****

**РЕШЕНИЕ**

**ГОРОДСКОЙ ДУМЫ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ**

**ГОРОД НОВОРОССИЙСК**

от 24 октября 2017 года № 235

г. Новороссийск

**Об утверждении «Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа муниципального образования**

**город Новороссийск на 2017-2030 годы»**

В целях создания условий для устойчивого функционирования транспортной системы городского округа муниципального образования город Новороссийск, 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, руководствуясь Уставом муниципального образования город Новороссийск, городская Дума муниципального образования город Новороссийск р е ш и л а:

1. Утвердить программу «Комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа муниципального образования город Новороссийск на 2017-2030 годы» (прилагается).

2. Отделу информационной политики и средств массовой информации опубликовать настоящее решение в средствах массовой информации и разместить на официальном сайте администрации и городской Думы муниципального образования город Новороссийск в телекоммуникационной сети «Интернет».

3. Контроль за выполнением настоящего решения возложить на председателя постоянного комитета городской Думы по вопросам промышленности, экологии, транспорта и связи В.П. Озерина и заместителя главы муниципального образования А.И. Яменскова.

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

Глава муниципального образования Председатель городской Думы

город Новороссийск

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_И.А. Дяченко \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_А.В. Шаталов

|  |  |
| --- | --- |
|  | УТВЕРЖДЕНА  решением городской Думы муниципального образования  город Новороссийск  от 24 октября 2017 года № 235 |

**ПРОГРАММА**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа муниципального образования город Новороссийск**

**на 2017-2030 годы**

**ПАСПОРТ**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа муниципального образования город Новороссийск на 2017-2030 годы**

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование**  **программы** | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа муниципального образования город Новороссийск на 2017-2030 годы (далее – Программа) |
| **Основание для разработки программы** | -Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ;  -Федеральный закон от 3 июля 2016года N373-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 городского округа муниципального образования город Новороссийск Краснодарского края;  -Устава городского округа муниципального образования город Новороссийск. |
| **Заказчик и разработчик программы** | Администрация городского округа муниципального образования город Новороссийск  Юридический и почтовый адрес: 353900, Краснодарский край, г. Новороссийск, ул. Советов, дом 18. |
| **Цель программы** | Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы городского округа муниципального образования город Новороссийск, 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 городского округа муниципального образования город Новороссийск;  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 - 6 %;  -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 2020 годы  2 этап – с 2021 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 муниципального образования г. Новороссийск, 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 3 029 889,6 тыс. руб., в том числе по годам:  2017 год – 193 272 тыс. рублей;  2018 год – 388 662 тыс. рублей;  2019 год – 205 467,3 тыс. рублей;  2020 год – 207 488,3 тыс. рублей;  2021-2030 годы – 2 035 000 тыс. рублей.  Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств федерального бюджета, краевого бюджета, бюджета муниципального образования город Новороссийск и внебюджетных источников |
| **Ожидаемые результаты реализации Программы** | Достижение целей предоставления качественных транспортных услуг населению городского округа муниципального образования город Новороссийск |
| **Система контроля за исполнением Программы** | Городская Дума городского округа муниципального образования город Новороссийск. |
| **Основные исполнители Программы** | -администрация городского округа муниципального образования город Новороссийск (в рамках своих полномочий);  -физические и юридические лица, заинтересованные в реализации мероприятий Программы. |

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

**1.1. Анализ положения городского округа муниципального образования город Новороссийск в структуре пространственной организации**

**Краснодарского края**

Территория, подчинённая администрации г. Новороссийска, расположена в юго-западной части Краснодарского края. Город располагает единственной глубоководной незамер­зающей бухтой на юге России.

Площадь муниципального образования составляет 84,7 тыс. га. Максимальная протяженность с севера на юг и с запада на восток составляет 40 км.

Территория муниципального образования город Новороссийск граничит на западе с муниципальным образованием Анапа, на северо-востоке с Крымским районом, на востоке с муниципальным образованием Геленджик, с юга омывается водами Черного моря. Общая протяженность границы составляет 209,3 км, в том числе с г-к Анапа – 76 км, с Крымским районом – 62 км, с г.-к. Геленджик – 10 км, с акваторией Черного моря – 61,3 км.

Связь с краевым центром - г. Краснодаром осуществляется по автодороге федерального значения А-146. Расстояние до краевого центра и международного аэропорта составляет 150 км, до аэропорта федерального значения в г.-к Анапа – 70 км, кроме того, планируется строительство крупного международного аэропорта в г.-к. Геленджик, расстояние до которого составит 27 км.

**Административно-территориальное устройство**

Город Новороссийск имеет в своем составе 4 внутригородских района:

- Центральный район;

- Восточный район;

- Южный район;

-Приморский район

В Приморский внутригородской район включены населенные пункты: с.Борисовка, с.Васильевка, с.Владимировка, с.Глебовское, с.Кирилловка, с Южная Озереевка, х.Убых

А так же 6 сельских округов:

- Натухаевский сельский округ (ст.Натухаевская, х.Ленинский Путь, х.Семигорский);

- Раевский сельский округ (ст.Раевская, х.Победа);

- Мысхакский сельский округ (с.Мысхако, с.Федотовка, с.Широкая Балка);

- Абрау-Дюрсо сельский округ: (с.Абрау-Дюрсо, с.Большие Хутора, х.Дюрсо, Х.Камчатка, х.Лесничество Абрау-Дюрсо, с.Северная Озереевка);

-Верхне-Баканский поселковый округ: р.п.Верхнебаканский, х.Горный;

- Гайдукский сельский округ: р.п.Гайдук.

**1.2. Социально-экономическая характеристика городского округа муниципального образования город Новороссийск, характеристика градостроительной деятельности на территории городского округа, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса**

**Численность населения** муниципального образования город Новороссийск на начало 2016 года составила 325,3 тыс. человек, городской округ Новороссийск занимает 3 место среди муниципальных образований Краснодарского края, уступая только городам Краснодар и Сочи. Численность городского населения составляет 267 тыс. человек (81%), а в сельской местности проживает 58,3 тыс. человек (17,9%).

**Экономическая база**.

Муниципальное образование город Новороссийск является крупным транспортным и промышленным узлом на Юге России. В экономике страны город выполняет роль главных морских ворот России на Черном море. Основу экономики Новороссийска составляют отрасли транспорта, промышленности и розничной торговли, которые в совокупности составляют около 90% валового муниципального продукта.

Новороссийск — крупнейший морской порт России, грузооборот всех терминалов порта в 2016 году составил 134,4 млн. т. Город расположен на берегу никогда не замерзающей Цемесской бухты — одной из наиболее удобных на Чёрном море. Порт Новороссийска обеспечивает морскую внешнеторговую деятельность России с регионами Азии, Среднего Востока, Африки, Средиземноморья и Южной Америки. Крупнейшая стивидорная компания порта — ОАО «Новороссийский морской торговый порт». В городе находится штаб-квартира Новороссийского морского пароходства — одного из крупнейших в России. Имеется крупная железнодорожная станция (конечная на ветке от Крымской), обеспечивающая доставку и перевалку импортных и экспортных грузов. Есть железнодорожный вокзал. Пассажирские поезда обеспечивают сообщение с крупнейшими городами России.

Новороссийск — главный центр цементной промышленности на юге России (5 цементных заводов), созданный на базе крупных месторождений высококачественных мергелей. В городе находится штаб-квартира крупного производителя цемента «Новоросцемент». Получила развитие деревообрабатывающая (в том числе мебельная), пищевая (мукомольно-элеваторный комбинат, пивоваренный заводы, и др.), сталелитейная (завод «Новороссметалл») промышленность.

Новороссийский район является одним из главных винодельческих центров России. Местные агрофирмы производят столовые и игристые вина.

По уровню развития транспорта, промышленного производства, строительства, накопленного экономического потенциала Новороссийск входит в пятерку лучших муниципальных образований Краснодарского края.

По состоянию на конец 2016 года в муниципальном образовании зарегистрировано около 7 тыс. предприятий и организаций. Город занимает 2 место в крае (после г. Краснодар) по величине объемов производства продукции и услуг, предприятиями произведено около 12% валового регионального продукта Краснодарского края.

Новороссийск обладает сочетанием уникальных транспортно-коммуникационных преимуществ, делающих его чрезвычайно конкурентоспособным на южных и юго-западных направлениях грузопотоков. Однако, город не использует в полном объёме выгоды своего геополитического и экономического положения. Фактически он всё ещё остаётся крупным центром перевалки грузов, без их доработки и глубокой переработки.

**Отраслевая структура экономики.**

* трубопроводный транспорт – 66,6% объема производства;
* разгрузочные и экспедиционные работы и услуги – 32,0%;
* морской транспорт – 1%;
* автомобильный транспорт и железнодорожный транспорт – 0,9%.

Промышленный комплекс представлен тремя базовыми отраслями, удельный вес которых в общем объеме производства промышленных предприятий составляет:

* промышленность строительных материалов – 46,4%
* машиностроение и металлообработка – 27,5%;
* пищевая и перерабатывающая промышленность – 17%.

Доля остальных отраслей промышленного комплекса, таких как: электроэнергетика, водоснабжение, газоснабжение, теплоэнергетика, легкая, полиграфическая промышленность – составляет порядка 9,1%.

Строительный комплекс города представляют 23 крупных и средних строительных предприятия.

Производством сельскохозяйственной продукции в городе занимаются 9 крупных и средних предприятий.

