободных территорий.

Проектируемые транспортные схемы населенных пунктов являются органичным развитием сложившихся структур с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог общего пользования.

Единая система транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

Генеральным планом определена следующая очередность мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры планируемой территории:

* реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц;
* организация безопасных пешеходных переходов;
* строительство улиц и дорог на новых проектируемых территориях;

По территории Апшеронского городского поселения проходят магистральный газопровод.

**1.4. Характеристика сети дорог Апшеронского городского поселения Апшеронского района, параметра дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог**

Существующая сеть автомобильных дорог Апшеронского городского поселения обеспечивает транспортные связи с соседними муниципальными образованиями и с краевым центром – г. Краснодаром, а также между населенными пунктами Апшеронского района и производственными предприятиями.

Основной транспортной артерией городского поселения является автомобильная дорога «Майкоп- Туапсе». Дорога проходит в центральной части поселения через х. Зазулин, г. Апшеронск и х. Спасов. Данная дорога является основной автодорогой общего пользования в границах проектируемой территории и имеет протяженность 28 км.

В настоящее время автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения находятся на балансе ГУ КК «Краснодаравтодор» и имеют следующие характеристики:

Таблица 5.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование дороги** | **Протяженность, км** | **Техническая категория** | **Привязка** | | **Протяженност, км** | **Мосты** | |
| **начало, км+** | **конец, км+** | **кол-во** | **п.м** |
|
| 1 | Майкоп -Туапсе | 28,0 | III | 0+16 | 0+54 | 28 | 2 | 280 |
|  | **Итого:** | 28,0 |  | | | | 2 | 280 |

Прочие автодороги, в том числе улицы и дороги в населенных пунктах, иные дороги, проходящие между населенными пунктами, а также подъезды к сельскохозяйственным и производственным предприятиям находятся на балансе муниципального образования.

Проведенный анализ существующего состояния автодорожной сети сельского поселения показал, что на данном этапе развития основными проблемами являются:

- высокий процент износа дорожной сети;

- несоответствие транспортно-эксплуатационных характеристик, что приводит к малой пропускной способности существующих автодорог в условиях возрастающего автомобилепотока.

**1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками**

**(парковочными местами)**

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 7% в год).

Хранение автотранспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

Гаражно-строительных кооперативов в поселении три.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и агропромышленной зоне поселения. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков.

**1.6. Характеристика работы транспортных средств общего**

**пользования, включая анализ пассажиропотока**

Транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры поселения, удовлетворяющая потребности всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. Устойчивое и эффективное функционирование транспорта является необходимым условием для полного удовлетворения потребностей населения в перевозках и успешной работы всех предприятий поселения.

Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобус и маршрутные такси.

На территории Апшеронского городского поселения имеется два частных автотранспортных предприятий.

Большинство трудовых передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения.

**1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного**

**передвижения**

Велосипедное движение происходит в основном по проезжим частям улиц, в связи с отсутствием велосипедных дорожек, что приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на улицах населенных пунктов. Пешеходное движение проходит по тротуарам, которым необходим ремонт, на окраинах города по проезжим частям дорог.

**1.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств,**

**оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств**

В составе движения грузового транспорта в целом по улицам Апшеронского городского поселения преобладают автомобили грузоподъемностью до 2 т, а также от 2 до 8 т. Для того, чтобы не создавать на улицах поселения затруднения в передвижении транспортных средств, предприятие осуществляет сбор и вывоз мусора по утвержденному графику. Также в зимний период предприятие занимается расчисткой улиц от снега.

Грузовые транспортные средства, транспортные средства коммунальных и дорожных служб обеспечены инфраструктурой в полном объеме.

**1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения**

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития Апшеронского городского поселения.

Принудительное соблюдение существующих ограничений транспортных средств. Применение принудительных мер с использованием выборочной проверки дыхания водителей на алкоголь, оказывается наиболее эффективным для снижения дорожно-транспортных происшествий.

Наиболее эффективной мерой для повышения уровня безопасности в области использования ремней безопасности являются ужесточенные законодательные меры и полицейское право применение штрафов и иных взысканий с водителей, нарушивших данные требования.

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

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

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

Таким образом, к приоритетным задачам социального и экономического развития поселения в среднесрочной и долгосрочной перспективе относятся задачи по сохранению жизни и здоровья участников дорожного движения. Их достижение планируется путем улучшения организации дорожного движения, инфраструктуры автомобильных дорог, дисциплины среди участников дорожного движения, качества оказания медицинской помощи пострадавшим и т. д. Вследствие этого планируется снижение социально-экономического и демографического ущерба в результате ДТП и их последствий, что будет способствовать уменьшению темпов убыли населения Апшеронского городского поселения и формированию условий для его роста.