**Объем отгруженных товаров по видам деятельности**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **НАИМЕНОВАНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ** | **2016** | **Доля, %** |
| Промышленность, полный круг | 47659,9 | 11,6 |
| Добыча полезных ископаемых, млн. руб. | 47,2 |  |
| Обрабатывающие производства, млн. руб. | 43456,8 |  |
| Производство и распределение электроэнергии, газа и воды млн. руб. | 3421,0 |  |
| Объем продукции сельского хозяйства всех сельхозпроизводителей, млн. руб. | 1877,3 | 0,4 |
| Оборот розничной торговли, млн. руб. | 90507,1 | 22 |
| Объем выполненных работ по виду деятельности «строительство» млн. руб. | 21273,3 | 5,2 |
| Объем услуг по полн. кругу предприятий транспорта млн. руб. | 250745,8 | 60,8 |
| Итого базовые отрасли экономики млн. руб. | **412063,4** |  |

**Наиболее крупные предприятия,   
осуществляющие деятельность на территории города:**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование предприятия | Производимая продукция, товары, услуги |
| **Транспорт** | |
| 1. АО «Новорослесэкспорт» | хранение и перевалка грузов |
| 2. АО «Черномортранснефть» | транспортирование по трубопроводам нефти и нефтепродуктов |
| 3. ПАО «Новороссийский морской торговый порт» | транспортная обработка грузов |
| 4. АЧФ ФГУП «Росморпорт» | деятельность морского грузового транспорта |
| 5. АО «Каспийский Трубопроводный Консорциум – Р» | транспортирование по трубопроводам нефти и нефтепродуктов |
| 6. ФЛ ГУЧ «Новороссийский морской регистр судоходства» | технадзор за судами |
| 7. ЗАО «Лукойл-Черноморье» | транспортная обработка прочих грузов |
| 8. ОАО «ИПП» (Импортпищепром) | услуги по перевалке наливных грузов |
| 9. ПАО «Флот Новороссийского морского торгового порта» | деятельность морского грузового транспорта |
| 10. АО «Новороссийский зерновой терминал» | хранение и складирование зерна |
| 11. ООО «Новороссийский мазутный терминал» | услуги по перевалке наливных грузов |
| 12. ООО «Новороссийское узловое транспортно-экспедиционное предприятие» (НУТЭП) | Деятельность морского грузового транспорта |
| 13. ФГУ «Администрация морских портов Черного моря» | осуществление функций по обеспечению безопасности мореплавания (в морских портах Черного моря) |
| **Промышленность** | |
| 14. ОАО «Новоросцемент» | производство цемента |
| 15. ПАО «Новороссийский комбинат хлебопродуктов» | производство муки, крупы |
| 16. ООО «Новоросметалл» | производство и оптовая торговля металлическими заготовками |
|
| 17. ЗАО Мясокомбинат «Новороссийский» | производство мяса и пищевых субпродуктов |
| 18. ОАО «Новоросхлебкондитер» | производство хлеба и мучных кондитерских изделий |
| 19. ЗАО «Пино» | производство пива и минеральных вод |
| 20. ООО «Брис-Босфор» | производство обуви |
| 21. ООО «Выбор – С» | Производство готовых строительных изделий из бетона, цемента и искусственного камня |
| 22. ЗАО «Абрау-Дюрсо» | производство шампанских вин |
| 23. ЗАО «Агрофирма «Мысхако» | Производство вина из винограда |
| 24. ООО «Бриз» | Производство бумажных изделий хозяйственно-бытового и санитарно-гигиенического назначения |
| 25. МУП «Водоканал города Новороссийска | Забор, очистка и распределение воды для питьевых и промышленных нужд. Сбор и обработка сточных вод. |
| 26. АО Птицефабрика «Новороссийск» | Производство, переработка и реализация птицеводческой продукции |
| 27. АО «Юггазсервис» | Распределение природного, сухого газа по газораспределительным сетям |
|
| **Строительство** | |
| 28. ОАО «Кубаньвзрывпром» | Разведочное бурение |
| 29. ФГУП «Главное военно-строительное управление №4» | строительство жилых и нежилых зданий |
| 30. ООО СтройЮгРегион» | строительство жилых и нежилых зданий |
| 31. ООО «Порткомплектимпекс» | строительство жилых и нежилых зданий |
| 32. ООО «Портгидрострой» | строительство портовых сооружений |
| 33. ООО «Новоростехфлот» | строительство гидротехнических сооружений |
| 34. ООО «Альмис» | строительство жилых и нежилых зданий |
| 35. ЗАО НМУС «Асстек» | производство строительных работ |

Из общего количества промышленных предприятий особо следует выделить два, являющихся экономически и социально значимыми и для экономики города и для Краснодарского края: ОАО «Новоросцемент, ООО «Новоросметалл». На данных предприятиях занято более 45% от общей численности работающих в промышленности, объемы производства продукции, работ, услуг составляют около 80% от всего объема производства крупных и средних предприятий отрасли.

***ОАО «Новоросцемент»*** - старейшее цементное предприятие России и Кубани. Владеет тремя заводами в Краснодарском крае: «Пролетарий», «Октябрь» и «Первомайский». Годовая производственная мощность 4,1 млн. тонн.

С учетом увеличивающегося спроса на строительные материалы, и, прежде всего, на цемент, на предприятии разработана инвестиционная программа по наращиванию производственных мощностей. ОАО «Новоросцемент» производит широкий ассортимент высококачественного портландцемента марки 500 и 600 для использования в строительстве любых самых ответственных объектов и сооружений на земле и под водой. Сепарированный портландцемент М-600, выпускаемый по современной технологии, успешно применяется в поточной технологии строительства жилых домов и других объектов, позволяя сокращать сроки их возведения в 2-3 раза.

***ООО «Новоросметалл»*** - относительно молодое сталелитейное предприятие Новороссийска. Объемы производства – 130 тыс. тонн стальной заготовки в год. После проведенной реконструкции (оснащение итальянским сталеплавильным оборудованием) мощность предприятия увеличена почти в 4 раза – до 500 тыс. тонн. Основную часть продукции (около 90%) ООО »Новоросметалл» экспортировал на Ближний Восток, в Западную Европу и Латинскую Америку. В России заготовки новороссийского производства закупают Ревякинский и Уральский металлопрокатный заводы. ООО «Новоросметалл» построило новый металлопрокатный завода в Абинске (Краснодарский край), который стал основным потребителем продукции завода.

Развитие таких производств в Новороссийске и в целом в Краснодарском крае вполне оправдано за счет «близости к центрам ломообразования и потребления проката». Дополнительным стимулом к появлению таких производств является рост потребностей со стороны строительного комплекса. По различным оценкам, предприятия и строительные компании Краснодарского края закупают около 60-65 тыс. тонн проката в месяц.

Большая часть предприятий промышленности имеет и реализует свои программы по совершенствованию технологических процессов и модернизации производства, освоению и выпуску новых видов продукции, увеличению объемов производства, что необходимо учитывать при разработке стратегии социально-экономического развития муниципального образования г. Новороссийск.

Программой муниципального образования город Новороссийск предусмотрены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры.

Экономической основой жизни города является Новороссийский транспортной узел (НТУ), на долю которого уже в настоящее время приходится 2/3 основных производственных фондов г.Новороссийска и ядром которого является морской порт международного класса.

Новороссийский транспортный узел (НТУ) сформировался взаимодействием морского, железнодорожного, автомобильного и трубопроводного транспорта.

В задачи транспортного узла входит обеспечение взаимодействия между отдельными видами транспорта при обслуживании предприятий, доставке и перевалке грузов с одного вида транс­порта на другой, отстой (ожидание) транспортных средств, экс­педиционное и сервисное обслуживание экипажей и средств пе­редвижения.

К транспортной задаче относится также вывод транзитных и грузовых автомобильных потоков за пределы селитебной террито­рии города и обеспечение потребностей населения во внешних и внутригородских передвижениях.

Развитие важней­шей составляющей узла – морского порта – влечет за собой и развитие наземных видов транспорта с соответствующим уве­личением пропускной способности их сетей и совершенствовании транспортно-экспедиционной и сервисной службы.

Развитие Новороссийского транспортного узла обосновано перспективной потребностью в объемах перевозок грузов через морские порты России в Черноморско-Азовском бассейне.

В значительной мере перспективы увеличения перевалки грузов через порт Новороссийск зависят от решения так называемой «транспортной проблемы». Серьезным сдерживающим фактором на пути развития портовой инфраструктуры Новороссийска продолжает оставаться ограниченная пропускная способность подъездных железнодорожных и автомобильных путей. Для решения этой проблемы несколько лет назад по инициативе Министерства транспорта РФ был дан старт инвестиционному проекту «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла». На сегодняшний день проектные изыскания по нему продолжаются. Планами его реализации предусматривается развитие припортовой железнодорожной станции Новороссийск, строительство входа федеральной трассы М25 и развитие автодорожной инфраструктуры вокруг Новороссийска, а также строительство частных терминалов и реконструкция причальных сооружений порта.

Транспортный комплекс – единый сложный организм в котором все взаимосвязано и взаимозависимо. Недостаточный уровень взаимодействия грузовладельцев железной дороги и порта, сложности прохождения грузов через пограничные переходы вырастают в проблему простоя вагонов и судов. Кроме того, несогласованность в действиях административных структур приводит к тому, что тратится много времени на оформление разрешительных сертификационных портовых и других документов. Все это оборачивается для судовладельцев нешуточными убытками. Например простой одного судна в порту обходится его владельцу в среднем от 10 до 30 тыс. долларов в день. Еще одной серьезной проблемой является тупиковость ж.-д. станции Новороссийского морского торгового порта. Из-за скапливания ж.-д. вагонов на подходе к порту страдает качество совместного планирования объемов завоза грузов, количества и сроков подачи вагонов в порт. Таким образом, назрела насущная необходимость создания современной региональной логистической системы, координирующей потоки ж.-д., автомобильного транспорта и порта.