**1.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность**

**и здоровье населения**

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.

Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума) – окись углерода (угарный газ) – опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность является носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скармливание травы животным.

**1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития**

**и размещения транспортной инфраструктуры Апшеронского**

**городского поселения Апшеронского района**

Проведенный анализ существующего состояния автодорожной сети городского поселения показал, что на данном этапе развития основными проблемами являются:

- высокий процент износа дорожной сети;

- несоответствие транспортно-эксплуатационных характеристик, что приводит к малой пропускной способности существующих автодорог в условиях возрастающего автомобилепотока.

Дальнейшее развитие автодорожной сети связано с конкретными производственными потребностями существующих, реконструируемых и проектируемых промышленных и сельскохозяйственных предприятий района, а также с потребностями развития селитебных территорий населенных пунктов. Необходимо отметить, что устройство транспортных связей сопряжено с географическими особенностями Апшеронского городского поселения – горным рельефом.

Генеральным планом муниципального образования Апшеронское городское поселение предлагается оптимизация сложившейся транспортной структуры за счет дифференцирования транспортных осей по значимости путем реконструкции и модернизации существующих автодорог.

Данным проектом определена следующая очередность мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры планируемой территории:

* реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц;
* организация безопасных пешеходных переходов;
* строительство улиц и дорог на новых проектируемых территориях;
* строительство объездной дороги

Проектируемые транспортные схемы населенных пунктов являются органичным развитием сложившихся структур с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог общего пользования.

Единая система транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети. Данным проектом на расчетный срок предложена дифференциация жилых улиц по значимости на основные и второстепенные. Ширина в красных линиях основных улиц рекомендуется 26-28 м, второстепенных – 16-18 м.

В настоящее время прослеживается тенденция развития дорожного сервиса, а также объектов придорожного обслуживания. Авторами проекта были выявлены основные точки притяжения данных объектов. На расчетный срок площадь таких зон составит 1 га. Зоны возможного размещения объектов дорожного сервиса предусмотрены в городе Апшеронске вдоль дороги "Майкоп – Туапсе»

**1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Апшеронского городского поселения Апшеронского района**

Реализация Программы осуществляется через систему программных мероприятий разрабатываемых муниципальных программ Апшеронского городского поселения Апшеронского района, а также с учетом федеральных проектов и программ, государственных программ Краснодарского края и муниципальных программ муниципального образования Апшеронский район, реализуемых на территории поселения.

В соответствии с изложенной в Программе политикой администрация Апшеронского городского поселения Апшеронского района должна разрабатывать муниципальные программы, конкретизировать мероприятия, способствующие достижению стратегических целей и решению поставленных Программой задач.

**1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

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

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

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

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

Применение программно-целевого метода в развитии внутри поселковых автомобильных дорог общего пользования Апшеронского городского поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

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

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

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

Предоставление и расходование средств дорожного фонда Апшеронского городского поселения осуществляется в объемах, определенных Законом Краснодарского края о краевом бюджете на очередной финансовый год и на плановый период и по направлениям определенным муниципальной программой «Комплексное и устойчивое развитие поселения в сфере строительства и дорожного хозяйства».

**Раздел 2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Апшеронского городского поселения Апшеронского района**

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

**Современное состояние.** Численность постоянного населения Апшеронского городского поселения на 01.01.2017 года составляет 41,7 тыс. человек.

Апшеронское городское поселение входит в состав Апшеронского района и включает в себя 4 населенных пункта: административный центр город Апшеронск, хутор Зазулин, хутор Спасов и хутор Цуревский.

Таблица 6. Характеристика населенных пунктов, входящих в состав Апшеронского городского поселения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование населенного пункта** | **Численность населения, чел.** |
| 1 | город Апшеронск | 40 300 |
| 2 | хутор Спасов | 377 |
| 3 | хутор Зазулин | 650 |
| 4 | хутор Цуревский | 343 |
|  | **ВСЕГО** | **41670** |

Таблица 7. Динамика численности населенных пунктов Апшеронского городского поселения