Учитывая государственную значимость развития логистических центров в России, Министерством транспорта РФ разработан и предложен проект создания Новороссийского мультимодального комплекса.

Ключевой структурой нового комплекса станет Абинский логистический парк. Под его строительство выбран земельный участок площадью 40 га, расположенный в промзоне г. Абинска. Удачное место расположение участка объясняется его близостью к основным транспортно-инфраструктурным центрам. Ближайшая грузовая ж.=д. станция находится всего в 12 км, Новороссийский морской порт – в 60 км. Автодороги связывают Абинск с аэропортами Анапы и Краснодара.

Кольцевая конструкция мультимодального транспортного узла обеспечивает развитие дополнительных внутрипортовых погрузочно-разгрузочных фронтов, сократит время подачи операций подачи, уборки вагонов в порт и из порта, будет содействовать развитию дополнительных перевалочных складских и других портовых мощностей. Увеличится и пропускная способность Новороссийского транспортного узла. Организация единого правового и таможенного пространства «Абинск – Новороссийск» значительно упростит схему оформления документации.

Реализация такого масштабного проекта невозможна без участия государства. Оно должно контролировать развитие нормативной базы, регулирующей рынок транспортно-логистических услуг и инвестиций в транспортную инфраструктуру Новороссийского мультимодального комплекса. Только при гарантии стабильности государственной политики в отношении развития Новороссийского транспортного узла будет возможным участие бизнес-структур в инвестировании проекта. Несомненна роль государства в стимулировании привлечения международных грузопотоков и инвестиций в так же четком разделении ответственности и полномочий федеральных и региональных органов власти. Учитывая политический и экономический эффект проекта, можно говорить о его стратегическом значении для развития морского транспорта и высоком потенциале этого сектора экономики России.

**1.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта**

Транспортный каркас внешних связей муниципального образования г. Новороссийск составляют следующие направления федеральных автодорог:

- Москва –Новороссийск (М-4 ДОН);

- Новороссийск – Керченский пролив (М – 25);

- Краснодар - Новороссийск (А - 146).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование дороги** | **Протяженность по территории муниципального образования, км** |
| 1 | Москва –Новороссийск М-4 ДОН | 10,76 |
| 2 | Новороссийск – Керченский пролив (М – 25) | 32,99 |
| 3 | Краснодар – Новороссийск (А – 146) | 13,08 |
|  | **Итого:** | **56,83** |

Фактически через городской округ проходит два международных транспортных коридора: «Север – Юг» и «Черноморская трансконтинентальная магистраль», призванная объединить все приморские города, расположенные на побережье Черного моря.

На подходах к городу автодороги имеют I - II техническую категорию, в настоящее время на отдельных участках ведется реконструкция со спрямлением и расширением проезжей части и заменой покрытия.

**1.4. Характеристика сети дорог городского округа муниципального образования город Новороссийск, 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**

Кроме федеральных магистральных дорог, в пригороде Новороссийска развита сеть территориальных дорог, которые связывают его с прилегающими населенными пунктами. Все они имеют асфальтобетонное покрытие с шириной проезжей части 6м., исключение составляет автодорога Цемдолина-Кирилловка-Мефодиевка, ширина проезжей части которой составляет 9м. Общая протяженность территориальных дорог – 80,5 км. По всей сети организовано пригородное автобусное движение.

В настоящее время автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения (100% с твердым покрытием) находятся на балансе ГУ КК «Краснодаравтодор» и представлены следующим образом:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование дороги | Протяженность, км | Техническая категория | Привязка | | Протяженность, км | Мосты | |
| начало, км+ | конец, км+ | кол-во | п.м |
|
| 1 | с.Юровка - ст-ца Раевская - г.Новороссийск | 25,052 | III | 21+496 | 22+596 | 1,100 | 2 | 66,8 |
| IV | 22+596 | 30+524 | 7,928 |
| IV | 30+574 | 35+589 | 5,015 |
| III | 35+589 | 46+598 | 11,009 |
| 2 | г.Новороссийск - с.Широкая Балка | 8,584 | III | 0+000 | 8+584 | 8,584 |  |  |
| 3 | Подъезд к г.Новороссийск | 3,840 | IV | 0+033 | 0+298 | 0,265 | 1 | 17,6 |
| III | 0+035 | 3+610 | 3,575 |
| 4 | с.Кирилловка - с.Гайдук | 2,760 | IV | 0+075 | 2+835 | 2,760 |  |  |
| 5 | Подъезд к ж.-д.ст.Гайдук | 3,215 | IV | 0+045 | 3+260 | 3,215 | 1 | 6,7 |
| 6 | Подъезд к с.Абрау-Дюрсо | 14,205 | IV | 0+030 | 14+235 | 14,205 | 1 | 34,1 |
| 7 | с.Абрау-Дюрсо - с.Большие Хутора | 4,144 | IV | 0+028 | 4+172 | 4,144 | 1 | 12,0 |
| 8 | г.Новороссийск - мемориал «Долина Смерти» | 7,835 | IV | 0+010 | 7+845 | 7,835 |  |  |
| 9 | Подъезд к ст-це Раевская | 5,926 | IV | 0+032 | 5+958 | 5,926 | 1 | 17,7 |
| 10 | Подъезд к с.Южная Озереевка | 3,988 | IV | 0+000 | 3+988 | 3,988 |  |  |
| 11 | Подъезд к х.Победа | 0,997 | IV | 0+028 | 1+025 | 0,997 | 1 | 18,0 |
|  | **Итого:** | **80,546** |  | | | | **8** | **173,1** |

Прочие автодороги находятся на балансе муниципального образования.

Общая длина городской уличной сети составляет по отчётным данным 246,2 км, в т.ч. 135 км с твёрдым покрытием. Ширина проезжих частей магистральных улиц, как правило, позволяет организовать движение не более чем по 2 полосы в каждом направлении. Трехполосные проезжие части имеют только некоторые улицы с односторонним движением в центре города. Искусственные сооружения на улично-дорожной сети (мост через р.Цемес, путепроводные пересечения с железной дорогой) сконцентрированы в основном вдоль упомянутого луча в направлении Сухумского шоссе. Сооружений для развязок в разных уровнях уличного движения не имеется, кроме пешеходных переходов под ул. Советов, над Анапским ш. и в с. Цемдолина.

Интенсивность движения автотранспорта по основным дорогам общего пользования за последние годы значительно возросли. Этот рост определился двумя основными причинами:

- ростом парка легковых автомобилей личного пользования;

- изменением объема перевозок через морской порт, обусловленным прибытием значительного числа большегрузных автомобилей для дальнейшего следования через город на сеть внешних автодорог.

Проблемными вопросами на данном этапе развития автомобильного транспорта являются:

- высокий процент износа дорожной сети;

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

- прохождение федеральной автодороги А-146 по территории п. Верхнебаканский, г. Новроссийск и автодороги регионального значения по территории ст. Натухаевская, что способствует повышению аварийности на указанных участках, уменьшает пропускную способность;

- малое количество и низкий уровень обслуживания объектов придорожного сервиса. В настоящее время прослеживается тенденция развития дорожного сервиса, происходит увеличение числа введенных в эксплуатацию автозаправочных и автогазозаправочных станций, а также объектов придорожного обслуживания, однако такое развитие носит весьма спонтанный характер и приурочено в большей части к территориям вдоль федеральной трассы в районах населенных пунктов. Такое размещение территорий придорожного обслуживания впоследствии может привести к невозможности расширения магистралей и строительства современных транспортных развязок.

- не имеют объездных дорог ст. Натухаевская и п. Верхнебаканский.

- загруженность города Новороссийск транзитным легковым и грузовым автотранспортом ввиду связи ряда населенных пунктов (с. Большие Хутора, с. Северная Озереевка, с. Южная Озереевка, с. Абрау-Дюрсо, х. Дюрсо) с основными автодорогами общей сети по жилым улицам города.

Программой был проработан целый ряд вариантов создания удобных транспортных связей, проходящих за пределами населенных пунктов и дающих возможность разгрузить уличную сеть города от транзитных потоков.

**1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в городском округе, обеспеченность парковками (парковочными местами)**

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории городского округа. 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 городского округа осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий, на придомовых участках жителей, придомовой территории многоэтажной застройки в гаражных кооперативах.

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. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков, придомовой территории многоэтажной застройки в гаражных кооперативах.

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

Транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры городского округа, 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 городского округа.

Основными видами пассажирского транспорта являются автобус и троллейбус.

Большинство трудовых передвижений приходится на личный автотранспорт, общественный транспорт и пешеходные сообщения.

**1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения**

Пешеходное и велосипедное движение происходит в основном по существующим тротуарам, дорожкам, обочинам и проезжим частям улиц.

**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 муниципального образования город Новороссийск преобладают автомобили грузоподъемностью до 2 т, а также от 2 до 8 т. Для того, чтобы не создавать на улицах 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 муниципального образования город Новороссийск.

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 городского округа в среднесрочной и долгосрочной перспективе относятся задачи по сохранению жизни и здоровья участников дорожного движения. Их достижение планируется путем улучшения организации дорожного движения, инфраструктуры автомобильных дорог, дисциплины среди участников дорожного движения, качества оказания медицинской помощи пострадавшим и т. д. Вследствие этого планируется снижение социально-экономического и демографического ущерба в результате ДТП и их последствий, что будет способствовать уменьшению темпов убыли населения муниципального образования город Новороссийск 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 муниципального образования Новороссийск**

Проведенный анализ существующего состояния автодорожной сети городского округа 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: территория муниципального образования относится к одной крупной орографической области - низкогорной, представляющей собой северо-западную часть Большого Кавказа.