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателя | на 1 января 2015 года | на 1 января 2016 года | на 1 января 2017 года | на 1 января 2018 года | на 1 января 2019 года |
| Численность постоянного населения, человек | 41 603 | 41 634 | 41 670 | 41 680 | 41 690 |
| из них трудоспособного населения в трудоспособном возрасте | 23 453 | 22 541 | 22 547 | 22 552 | 22 553 |
| *Состав населения по возрасту, человек* | | | | | |
| моложе трудоспособного возраста (до 16 лет) | 7 179 | 7 743 | 7 759 | 7 762 | 7 764 |
| 16-29 лет | 7 522 | 6 789 | 6 795 | 6 797 | 6 800 |
| 30-52 (женщины), 30-57 (мужчины) | 15 387 | 15 357 | 15 360 | 15 362 | 15 363 |
| предпенсионного возраста (53-54 женщины, 58-59 мужчины) | 1 242 | 1 211 | 1 212 | 1 213 | 1 214 |
| всего трудоспособного возраста | 24 122 | 23 357 | 23 367 | 23 372 | 23 377 |
| пенсионного возраста | 10 273 | 10 534 | 10 544 | 10 546 | 10 549 |

**Анализ трудового потенциала**. Численность работающего населения в поселении – 11900 чел, что составляет 28,6% от общей численности населения.

Таблица 8.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование  показателя | 2014 год | 2015 год | 2016 год | 2017 год | 2018 год |
| Среднегодовая численность занятых в экономике, человек | 11 770 | 11 780 | 11 820 | 11 900 | 11 850 |
| Численность занятых в крупных и средних организациях, человек | 5 454 | 5 819 | 6 032 | 6 066 | 6 070 |
| Численность занятых в малых организациях, человек | 1 655 | 1 650 | 1 720 | 1 722 | 1 724 |
| Численность занятых в ИП, человек | 2 918 | 2 717 | 2 700 | 2 704 | 2 706 |
| Численность занятых в КФХ, человек | 192 | 163 | 164 | 165 | 165 |
| Численность занятых в ЛПХ (с товарным производством), человек | 1 551 | 1 431 | 1 204 | 1 243 | 1 440 |
| Численность незанятых граждан в трудоспособном возрасте (без учета учащихся) | 11 382 | 10 577 | 10 567 | 10 492 | 10 547 |

При определении проектной численности постоянного населения необходимо учитывать тот факт, что г. Апшеронск является курортом местного значения.

Проектируемое развитие курортной зоны потребует строительства современных учреждений отдыха, создания развитой сети предприятий культурно-бытового обслуживания. Удовлетворить потребность в новых трудовых кадрах для обслуживания учреждений отдыха круглогодичного функционирования, для работы на предприятиях торговли, общественного питания, бытового обслуживания, можно, в основном, за счет местного населения.

В структуре населения проектируемой территории выделяются следующие категории:

* постоянно проживающее население,
* временное население, в том числе:

\* организованные рекреанты, которые отдыхают и лечатся в курортных учреждениях (пансионатах, базах отдыха, турбазах и др.) – с полным обеспечением жильем, питанием, благоустроенной территорией, организацией досуга и лечения;

\*\* - неорганизованные рекреанты, которые приезжают на кратковременный отдых, размещаются в гостиницах, или на частных квартирах, пользуются услугами предприятий общественного питания, торгового и бытового обслуживания.

**1 очередь строительства**

Численность постоянного населения достигнет 43850 чел.

На 2018 год, согласно расчётным данным численность трудовых ресурсов достигнет 23380 чел., что составляет 53% от общего количества жителей поселения, см. таблицу 2. Часть из них вернется на промпредприятия (15000), часть останется в сфере соцбытобслуживания (8380).

Население вырастет на 400 чел., в среднем 40 чел. в год. Места приложения труда – предприятия по первичной переработке древесины, животноводческие и тепличные комплексы, фермерские хозяйства.

В соответствии с «Проектом планировки г. Апшеронска» ёмкость курортных учреждений первоочередного строительства на территории Апшеронского городского поселения составит 1000 мест, в том числе 300 мест – в реконструируемых учреждениях круглогодичного пребывания, 700 мест – в туристических гостиницах и частных учреждениях отдыха круглогодичного и сезонного пребывания (организованные рекреанты).

Количество неорганизованных отдыхающих, ориентировочно – 500 чел.

Потребность в постоянных курортных обслуживающих кадрах, составит около 400 человек.

**Расчётный срок (2028г.)**

Численность постоянного населения Апшеронского городского поселения на расчётный срок принимается равной 45700 человек. Из них проживающих в хуторах 2400 чел., а в г. Апшеронске 43300 чел. Трудовые ресурсы увеличатся до 26000 чел., причем, если численность кадров на промпредприятиях может уменьшаться за счет автоматизации и введения новых технологий, то потребность в обслуживающей группе будет расти с повышением качества и количества услуг.

Ёмкость курортных учреждений на расчётный срок составит 3тыс. мест, в том числе 1120 места – в учреждениях круглогодичного пребывания,1800 мест – в учреждениях отдыха сезонного пребывания и гостиницах.