Основные элементы рельефа: Абраусский хребет, Цемесская долина и Маркотхский хребет. Они чередуются в названном порядке с юго-запада на северо-восток.

Представленной Программой муниципального образования г. Новороссийск предлагается оптимизация сложившейся транспортной структуры за счет дифференцирования транспортных осей по значимости путем реконструкции и модернизации существующих автодорог.

Определена следующая очередность мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры планируемой территории:

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

Экономической основой жизни города является Новороссийский транспортной узел (НТУ), на долю которого уже в настоящее время приходится 2/3 основных производственных фондов г.Новороссийска и ядром которого является морской порт международного класса.

Новороссийский транспортный узел (НТУ) сформировался взаимодействием морского, железнодорожного, автомобильного и трубопроводного транспорта.

В задачи транспортного узла входит обеспечение взаимодействия между отдельными видами транспорта при обслуживании предприятий, доставке и перевалке грузов с одного вида транс­порта на другой, отстой (ожидание) транспортных средств, экс­педиционное и сервисное обслуживание экипажей и средств пе­редвижения.

К транспортной задаче относится также вывод транзитных и грузовых автомобильных потоков за пределы селитебной террито­рии города и обеспечение потребностей населения во внешних и внутригородских передвижениях.

Развитие важней­шей составляющей узла – морского порта – влечет за собой и развитие наземных видов транспорта с соответствующим уве­личением пропускной способности их сетей и совершенствовании транспортно-экспедиционной и сервисной службы.

Развитие Новороссийского транспортного узла обосновано перспективной потребностью в объемах перевозок грузов через морские порты России в Черноморско-Азовском бассейне.

В Программе учтены решения, принятые в ранее разработанных проектах:

- СТП Краснодарского края, ОАО «Институт территориального развития Краснодарского края», 2008 г;

- Генеральный план муниципального образования г. Новороссийск, НП «ГПИ «Гипрогор»;

- «Комплексная схема развития НТУ на период до 2020 г.» институт «Союзмор НИИпроект»

- «Обоснование инвестиций в развитие Новороссийского автодорожного узла», ОАО СКФ «Гипродор НИИ»;

- иные разработки и научно-проектная документация на реконструкцию и новое строительство объектов транспортной инфраструктуры.

В целом, транспортный комплекс обеспечивает работой более 25% трудоспособного населения города. В бюджетную систему РФ около 50% налоговых платежей поступает от предприятий транспорта города.

Транспортный комплекс города включает в себя 1110 хозяйствующих субъекта транспорта, из которых ОАО «Новороссийский морской торговый порт», ОАО «Новорослесэкспорт», ОАО «Черномортранснефть», ЗАО «Каспийский трубопроводный консорциум-Р», ОАО «Новороссийский зерновой терминал», ООО «Новороссийский мазутный терминал», ОАО «ИПП» и ряд других предприятий являются бюджетообразующими для города и края.

**В 2016 году** предприятиями (по полному кругу предприятий) оказано услуг на сумму 250, 7млрд. рублей (темп роста в сопоставимых ценах – 114,7%). В том числе объем транспортных услуг, оказанных крупными и средними предприятиями, составил 220,7 млрд. рублей (темп роста в сопоставимых ценах – 114,8%).

Снижение объемов услуг по кругу крупных и средних предприятий отмечено по следующим видам деятельности: «Деятельность водного транспорта», «Хранение и складирование зерна», «Прочая вспомогательная деятельность водного транспорта».

**По итогам 6 месяцев 2017 года** транспортная отрасль имеет положительную динамику развития. Объем услуг крупных и средних предприятий транспортного комплекса составил 114,4 млрд. рублей, темп роста составил 101,7% по сравнению с аналогичным периодом 2016 года, в том числе деятельность сухопутного и трубопроводного транспорта – 81,5 млрд. руб. (темп роста – 108,7%).

**По оценке 2017 года** крупными и средними предприятиями транспортного комплекса планируется оказать услуг на сумму 227,85 млрд. рублей, что выше показателя 2016 года на 7,1 млрд. рублей (темп роста 103,2% к 2016 году в сопоставимых ценах).

**По прогнозной оценке в 2018 году** объем услуг крупных и средних предприятий транспортного комплекса составит 249,05 млрд. рублей или 109,3% в сопоставимых ценах, **в 2019 году** – 263,7 млрд. рублей (темп роста в сопоставимых ценах – 105,9%), **в 2020 году** – 278,67 млрд. рублей (темп роста в сопоставимых ценах – 105,7%).

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Новороссийск расположен в естественной Цемесской бухте с глубинами до 23-28м. (глубина действующих причалов - 8,3-19м.). Со стороны открытого моря бухта заканчивается на востоке мысом Дооб, на юго-западе Суджукской косой и мысом Мысхако.

Портовый комплекс является крупнейшим глубоководным незамерзающим и специализирован на перевалке внешнеторговых и транзитных грузов, является главным наливным портом страны. Здесь имеется единственный на юге России специализированный причал для крупнотоннажных контейнеров. В состав портового комплекса входят: Новороссийский торговый порт (НМТП), Новороссийский лесной порт, рыбный порт, Геопорт, грузовые причалы Новороссийского судоремонтного завода.

Порт разделен на 4 грузовых района – Восточный, Центральный, Западный и нефтеналивной (нефтегавань Шесхарис) и включает 20 грузовых причалов, специализированных на перевалке угля, цемента, зерна, сахара-сырца, металла, минерально-сырьевых и генеральных грузов, контейнеров, а также сырой нефти и нефтепродуктов.

К основным проблемам, связанным с эксплуатацией порта и имеющим отношение к пространственной организации города, относятся:

- отсутствие свободных площадок на припортовых территори­ях, что затрудняет организацию автостоянок, таможенных опе­раций, развитие железнодорожного хозяйства и т.п.

- неудовлетворительное состояние автодорог на внутрипортовой территории и наличие большого количества пересечений с железнодорожными путями;

- осуществление связи порта с внешними автодорогами по улицам плотно застроенной территории города;

- перевалка грузов с морского на наземные виды транспорта и обратно связана с проблемой движения транспортных средств по территории города, вызывая значительные технические и экологические трудности. Прежде всего, они связаны с городской улично-дорожной сетью, пропускная способность которой пол­ностью исчерпана.

На I очередь освоения предусмотрен целый ряд объектов портовой инфраструктуры:

* строительство контейнерного терминала грузооборотом 120000 ТЕU в год. Предполагаемый срок ввода в эксплуатацию – 2018 год.
* строительство контейнерного терминала в Юго-Восточном грузовом районе порта с увеличением грузооборота контейнеров до 410 TEU в год
* строительство комплекса по переработке зерна пропускной способностью до 2,5 млн. тонн в год на территории ОАО «Комбинат Стройкомплект»
* строительство склада нефтепродуктов с отгрузкой нефтепродуктов в объеме 540 тыс. тонн в год.

Перспективы увеличения грузопотока через главный морской транспортный узел Юга России – Новороссийский морской торговый порт – связаны, прежде всего, с увеличением доли перевалки нефти и нефтепродуктов, зерна, а также обработки контейнеров. В настоящее время порт занимает прибрежную территорию протяженностью 7,5 км на которой расположено 38 причалов. 2,2 км береговой линии используется для обработки наливных грузов, включая нефть и нефтепродукты, перевалку которых осуществляет нефтяной терминал «Шесхарис». 4,5 км береговой линии, занимаемой НМТП, задействовано для обработки сухих грузов, включая насыпные грузы и контейнеры. Грузооборот порта по итогам 2016 года достиг 133,4 млн. тонн.

На фоне общего снижения деловой активности, обусловленной кризисными явлениями в мировой экономике, рост грузопотока через порт Новороссийск обусловлен развитием здесь перевалочных мощностей с концентрацией на так называемых высокорентабельных грузах, что предусмотрено комплексной инвестиционной программой НМТП. В частности, в преддверии кризиса в порту был завершен основной объем работ по реализации ряда инвестиционных проектов. В 2008 году состоялся ввод в эксплуатацию мощностей входящих в состав НМТП стивидорных компаний, а именно контейнерного терминала ОАО «Новорослесэкспорта», зернового терминала ОАО «Новороссийский зерновой терминал» и комплекса по перевалке светлых нефтепродуктов ОАО «ИПП».

НМТП произвёл реконструкцию контейнерного терминала ОАО «Новорослесэкспорт». В результате модернизации причальных сооружений (установки двух контейнерных перегружателей STS) и проведения дноуглубительных работ порт получил возможность принимать контейнеровозы класса Panamax вместимостью до 5000 TEU.

Введен в действие терминал по перевалке светлых нефтепродуктов пропускной способностью 1 млн. тонн в год. Объем инвестиций в проект составил $35,7 млн. Ранее в 2007-м ОАО «ИПП» был реализован проект строительства бункеровочного терминала пропускной способностью 648 тыс. тонн в год стоимостью $19,8 млн. В результате, объем резервуарного парка дочерней компании НМТП – ОАО «ИПП», предназначенного для перевалки нефтепродуктов возрос с 51 тыс. до 78,9 тыс. м3. Общая пропускная способность наливных терминалов ОАО «ИПП» на сегодняшний день составляет порядка 6,5 млн. тонн в год, из которых около 1 млн. тонн приходится на жидкие удобрения. Остальные мощности задействованы на перевалке нефтепродуктов.

Так же НМТП были введены в эксплуатацию новые мощности по перевалке зерна ОАО «Новороссийский зерновой терминал». Согласно проектным характеристикам, комплекс способен обеспечить перевалку 4 млн. тонн зерновых в год. Инвестиции в его строительство составили $82,6 млн. Терминал оснащен новейшей техникой и по всем параметрам является самым скоростным и крупным комплексом по перевалке зерна в России.