Потребность в постоянных курортных обслуживающих кадрах на 2028 год, согласно расчётным данным, составит 1200 человек. Количество неорганизованных отдыхающих и сезонный обслуживающий персонал ориентировочно составит 2500 чел.

Численность постоянного населения поселения **на долгосрочную перспективу (прогнозный срок, 2043 г.)** составит **52.5 тыс. человек.** Численность отдыхающих на перспективу около **7.5 тыс. чел.** **Общая численность населения – 60.0 тыс. чел** (единовременно, в сезон пиковой загрузки).

**На долгосрочную перспективу (2043 год)** на территории Апшеронского городского поселения зарезервирована территория под жилую застройку площадью 470 га.

В соответствии с прогнозным расчётом численность постоянного населения Апшеронского городского поселения составит:

к 2018 году – 43850 чел.,

к 2028 году – 45700 чел.,

к 2043 году – 52500 чел.

В том числе прирост населения, составит:

к 2018 году – 2170 чел. или 775 семей,

к 2028 году – 2117 чел. или 756 семей,

к 2043 году – 2500 чел. или 890 семей.

При определении потребности в новой селитебной территории необходимо учесть, что новое жилищное строительство рассчитано на обеспечение не только прирастающего (нового) населения, но и для расселения жителей с целью улучшения жилищных условий.

Опираясь на заложенные тенденции и расчетные показатели демографической и миграционной активности, была определена проектная численность населения Апшеронского городского поселения, которая к расчетному сроку составит 45,7 **человек.**

**2.2. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения**

С ростом промышленного производства и повышением жизненного уровня ускоренно растут мобильность и подвижность населения, объемы и дальность перевозок, в значительной мере определяющие социально-экономическое развитие общества. Мобильность товаров, подвижность населения во многом определяют эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения. Потребность человека в передвижении во многом определяется:

-уровнем развития общества;

-социальной структурой;

-укладом жизни;

-характером расселения по территории поселения;

-свободным временем и реальными доходами населения;

-культурно-бытовыми потребностями;

-концентрацией мест жительства и мест работы;

-ростом поселения и др.

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

Трудовые − поездки на работу, с работы. Эти передвижения наиболее устойчивые и составляют 50−60%.

Учебные − поездки учащихся, студентов в учебные заведения и обратно. Доля передвижений, в соответствии с этой целью, составляет 15−25%.

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

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

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

Таблица 9.

**Прогноз транспортного спроса городского поселения**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **Единица измере-ния** | **2015** | **2016** | | **2017** | | **2018** | | **2019** | | **2020** | | **2021-2030** | |
| 1. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 | Объем грузоперевозок | тонн | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д |
| 1.2 | Объем пассажироперевозок | чел | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д |
| 2. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта (объем грузоперевозок) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 | Воздушный транспорт | тонн | - | | - | | - | | - | | - | | - | | - |
| 2.2 | Водный транспорт | тонн | - | | - | | - | | - | | - | | - | | - |
| 2.3 | Железнодорожный транспорт | тонн | - | | - | | - | | - | | - | | - | | - |
| 2.4 | Автотранспорт | тонн | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д |
| 3. Прогноз развития дорожной сети поселения | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 | Протяженность дорожной сети | км | 176,6 | | 176,6 | | 177,0 | | 177,4 | | 178,00 | | 180,1 | | 185,0 |
| 4. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.1 | Индивидуальный автотранспорт | авт. на 1000 чел | 110 | | 115 | | 120 | | 128 | | 136 | | 145 | | 190 |
| 4.2 | Общественный транспорт | авт. | 11 | | 11 | | 11 | | 11 | | 11 | | 12 | | 13 |
| 5. Прогноз показателей безопасности дорожного движения | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.1 | Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП | % | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 |

**2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

Воздушные и железнодорожные перевозки из поселения не осуществляются.

Водный транспорт на территории района поселения не развит в связи с отсутствием судоходных рек.

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры Апшеронского городского поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения.

**2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения**

Автодороги с асфальтобетонным покрытием находятся в удовлетворительном состоянии, местами требуют ремонта.

Межремонтные сроки эксплуатации мостов составляют 30-35 лет. После указанного срока в сооружении начинают развиваться необратимые дефекты, которые ведут к снижению грузоподъемности сооружения. В связи с вышесказанным необходимо производство своевременных ремонтных работ.

Значительная часть автомобильных дорог общего пользования местного значения имеют грунтовое покрытие, что существенно мешает социально-экономическому развитию поселения и негативно сказывается на безопасности дорожного движения и скорости движения, а также приводит к повышенному износу транспортных средств и дополнительному расходу топлива.

Отставание развития дорожной сети сдерживает социально-экономический рост во всех отраслях экономики и уменьшает мобильность передвижения трудовых ресурсов.

В соответствии с определёнными выше приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения проектом Программы предусмотрены нижеописанные мероприятия по оптимизации улично-дорожной сети.

Программой даются предложения по формированию сети магистральной улично-дорожной сети в соответствие с нормативами.

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах сельского населенного пункта и сельского поселения принимаются в соответствии со СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Таблица 10.

**Параметры уличной сети в пределах городского поселения**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Категория сельских улиц и дорог** | **Основное назначение** | **Расчёт-ная скорость движе-ния км/ч** | **Ширина полосы движе-ния, м** | **Число полос движе-ния** | **Ширина пешеход-ной части тротуара, м** |
| Поселковая дорога | Связь городского поселения с внешними дорогами общей сети | 60 | 3,5 | 2 | - |
| Главная улица | Связь жилых территорий с общественным центром | 40 | 3,5 | 2 - 3 | 1,5 – 2,25 |
| Улица в жилой застройке  основная | Связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением | 40 | 3,0 | 2 | 1,0 – 1,5 |
| второстепенная  (переулок) | Связь между основными жилыми улицами | 30 | 2,75 | 2 | 1,0 |
| проезд | Связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей | 20 | 2,75 – 3,0 | 1 | 0 – 1,0 |
| Хозяйственный проезд, скотопрогон | Прогон личного скота и проезд грузового транспорта к приусадебным участкам | 30 | 4,5 | 1 | - |

В основу построения улично-дорожной сети положена идея увеличения числа связей между существующими и планируемыми районами сельского поселения и включение улично-дорожной сети в автодорожную систему региона.

При проектировании улиц и дорог в районах нового жилищного строительства необходимо соблюдать проектную ширину улиц в красных линиях, что позволит избежать в дальнейшем реализации дорогостоящих мероприятий по изъятию земельных участков и сноса объектов капитального строительства с целью расширения улиц. Проектируемые улицы должны размещаться таким образом на рельефе, чтобы было выполнено требование соблюдения нормативных уклонов. Необходимо уделять особое внимание проектированию и строительству основных улиц в условиях наличия сложных геоморфологических факторов.

Уровень транспортного обеспечения существенно влияет на градостроительную ценность территории. Задача развития транспортной инфраструктуры - создание благоприятной среды для жизнедеятельности населения, нейтрализация отрицательных климатических факторов, снижение социальной напряженности от транспортного дискомфорта.

При проектировании улично-дорожной сети максимально учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития населенных пунктов, предусмотрены мероприятия по исключению имеющихся недостатков. Введена четкая дифференциация улиц по категориям в соответствии с таблицей 9 СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Генеральным планом предложено строительство новых, ремонт и реконструкция уже существующих улиц и дорог. Ширина проезжей части поселковых дорог и главных улиц – 6 м, улиц в жилой застройке, проездов и улично-дорожной сети за расчетный срок – 6 м. Проектом предлагается дорожная одежда с покрытием из асфальтобетона.

В проекте принята следующая классификация улично-дорожной сети на территории Апшеронского городского поселения:

Таблица 11.Основные показатели улично-дорожной сети Апшеронского городского поселения

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Тип покрытия** | **Ед.изм.** | **Кол-во** | | |
| **2017** | **I этап** | **II этап** |
| 1 | Асфальт | км | 39 | 41,8 | 48 |
| 2 | Гравий | км | 114,47 | 111,7 | 105,5 |

**2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения**

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 10% в год).

На территории Апшеронского городского поселения на расчетный срок предполагается проживание 45 700 человек. Принятый уровень автомобилизации на расчетный срок в соответствии с требованиями п. 6.3. СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство.

Расчет объектов транспорта проведен в соответствии с СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» пункты 6.40, 6.41:

Станции технического обслуживания автомобилей следует проектировать из расчета один пост на 200 легковых автомобилей.

Автозаправочные станции (АЗС) следует проектировать из расчета одна топливо-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей.

Назначаем необходимое количество постов на СТО равное 9, расчетное количество колонок на АЗС – 2.

**2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

Диспропорция роста перевозок к объёмам финансирования дорожного хозяйства привели к существенному ухудшению состояния автомобильных дорог и, как следствие, к росту доли дорожно-транспортных происшествий, причиной которых служили неудовлетворительные дорожные условия. Ежегодно растет количество ДТП связанных с неудовлетворительными условиями дорог.