В настоящее время порт Новороссийск продолжает реализацию ряда других проектов по развитию перевалки высокорентабельных грузов. В частности, продолжается реализация проекта реконструкции нефтяного терминала «Шесхарис», что предусматривает масштабную реконструкцию и модернизацию действующих сооружений и оборудования с целью увеличения пропускной способности терминала, а также повышение промышленной, экологической и пожарной безопасности порта. Сегодня терминал обеспечивает перевалку до 30% экспортной нефти России, отгружаемой через морские порты, а работы по его модернизации начатые в 2007-м позволят обеспечить дополнительную пропускную способность «Шесхариса» в объеме 15 млн. тонн в год (нынешние ежегодные показатели производительности терминала составляют порядка 47 млн. тон нефти и 8 млн. тон нефтепродуктов). Проект стоимостью порядка $130 млн. предусматривает реконструкцию имеющихся и строительство новых гидротехнических сооружений, а также замену практически всего технологического оборудования терминала. В частности, строящаяся в рамках проекта новая грузовая площадка «Шесхариса» сможет принимать танкеры дедвейтом от 80 тыс. до 150 тыс. тонн (максимально разрешенные характеристики судов танкерного флота для прохода турецких проливов).

В числе приоритетов в развитии компании также остаются инвестиционные проекты, связанные с обеспечением контейнерных перевозок. В настоящее время в стадии разработки проектной документации находится проект строительства нового контейнерного терминала порта Новороссийск мощностью 1,2 млн. TEU в год.

В значительной мере перспективы увеличения перевалки грузов через порт Новороссийск зависят от решения так называемой «транспортной проблемы». Серьезным сдерживающим фактором на пути развития портовой инфраструктуры Новороссийска продолжает оставаться ограниченная пропускная способность подъездных железнодорожных и автомобильных путей. Для решения этой проблемы несколько лет назад по инициативе Министерства транспорта РФ был дан старт инвестиционному проекту «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла». На сегодняшний день проектные изыскания по нему продолжаются. Планами его реализации предусматривается развитие припортовой железнодорожной станции Новороссийск, строительство входа федеральной трассы М25 и развитие автодорожной инфраструктуры вокруг Новороссийска, а также строительство частных терминалов и реконструкция причальных сооружений порта.

Транспортный комплекс – единый сложный организм в котором все взаимосвязано и взаимозависимо. Недостаточный уровень взаимодействия грузовладельцев железной дороги и порта, сложности прохождения грузов через пограничные переходы вырастают в проблему простоя вагонов и судов. Кроме того, несогласованность в действиях административных структур приводит к тому, что тратится много времени на оформление разрешительных сертификационных портовых и других документов. Все это оборачивается для судовладельцев нешуточными убытками. Например простой одного судна в порту обходится его владельцу в среднем от 10 до 30 тыс. долларов в день. Еще одной серьезной проблемой является тупиковость ж.-д. станции Новороссийского морского торгового порта. Из-за скапливания ж.-д. вагонов на подходе к порту страдает качество совместного планирования объемов завоза грузов, количества и сроков подачи вагонов в порт. Таким образом, назрела насущная необходимость создания современной региональной логистической системы, координирующей потоки ж.-д., автомобильного транспорта и порта.

Учитывая государственную значимость развития логистических центров в России, Министерством транспорта РФ разработан и предложен проект создания Новороссийского мультимодального комплекса.

Ключевой структурой нового комплекса станет Абинский логистический парк. Под его строительство выбран земельный участок площадью 40 га, расположенный в промзоне г. Абинска. Удачное место расположение участка объясняется его близостью к основным транспортно-инфраструктурным центрам. Ближайшая грузовая ж.=д. станция находится всего в 12 км, Новороссийский морской порт – в 60 км. Автодороги связывают Абинск с аэропортами Анапы и Краснодара.

Кольцевая конструкция мультимодального транспортного узла обеспечивает развитие дополнительных внутрипортовых погрузочно-разгрузочных фронтов, сократит время подачи операций подачи, уборки вагонов в порт и из порта, будет содействовать развитию дополнительных перевалочных складских и других портовых мощностей. Увеличится и пропускная способность Новороссийского транспортного узла. Организация единого правового и таможенного пространства «Абинск – Новороссийск» значительно упростит схему оформления документации.

Реализация такого масштабного проекта невозможна без участия государства. Оно должно контролировать развитие нормативной базы, регулирующей рынок транспортно-логистических услуг и инвестиций в транспортную инфраструктуру Новороссийского мультимодального комплекса. Только при гарантии стабильности государственной политики в отношении развития Новороссийского транспортного узла будет возможным участие бизнес-структур в инвестировании проекта. Несомненна роль государства в стимулировании привлечения международных грузопотоков и инвестиций в так же четком разделении ответственности и полномочий федеральных и региональных органов власти. Учитывая политический и экономический эффект проекта, можно говорить о его стратегическом значении для развития морского транспорта и высоком потенциале этого сектора экономики России.

По программе технического перевооружения в первой половине 2017 года парк перегрузочной техники ПАО «НМТП» пополнился на 37 единиц. Замена техники на более современную, энергоэффективную и многофункциональную позволит увеличивать производительность погрузо-разгрузочных работ по всем видам грузов.

ПАО «НКХП» реализуется инвестиционная программа, направленная на реконструкцию комплекса по хранению и перевалке зерна. В результате реализации Инвестиционной программы была проведена модернизация элеватора № 1, а также изменена технологическая схема по приемке и отгрузке зерна.

Из объектов морского транспорта пассажирского назначения имеется морской вокзал. Проектом предусмотрено развитие местных пассажирских линий со строительством причалов в местах отдыха и стоянок маломерного флота.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Наращивание производственных мощностей Новороссийского порта по перевалке грузов, доставляемых в порт и вывозимых из порта по железной дороге, ограничено возможностями расширения Новороссийского железнодорожного узла. Дальнейшее развития порта возможно только при условии строительства второго железнодорожного входа в Новороссийский порт.

Согласно приказа ОАО «РЖД» от 30.08.10 г. №125 станции «Новороссийск», «Гайдук» и «Тоннельная»находятся в ведении Северо-Кавказской Дирекции управления движением. Станции по­следовательно расположены на двухпутной железнодорожной линии Новороссийск-Крымск.

Станция Новороссийск является тупиковой, внеклассной грузовой, припортовой. Согласно технико-распорядительного акта (ТРА станции) от 20.03.2009 г. утвержденного и.о. начальника службы перевозок СКЖД Тарасенко А.Н. станция Новороссийск имеется 7 парков: парк «А», «Сортировочный», «Нижний», «Верхний», «Портовый», «Восточный» и «Грузовой двор».

Основными документами, определяющими развитие федерального транспорта на долгосрочную перспективу, являются Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р, Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.06.2008 № 877-р, федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 №848.

В качестве первоочередных мероприятий по развитию ж/д транспорта в соответствии со Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации выполнено следующее:

* строительство третьего пути на участке Крымская - Гайдук;
* реконструкция Большого и Малого Новороссийских тоннелей на железнодорожном участке Крымская-Новороссийск;

кроме этого следующие мероприятия:

* строительство железнодорожного терминала в районе станции Крымская (9 км).
* реконструкция железнодорожных парков и развитие железнодорожной станции Новороссийск.
* строительство второго железнодорожного захода на станцию Новороссийск от блок-поста Кирилловский в парк «Нижний» и вновь строящийся парк «Б».

На долгосрочную перспективу в соответствии со Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года предусмотрено следующее:

- строительство второго входа в Новороссийский порт, протяженностью 50 км в период 2016-2030 года. Разработка проектной документации по этому объекту началось в 2017 г.;

- обеспечение возможности курсирования пассажирских 2-х этажных вагонов Москва- Воронеж- Ростов- Адлер (Анапа – Новороссийск).

При реализации Программы необходимо соблюдать Федеральный закон от 10 января 2003г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской федерации», Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные министром путей сообщения Российской Федерации от 26 мая 2000г. № ЦРБ-756 и технические условия ОАО «РЖД», выдаваемые при согласовании проектов.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Транспортный каркас внешних связей муниципального образования г. Новороссийск составляют следующие направления федеральных автодорог:

- Москва –Новороссийск (М-4 ДОН);

- Новороссийск – Керченский пролив (М – 25);