Потери от дорожно-транспортных происшествий, связанные с гибелью и ранениями людей, с повреждением автомобильного транспорта, влекут за собой расходы бюджетной системы на медицинское обслуживание, административные расходы и расходы по восстановлению технического оснащения дорог.

Четкое выполнение мероприятий Программы позволит снизить количество ДТП до 0 при создании удовлетворительных дорожных условий.

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

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет. Прогнозы на 2030 г. для Апшеронского городского поселения предполагают дальнейший рост легкового и грузового транспорта. Городская транспортная инфраструктура не справляется с большим количеством индивидуального автотранспорта: возникают заторы, проблемы с паркованием автомобилей. Также транспорт воздействует на окружающую среду, загрязняя атмосферу, изменяя климат, увеличивая бытовой шум. В связи с этим растет беспокойство по поводу воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. Возникающий риск для здоровья требует все более срочных действий для снижения негативного воздействия и связанного с ним риска. Включение вопросов защиты окружающей среды и охраны здоровья в политику для транспорта совершенно необходимо для обеспечения устойчивости развития и снижения заболеваемости.

Чтобы оценить важность проблемы, рассмотрим ряд факторов, неблагоприятно влияющих на здоровье.

*Загрязнение атмосферы*. Выбросы в воздух черного дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO2), диоксид серы (SO2) и озон (О3)) приводят к множеству вредных проявления для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

*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.

*Психологическое и социальное воздействие*. Психологическое и социальное воздействие транспорта часто не учитывают или недооценивают, несмотря на то, что оно может влиять на поведение при передвижении. Например, страх перед опасностью в связи с угрозой жизни, которую создает интенсивное движение транспорта, привел к тому, что все большее число родителей отвозит своих детей в школу на автомобиле. Одни лишь психологические и социальные механизмы, которые включаются ожидаемым воздействием транспорта, могут приводить к заболеваниям. Каждое заболевание может повлечь за собой изменение ментального и социального статуса человека или действовать на группу людей. То есть психологическое состояние и социальное положение могут непосредственно влиять на воздействие на человека факторов стресса в окружающей среде.

Альтернативным решением проблемы может стать снижение привлекательности автомобиля. Автомобиль должен использоваться гораздо реже, не повседневно, т.е. когда автомобиль используется только для того, чтобы ездить на дачу и за закупками в магазины в выходные. Нет необходимости ездить на машине на работу. Кроме того, необходимо расширять использование альтернативных способов передвижения, к каким относятся пешеходное и велосипедное.

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

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

-мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

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

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

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

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

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

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

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

-обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

**Раздел 3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предполагаемого к реализации варианта**

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

Приоритетными направления развития транспортной инфраструктуры являются:

-капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;

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

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

**Раздел 4. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономические параметры объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов)**

**4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры**

**по видам транспорта**

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

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

В связи с тем, что воздушный, водный и железнодорожный транспорт на территории поселения отсутствует, то и развитие инфраструктуры по этим видам транспорта не предусматривается.

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

В рамках задачи, предусматривающей создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, предусмотрены мероприятия, направленные на формирование устойчивых транспортных связей с соседними населенными пунктами, муниципальными образованиями, дорогами регионального значения.

Генеральным планом муниципального образования Апшеронское городское поселение предлагается оптимизация сложившейся транспортной структуры за счет дифференцирования транспортных осей по значимости путем реконструкции и модернизации существующих автодорог.

Данным проектом определена следующая очередность мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры планируемой территории:

* реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц;
* организация безопасных пешеходных переходов;
* строительство улиц и дорог на новых проектируемых территориях;
* строительство объездных дорог.

Проектируемые транспортные схемы населенных пунктов являются органичным развитием сложившихся структур с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог общего пользования.

Единая система транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети. Данным проектом на расчетный срок предложена дифференциация жилых улиц по значимости на основные и второстепенные. Ширина в красных линиях основных улиц рекомендуется 26-28 м, второстепенных – 16-18 м.

В настоящее время прослеживается тенденция развития дорожного сервиса, а также объектов придорожного обслуживания. Авторами проекта были выявлены основные точки притяжения данных объектов. На расчетный срок площадь таких зон составит 1 га. Зоны возможного размещения объектов дорожного сервиса предусмотрены в городе Апшеронске вдоль автодороги "Майкоп - Туапсе".

Таким образом, мероприятиями Программы в части развития внешнего транспорта будут следующие:

1.Учет в территориальном планировании сельского поселения мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период).

2.Обеспечение резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог (весь период).

3.Оказание содействия в выделении земельных участков для развития автомобильных дорог федерального и регионального значения в границах сельского поселения (весь период).

4.Обеспечение соблюдения режима использования полос отвода и охранных зон автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период).

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

**парковочного пространства**

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Доля средств на реализацию планируемых мероприятий по обеспечению безопасности дорог общего пользования Апшеронского городского поселения составит 12% от общей суммы капитальных вложений, предусмотренных настоящей Программой.

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

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности предусматривают меры по антитеррористической защищенности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и внедрению современного оборудования и технологий обеспечения безопасности.

Хранение автотранспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

Гаражно-строительных кооперативов в поселении три.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и агропромышленной зоне поселения. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

1.Обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства (весь период);

2.Строительство автостоянок около объектов обслуживания (весь период);

3.Организация общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей (первая очередь – расчётный срок).

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

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

Для поддержания экологически чистой среды, при небольших отрезках для корреспонденции, на территории населённых пунктов Программой предусматривается система велосипедных дорожек и пешеходных улиц.

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

Мероприятия по данному разделу:

1. Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением (расчётный срок - перспектива);

2. Устройство велодорожек в поперечном профиле главных улиц (расчётный срок – перспектива);

3. Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию без барьерной среды (весь период).

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

В целях упорядочения организации дорожного движения:

Внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам местного значения, позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

**4.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселения**

В рамках задачи, предусматривающей меры по обеспечению устойчивого функционирования автомобильных дорог общего пользования местного значения, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задач муниципального заказчика Программы, направленные на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства муниципальной собственности, установление придорожных полос автомобильных дорог местного значения и обозначение их на местности, информационное обеспечение дорожного хозяйства, выполнение работ и оказание услуг, направленных на обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения, выполнение работ и оказание услуг, направленных на правовое обеспечение реализации Программы.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

на первую очередь (2020 г.):

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

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

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

на расчётный срок (2030г.):

-дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Апшеронского района и Краснодарского края;

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

-строительство новых главных и основных автодорог.

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

При планировании развития транспортной системы городского поселения необходимо учитывать перспективное развитие транспортной системы района и региона в целом. Транспортная система 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 сельского поселения. Данные Программой предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления Апшеронского района и органов государственной власти Краснодарского края по развитию транспортной инфраструктуры.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры на федеральном уровне определены транспортной стратегией Российской Федерации, утверждённой распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р.

Мероприятиями в части развития транспортного комплекса городского поселения должны стать:

-инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства – 2017 гг;

-капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы – 2017-2030 гг;

-размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов – 2017-2030 гг;

-оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта – 2017-2030 гг;

-создание инфраструктуры автосервиса – 2017-2030 гг.

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

**транспортной инфраструктуры**

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета муниципального образования Апшеронский район, бюджета Апшеронского городского поселения Апшеронского района.

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2030 годов составляет 265335,7 тыс. руб., в том числе по годам:

2017 год – 43115,7 тыс. рублей;

2018 год – 69580,0 тыс.рублей;

2019 год – 16900,0 тыс.рублей;

2020 год – 14470,0 тыс.рублей;

2021-2030 годы – 121270,0 тыс.рублей.

На реализацию мероприятий могут привлекаться также другие источники.

Мероприятия программы реализуются на основе государственных контрактов (договоров), заключаемых в соответствии с Федеральным законом «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

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

Эффективность реализации Программы оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов.

Оценка результативности и эффективности Программы осуществляется по следующим направлениям:

-оценка степени достижения запланированных результатов, выраженных целевыми контрольными показателями по стратегическому направлению (для этого фактически достигнутые значения показателей сопоставляются с их плановыми значениями);

-оценка степени выполнения запланированных мероприятий в установленные сроки (выявления степени исполнения плана по реализации программы (подпрограммы) проводится сравнение фактических сроков реализации мероприятий плана с запланированными, а также сравнение фактически полученных результатов с ожидаемыми);

-оценка степени достижения целевых индикаторов и контрольных показателей по каждому из приоритетных направлений развития в корреспонденции с объемом фактически произведенных затрат на реализацию мероприятий (для выявления степени достижения запланированного уровня затрат фактически произведенные затраты на реализацию программы в отчетном году сопоставляются с их плановыми значениями).

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий

Программы значений целевых показателей (индикаторов) Программы эффективность реализации Программы по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

высокий (E 95%);

удовлетворительный (E 75%);

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

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий Программы осуществляется в рамках мониторинга.

Целью мониторинга Программы Апшеронского городского поселения является регулярный контроль ситуации в сфере транспортной инфраструктуры, а также анализ выполнения мероприятий по модернизации и развитию объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренных Программой.

Мониторинг Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры включает следующие этапы:

1.Периодический сбор информации о результатах выполнения мероприятий Программы, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры поселения.