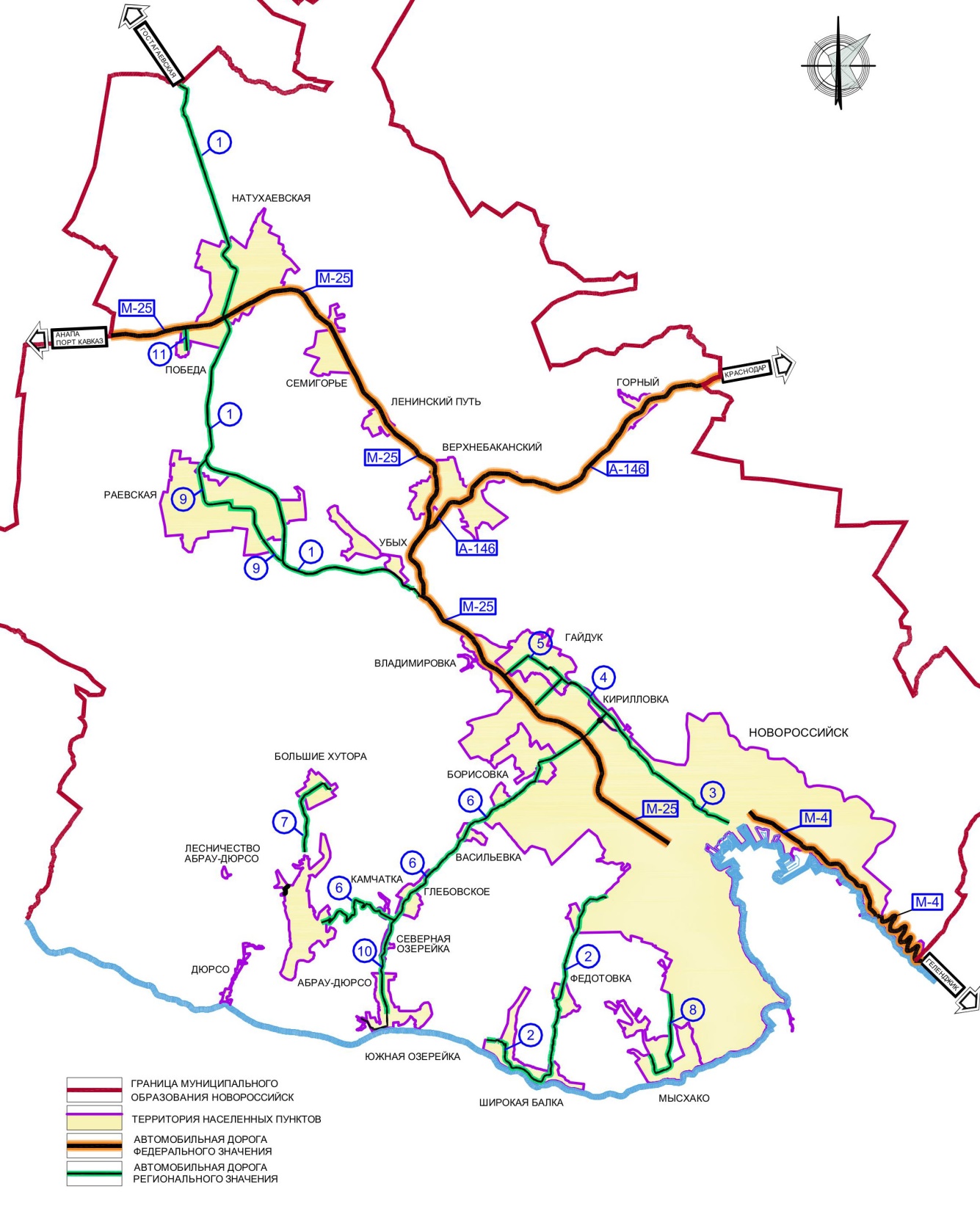
- Краснодар - Новороссийск (А - 146).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование дороги** | **Протяженность по территории муниципального образования, км** |
| 1 | Москва –Новороссийск М-4 ДОН | 10,76 |
| 2 | Новороссийск – Керченский пролив (М – 25) | 32,99 |
| 3 | Краснодар – Новороссийск (А – 146) | 13,08 |
|  | **Итого:** | **56,83** |

Фактически через городской округ проходит два международных транспортных коридора: «Север – Юг» и «Черноморская трансконтинентальная магистраль», призванная объединить все приморские города, расположенные на побережье Черного моря.

На подходах к городу автодороги имеют I - II техническую категорию, в настоящее время на отдельных участках ведется реконструкция со спрямлением и расширением проезжей части и заменой покрытия.

**Существующая схема автомобильных дорог**



**Транспортная схема (Вариант 1)**

В данном варианте дорога федерального значения проходит по существующей объездной дороге в районе ст. Раевской, северо-восточному обходу г. Новороссийск и имеет связку - Участок 1, который сложен в прохождении, выходит к Волчьим Воротам.

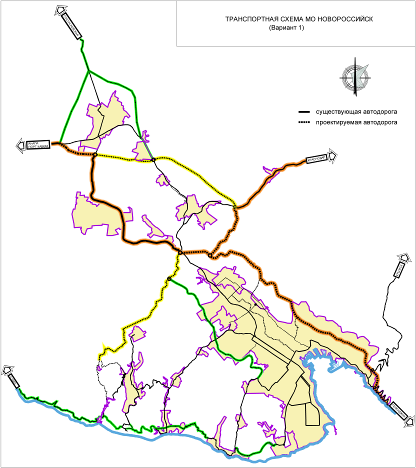
Направление Краснодар - курортные районы имеет два врианта:

I - Дорога «Волчьи Ворота – Татаринцев» связывает федеральную трассу и курортные районы, проложена преимущественно по грунтовым и лесным дорогам, рельеф более благоприятный, но приходит в самый отдаленный нас. пункт.

II - Дорога «Федеральная трасса - Абрау-Дюрсо» тяжелее в прохождении, но приходит в центр курортной зоны.

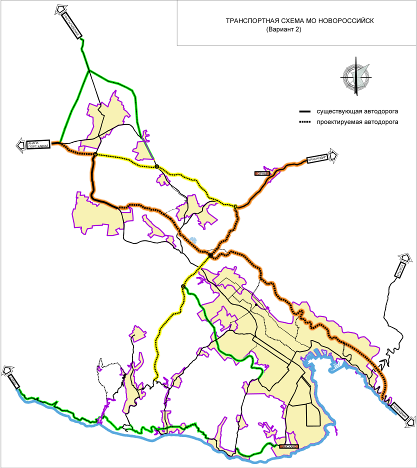
Северо-восточный обход населенных пунктов Верхнебаканский и Ленинский Путь сокращает дорогу по направлению Краснодар - Анапа, идет в объезд населенных пунктов, что дает возможность их территориального развития.

Протяженность проектируемых дорог 109 км



**Транспортная схема (Вариант 2)**

Федеральная трасса на участке 1 проходит мимо Телевышки, используя вырубленный участок, далее, между пос. Верхнебаканский и Убых, частично по проселочной дороге, частично через лес (новая), далее по объездной ст. Раевская. Положительная сторона - сокращается расстояние, ст. Раевская имеет большие возможности развития и ограничена скоростной магистралью только с севера на небольшом участке.



Направление Краснодар - курортные районы связывает федеральную трассу и с.Абрау-Дюрсо», приходит в центр курортной зоны.

Северо-восточный обход населенных пунктов Верхнебаканский и Ленинский Путь сокращает дорогу по направлению Краснодар - Анапа, идет в объезд населенных пунктов, что дает возможность их территориального развития.

Протяженность проектируемых дорог 116 км

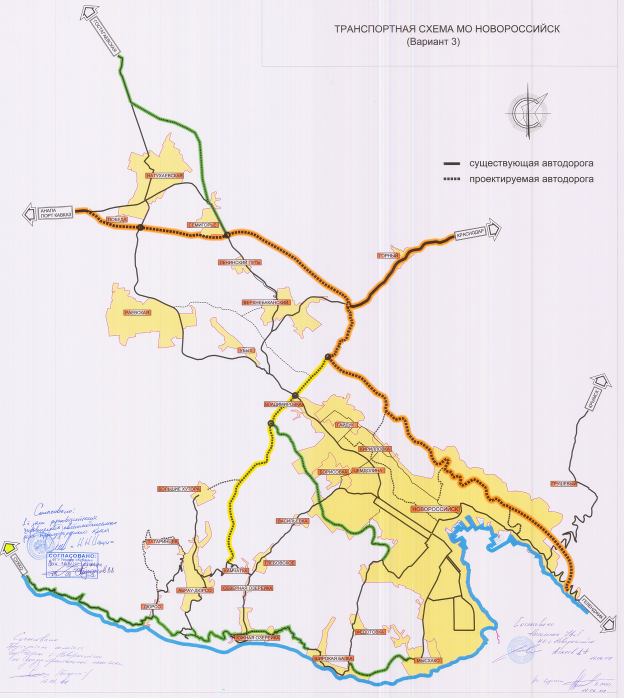
В результате обсуждений и согласований принят наиболее оптимальный, 3 вариант транспортной структуры магистральных связей, в том числе учитывающий ранее выполненные исследовательские и градостроительные разработки.

**Транспортная схема (Вариант 3)**

Федеральная трасса проходит по северо-восточному обходу г. Новороссийск и по северо-восточному обходу населенных пунктов Верхнебаканский и Ленинский Путь, минуя все населенные пункты. Преобладают 3 направления: Анапа - Геленджик, Анапа - Краснодар, Краснодар - Абрау-Дюрсо. Все населенные пункты имеют возможность территориального развития.

Обход ст. Натухаевская выполнен только с Восточной стороны населенного пункта, так как связь Анапы с Гостагаевской уже существует.

Протяженность проектируемых дорог 81,9 км.



Транспортная схема согласована с ФГУ Упрдор «Кубань», Управлением автомобильных дорог Краснодарского края, МУ «Управлением архитектуры и градостроительства» муниципального образования Новороссийск, Председателем комитета городской Думы г. Новороссийска по градостроительной политике.

Одним из самых важных направлений оздоровления транспортной структуры города является создание верхней объездной автодороги, соединяющей автодорогу М-4 в районе Шесхариса и А-146 на проектируемой развязке между поселком Верхнебаканский и х. Горный. В результате появляется возможность:

* освобождения от транзитного транспорта в направлении Сочи – Анапа – Порт Кавказ и Геленджик – Краснодар не только города Новороссийск, но и ряда других населенных пунктов, в том числе п. Верхнебаканский;
* создания нового въезда в г. Новороссийск в районе с. Владимировка, что уменьшит перепробег и высвободит транзит из п. Верхнебаканский и х. Убых;
* создания новой трассы на Анапу – Порт Кавказ минуя населенные пункты северо–западной части городского округа.

Таким образом, общая протяженность федеральных автодорог на расчетный срок составит 47 км (уменьшение на 10 км), в том числе 7,58 км реконструируемых. Предлагается осуществить капитальный ремонт федеральной автомобильной дороги А-146 «Краснодар-Новороссийск» на участке Крымск (от 110 км) – Новороссийск (до Верхнебаканского, до 141 км).

Проектом предусмотрено устройство транспортных развязок на проектируемой федеральной автодороге направлением Анапа – Новороссийск – Геленджик в месте примыкания автодороги А-146 Новороссийск-Краснодар и в местах пересечения с основными транспортными связями муниципального значения. Вид и параметры транспортной развязки уточняются на дальнейших стадиях проектирования.

Кроме указанных мероприятий по оптимизации внешних связей в проекте учтена концепция размещения автодороги Абинск – Кабардинка, проходящей за пределами границ М.О. Новороссийск, но призванной частично разгрузить грузопотоки города.

Схемой генерального плана на расчетный срок указана прогнозная классификация (федерального, регионального (основные транспортные связи) и местного значения) существующих и проектируемых автодорог общего пользования согласно планируемой значимости той или иной транспортной оси. Данная классификация носит рекомендательный характер, учитывающий уровень (значение) трассы, вне зависимости от ее принадлежности, так как схема генерального плана не рассматривает вопросы собственности и принадлежности, которые могут изменяться в любом направлении по целому ряду экономических предпосылок. На данной стадии проектирования решаются вопросы градостроительного развития территории. На последующих стадиях проектирования в соответствии со стратегией развития дорожного хозяйства Краснодарского края должны быть определены или уточнены основные параметры каждой из транспортных осей (в том числе их категорийность), проходящих по территории муниципального образования Новороссийск во взаимной увязке с автодорогами соседних муниципальных образований.

Учитывая перспективное развитие курортной зоны, проектом предусмотрены новые курортные дороги, как вертикальные связи в район с.Абрау–Дюрсо, так и горизонтальную курортную автодорогу, связывающую курорты г. Новороссийска с курортными зонами г. Анапы.

Общая протяженность проектируемых дорог регионального значения – 30 км.

Проектом предлагается строительство новых дорог местного значения:

- объезд ст. Натухаевская – 5,9 км;  
- связка ст. Раевская – п. Верхнебаканский – 4,3 км

- подъезд к п. Большие Хутора – 1,7 км.

Общая протяженность проектируемых дорог местного (муниципального) значения – 11,9 км.

Для успешного функционирования транспортной инфраструктуры на основных пересечениях магистральных дорог предусмотрено размещение транспортно - логистических комплексов и центров придорожного сервиса.

В настоящее время интенсивность движения транспортных средств по основным магистралям города составляет от 16 до 48 тысяч автомобилей в сутки, что в несколько раз превышает их пропускную способность. Для решения данной проблемы в первую очередь необходимо реализовать следующие мероприятия:

* строительство объездных дорог: «Южный обход г. Новороссийска», «Обход 13 жилого микрорайона;
* реконструкция и спрямление федеральной а/д М-4 «Дон» на участке Шесхарис – Кабардинка и расширение на участке Сухумское шоссе;
* реконструкция и расширение проезжей части, благоустройство придорожной полосы магистралей.

Анализ современной структуры городских магистралей и транспорта выявил следующие позиции, по которым должна формироваться транспортная система города:

- создание транспортной связи между всеми жилыми районами и районами приложения труда в соответствии с нормативными пределами (40-45мин.);

- дифференциация городских магистралей по характеру и скорости движения, строительство дублирующих направлений с целью разделения функций магистралей (преимущественное движение пешеходов и общественного транспорта, преимущественно грузового транспорта);

- обеспечение безопасности движения транспорта и пешеходов путем строительства пересечений в разных уровнях;

- преобразование транспортной сети города с учетом резкого роста уровня автомобилизации, реконструкция существующих магистралей предусматривает их благоустройство для пропуска по ним маршрутов общественного транспорта, что вызывает необходимость расширения проезжих частей, уменьшение продольных уклонов, устройство усовершенствованного покрытия;

- решение проблемы временного и постоянного хранения автотранспорта индивидуальных владельцев, общественного транспорта. Учитывая перспективное создание удобных транспортных связей, проходящих за пределами населенных пунктов и дающих возможность разгрузить уличную сеть города от транзитных потоков, рекомендуется перенести автовокзал из центральной части города на въезд в город в районе поселков Цемдолина и Владимировка или в район железнодорожного вокзала с организацией муниципальных маршрутов регулярного сообщения, соединяющих новый автовокзал с центром и другими районами Новороссийска.

Организация бесперебойной работы и дальнейшее развитие общественного транспорта в городе является одной из важнейших социально-значимых задач администрации города.

Муниципальная маршрутная сеть городских пассажирских перевозок состоит из 38 автобусных маршрутов (из них: 33 внутригородских и 5 пригородных) и 7 троллейбусных маршрутов.

Регулярные перевозки пассажиров легковыми такси осуществляют 35 лицензированных перевозчиков и 88 сертифицированных транспортных средств.

В рамках оптимизации маршрутной сети планируется изменение маршрутов, с переносом движения транспорта на дублирующие улицы (ул. Видова, ул. Мира, набережная им. адм. Серебрякова, ул. Дзержинского). Планируется охватить все крупные центры притяжения пассажиров (больницы, торговые и досуговые центры, вновь застраиваемые микрорайоны).

Наличие транспорта в полной мере обеспечивает потребности существующего пассажиропотока.

В 2016 году объем перевозок пассажиров предприятиями транспорта составил 45,3 млн. человек, темп роста по отношению к 2015 году составил 94,7%, пассажирооборот уменьшился на 5,5%.

По оценке 2017 года объем перевозок пассажиров предприятиями транспорта составит 45,5 млн. человек и вырастит относительно 2016 года на 100,3%.

Понимая значимость транспортной инфраструктуры для дальнейшего развития промышленного потенциала города и края, социальный аспект этого вопроса, строительство и развитие дорог администрация города считает приоритетной задачей. Принимаются необходимые меры по созданию комфортных условий для привлечения частных инвестиций и инвестиционной поддержки регионального уровня.

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

До недавнего времени ближайшим к г. Новороссийску аэропортом был Анапский, расположенный в 54 км от Новороссийска. С вводом в действие Геленджикского аэропорта он является основной составляющей воздушного транспорта Новороссийска. Расстояние от города – 27 км, сообщение по а/д М-4 «Дон».

Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры предусмотрено размещение вертолетных площадок в южной части города, вблизи курортной зоны Абрау – Дюрсо и вблизи центра агротуризма в районе ст. Натухаевской.

ТРУБОПРОВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ представлен, в основном, нефте- и продуктопроводами, по которым поступает нефть и нефтепродукты для погрузки на суда и нефтепродукты для обеспечения потребностей промрайона и населения. Мощности по транспорту нефти на Кубани были созданы в 60-70-е годы. В порту «Новороссийск» функционируют нефтеперевалочные базы «Грушовая» и «Шесхарис», на которые нефть подается по магистральным трубопроводам: Тихорецк – Новороссийск-1 диаметром 500 мм и Тихорецк – Новороссийск-2 диаметром 800 мм. Предприятия выполняют следующие функции:

* транспортировка нефти по магистральным нефтепроводам на экспортные перевалочные нефтебазы и нефтеперерабаты­вающие заводы;
* разгрузка нефти и нефтепродуктов из железнодорожных цис­терн;
* хранение нефти и нефтепродуктов на нефтебазах;
* погрузка нефти и нефтепродуктов на морской транспорт;
* прием и очистка балластных и промышленных сточных вод.

В настоящее время ведутся работы по реконструкции и модернизации нефтяного терминала «Шесхарис» с возможностью обслуживания танкеров дедвейтом до 150 тыс. тонн.

В 2001г. принят в эксплуатацию нефтепровод КТК общей протяженностью 1295км с резервным парком морского терминала в Северной Озереевке.

В состав сооружений морского терминала входят: резервуарный парк, подводящий трубопровод от резервуарного парка до береговых сооружений, подводный трубопровод, укрытие-стоянка для вспомогательных судов, ВПУ.

На первоначальной стадии предусматривается возможность перекачки 28,2млн.тонн сырой нефти в год, полное развитие предполагает повышение пропускной способности до 67 млн.тонн в год.

В настоящее время разрабатывается документация по организации в Крымском районе нефтебазы «Неберджай», в состав которой входят объекты, расположенные на территории М.О. Новороссийск.

Нефтепровод и продуктопровод дизельного топлива и береговые сооружения с буферными резервуарами, узлом коммерческого учета нефти и нефтепродуктов и гидротехнические сооружения – стационарный нефтеналивной глубоководный причал в морском порту Новороссийск.

Технологическая схема намечаемого к строительству объекта «Нефтебаза «Неберджай» предлагается с целью создания надежной системы, обеспечивающей бесперебойную транспортировку на экспорт нефти и светлых нефтепродуктов (дизтопливо) составит до 17,5 миллионов тонн в год, в том числе:

- нефть (малосернистая) – 3,5 миллиона тонн в год;

- дизельное топливо – 11,0 миллионов тонн в год;

- мазут – 3,0 миллиона тонн в год (II очередь).

В качестве одного из основных проектов трубопроводной транспортировки международного уровня, касающихся территории муниципального образования, является газопровод «Южный поток», создаваемый для диверсификации поставок российского природного газа в Европу и снижения зависимости поставщиков и покупателей от стран – транзитеров, в частности от Украины и Турции. Планируемая мощность – 63 млрд. кубометров газа в год. Точка выхода в море планируется в Анапском муниципальном образовании, в районе с. Варваровка. Проектная трасса газопровода проходит по северо – запдной границе М.О. Новороссийск и не затрагивает урбанизированные районы.