2.Анализ данных о результатах планируемых и фактически проводимых преобразований в сфере транспортной инфраструктуры.

Мониторинг Программы Апшеронского городского поселения предусматривает сопоставление и сравнение значений показателей во временном аспекте. Анализ проводится путем сопоставления показателя за отчетный период с аналогичным показателем за предыдущий (базовый) период.

По ежегодным результатам мониторинга осуществляется своевременная корректировка Программы. Решение о корректировке Программы принимается администрацией Апшеронского городского поселения по итогам ежегодного рассмотрения отчета о ходе реализации Программы или по представлению главы Апшеронского городского поселения.

Основные прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры Апшеронского городского поселения на период 2017-2030 годов приведены в таблице 6.

Таблица 6.

**Территория Апшеронского городского поселения**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Перечень мероприятий** | **Единицы измерения** | **этапы реализации** | |
| **1 очередь** | **расчетный срок** |
| Транспортная инфраструктура | | | | |
| 1 | Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения | км | 2,03 | 8,0 |
| 2 | Станция технического обслуживания | ед. | 1 | 2 |
| 3 | Автомойка | ед. | 1 | 5 |

Перечень целевых показателей, используемых для оценки результативности и эффективности Программы (контрольные показатели реализации Программы):

-отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, км;

-доля протяженности автомобильных дорого общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, %;

-доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, единицы на 1 тыс. автотранспортных средств.

Таблица 7.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **Едини-ца измере-ния** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021-2030** |
| 1) | Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения | км. | 0,6 | 0,73 | 1,06 | 0,2 | 1,07 | 7,0 |
| 2) | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | %. | 61,0 | 62,6 | 62,4 | 62,2 | 60,1 | 56,4 |
| 3) | Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры Апшеронского городского поселения представлены в таблице 8.

Таблица 8.Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры

| **№ п/п** | **Наименование показателя** | **Единица измерения** | **Современное состояние** | **Расчет-ный срок** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Население** | | | | |
| 1 | численность населения с учетом подчиненных административно-территориальных образований | чел. | 41670 | 45700 |
| **Транспортная инфраструктура** | | | | |
| 2.1 | Протяженность линий общественного пассажирского транспорта |  |  |  |
|  | -железная дорога | км двойного пути | - | - |
| 2.2 | Протяженность автомобильных дорог | км | 177,00 | 250,0 |
| 2.3 | Из общей протяженности автомобильных дорог улицы с капитальным типом покрытия | км | 177,0 | 250,0 |
| 2.4 | Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей) | автомобилей | 120 | 145 |
| 2.5 | Количество автозаправочных станций | ед. | 6 | 6 |

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

**Апшеронского городского поселения Апшеронского района**

Функциональный механизм реализации Программы включает следующие элементы:

-стратегическое планирование и прогнозирование (определение стратегических направлений, темпов, пропорций структурной политики развития хозяйственного комплекса сельского поселения в целом, его важнейших отраслевых и межотраслевых комплексов), трансформированное в систему программных мероприятий (проектов) и плановых показателей их результативности;

-переход к программно-целевому бюджетированию с выстраиванием процессов планирования бюджета Программы от стратегических целей через долгосрочные региональные и муниципальные программы (далее – функциональные программы) до конкретных мероприятий, исполнения бюджета Программы в разрезе муниципальных функциональных программ, а также региональных функциональных программ, содержащих мероприятия, реализуемые на территории Апшеронского городского поселения; мониторинга достижения поставленных в рамках каждой функциональной программы целей и реального влияния их на поставленные стратегические цели развития;

-экономические рычаги воздействия, включающие финансово-кредитный механизм Программы, ее материально-техническое обеспечение и стимулирование выполнения программных мероприятий;

-правовые рычаги влияния на экономическое развитие (совершенствование нормативной правовой базы и механизмов правоприменения на федеральном, региональном и муниципальном уровне, включая в том числе предложения по мерам совершенствования налогового и технического регулирования, совокупность нормативных правовых документов федерального, областного и муниципального уровня, способствующих деловой и инвестиционной активности, а также регулирующих отношения федеральных, областных и муниципальных органов, заказчиков и исполнителей в процессе реализации мероприятий и проектов Программы);

-организационная структура управления Программой (определение состава, функций и согласованности звеньев административно-хозяйственного управления), в том числе распределение полномочий и ответственности между участниками реализации Программы, необходимых и достаточных для достижения целей Программы;

-регулярная оценка результативности и эффективности реализации Программы с возможностью корректировки действий участников реализации.

Заместитель главы

Апшеронского городского

поселения Апшеронского района Н.И. Покусаева