В трубопроводном транспорте наибольший рост объемов оказываемых услуг ожидается в связи с реализацией ЗАО «КТК-Р» инвестиционного проекта по увеличению пропускной способности трубопровода «Тенгиз – Новороссийск» до 67 млн. тонн. В 2017 году работы в рамках инвестиционного проекта на территории Краснодарского края завершены, и предприятие планирует выйти на проектную мощность в 2018 году.

АО «Черномортранснефть» в рамках реализации инвестиционной программы развития системы нефтепродуктов продолжает работы по проекту «Юг» 1 этап, выполняются работы по реконструкции магистральных трубопроводов Тихорецк-Новороссийск. Работы по реконструкции начались в октябре 2016 года и проводятся в рамках перевода МН Тихорецк-Новороссийск под транспортировку дизельного топлива «Евро-5» на перевалочный комплекс «Шесхарис».

В результате в 2018 году прогнозируется рост объёмов услуг по транспортированию по трубопроводам на 16,9 млрд. руб. и объем услуг составит 177,26 млрд. руб., темп роста в сопоставимых ценах 110,5%.

Прогнозируется на 2018 год рост объемов услуг по вспомогательной и дополнительной транспортной деятельности на 4 млрд. руб. и объем услуг составит 69,1 млрд. руб. (темп роста 106,2% в сопоставимых ценах).

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Технико-экономические показатели дорожно-транспортной сети** | | | | | |
|  |  |  |  |  |  |
| № | Показатели | Единицы измерения | Существующее | Новое строительство | ВСЕГО на расчётный срок |
| 1 | **Автомобильный транспорт, всего** | км. | **138,08** | **81,9** | **169,98** |
| в том числе: |  |  |  |  |
| федеральная автодорога | км. | 56,86 | 40 | 47,58 |
| регионального значения (основные транспортные связи) |  | 80,5 | 30 | 110,5 |
| местного значения | км. |  | 11,9 | 11,9 |
| 2 | **Протяженность основных железнодорожных линий, всего** | км. | **45,17** | **50** | **95,17** |
| в том числе: |  |  |  |  |
| Строительство второго входа в Новороссийский порт | км. |  | 50 | 50 |
| Ж/д вокзал | шт. | 2 | - | 2 |
| 3 | **Трубопроводный транспорт, всего** | км. | **64,23** | **15,08** | **89,41** |
| -газопроводы |  | 15,08 | 15,08 |
| -нефтепроводы | 64,23 | 10,1 | 74,33 |
| 4 | **Воздушный транспорт** |  |  |  |  |
| в том числе: |  |  |  |  |
| аэропорт | шт. | - | - | - |
| вертолётные площадки | шт. | 0 | 3 | 3 |
| 5 | **Морской транспорт** |  |  |  |  |
| Морвокзал | шт. | 1 | - | 1 |
| Причалы пассажирского транспорта | шт. | 1 | 7 | 8 |

**1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Новороссийск**

Реализация Программы осуществляется через систему программных мероприятий разрабатываемых муниципальных программ муниципального образования город Новороссийск, а также с учетом федеральных проектов и программ, государственных программ Краснодарского края и муниципальных программ муниципального образования город Новороссийск, реализуемых на территории городского округа.

В соответствии с изложенной в Программе политикой администрация муниципального образования город Новороссийск 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 муниципального образования город Новороссийск 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 внутригородских 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 муниципального образования город Новороссийск осуществляется в объемах, определенных Законом Краснодарского края о краевом бюджете на очередной финансовый год и на плановый период и по направлениям.

**Раздел 2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования город Новороссийск**

**2.1. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории городского округа**

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 городского округа;

-свободным временем и реальными доходами населения;

-культурно-бытовыми потребностями;

-концентрацией мест жительства и мест работы;

-ростом муниципального образования 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 2.

**Прогноз транспортного спроса муниципального образования город Новороссийск**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **Единица измерения** | **2017** | **2018** | | **2019** | | **2020** | | **2021** | | **2022** | | **2022-2030** | |
| 1. Прогноз транспортного спроса городского округа, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 | Объем грузоперевозок | млн.тонн | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д |
| 1.2 | Объем пассажироперевозок | млн. чел | 45,5 | | 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 | 6 | | 6,6 | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д |
| 2.5 | Морской транспорт | тонн | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д |
| 3. Прогноз развития дорожной сети городского округа | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 | Протяженность дорожной сети | км | 768,098 | | 768,098 | | 768,098 | | 768,098 | | 768,098 | | 768,098 | | 768,098 |
| 4. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.1 | Индивидуальный автотранспорт | авт. на 1000 чел | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | 250 |
| 4.2 | Общественный транспорт | авт. | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | н/д | | 2 |
| 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**

**Железнодорожный транспорт.**

Основными документами, определяющими развитие федерального транспорта на долгосрочную перспективу, являются Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р, Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.06.2008 № 877-р, федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 №848.

В качестве первоочередных мероприятий по развитию ж/д транспорта в соответствии со Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации на период до 2015 года предусмотрено следующее:

* строительство третьего пути на участке Крымская - Гайдук;
* реконструкция Большого и Малого Новороссийских тоннелей на железнодорожном участке Крымская-Новороссийск;

кроме этого следующие мероприятия:

* строительство железнодорожного терминала в районе станции Крымская (9 км).
* реконструкция железнодорожных парков и развитие железнодорожной станции Новороссийск.
* строительство второго железнодорожного захода на станцию Новороссийск от блок-поста Кирилловский в парк «Нижний» и вновь строящийся парк «Б».

На долгосрочную перспективу в соответствии со Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года предусмотрено следующее:

- строительство второго входа в Новороссийский порт, протяженностью 50 км в период 2016-2030 года;

- обеспечение возможности курсирования пассажирских 2-х этажных вагонов Москва- Воронеж- Ростов- Адлер (Анапа –Новороссийск).

**Автомобильный транспорт**

Одним из самых важных направлений оздоровления транспортной структуры города является создание верхней объездной автодороги, соединяющей автодорогу М-4 в районе Шесхариса и А-146 на проектируемой развязке между поселком Верхнебаканский и х. Горный. В результате появляется возможность:

* освобождения от транзитного транспорта в направлении Сочи – Анапа – Порт Кавказ и Геленджик – Краснодар не только города Новороссийск, но и ряда других населенных пунктов, в том числе п. Верхнебаканский;
* создания нового въезда в г. Новороссийск в районе с. Владимировка, что уменьшит перепробег и высвободит транзит из п. Верхнебаканский и х. Убых;
* создания новой трассы на Анапу – Порт Кавказ минуя населенные пункты северо–западной части городского округа.

Таким образом, общая протяженность федеральных автодорог на расчетный срок составит 47 км (уменьшение на 10 км), в том числе 7,58 км реконструируемых. Предлагается осуществить капитальный ремонт федеральной автомобильной дороги А-146 «Краснодар-Новороссийск» на участке Крымск (от 110 км) – Новороссийск (до Верхнебаканского, до 141 км).

Программой предусмотрено устройство транспортных развязок на проектируемой федеральной автодороге направлением Анапа – Новороссийск – Геленджик в месте примыкания автодороги А-146 Новороссийск-Краснодар и в местах пересечения с основными транспортными сязями муниципального значения. Вид и параметры транспортной развязки уточняются на дальнейших стадиях проектирования.

Кроме указанных мероприятий по оптимизации внешних связей в проекте учтена концепция размещения автодороги Абинск – Кабардинка, проходящей за пределами границ М.О. Новороссийск, но призванной частично разгрузить грузопотоки города.

Схемой генерального плана на расчетный срок указана прогнозная классификация (федерального, регионального (основные транспортные связи) и местного значения) существующих и проектируемых автодорог общего пользования согласно планируемой значимости той или иной транспортной оси. Данная классификация носит рекомендательный характер, учитывающий уровень (значение) трассы, вне зависимости от ее принадлежности, так как схема генерального плана не рассматривает вопросы собственности и принадлежности, которые могут изменяться в любом направлении по целому ряду экономических предпосылок. На данной стадии проектирования решаются вопросы градостроительного развития территории. На последующих стадиях проектирования в соответствии со стратегией развития дорожного хозяйства Краснодарского края должны быть определены или уточнены основные параметры каждой из транспортных осей (в том числе их категорийность), проходящих по территории муниципального образования Новороссийск во взаимной увязке с автодорогами соседних муниципальных образований.

Учитывая перспективное развитие курортной зоны, проектом предусмотрены новые курортные дороги, как вертикальные связи в район с.Абрау–Дюрсо, так и горизонтальную курортную автодорогу, связывающую курорты г. Новороссийска с курортными зонами г. Анапы.

Общая протяженность проектируемых дорог регионального значения – 30 км.

Проектом предлагается строительство новых дорог местного значения:

- объезд ст. Натухаевская – 5,9 км;  
- связка ст. Раевская – п. Верхнебаканский – 4,3 км

- подъезд к п. Большие Хутора – 1,7 км.

Общая протяженность проектируемых дорог местного (муниципального) значения – 11,9 км.

Для успешного функционирования транспортной инфраструктуры на основных пересечениях магистральных дорог предусмотрено размещение транспортно - логистических комплексов и центров придорожного сервиса.

В настоящее время интенсивность движения транспортных средств по основным магистралям города составляет от 16 до 48 тысяч автомобилей в сутки, что в несколько раз превышает их пропускную способность. Для решения данной проблемы в первую очередь необходимо реализовать следующие мероприятия:

* строительство объездных дорог: «Южный обход г. Новороссийска» - 26 км, «Обход 13 жилого микрорайона;
* реконструкция и спрямление федеральной а/д М-4 «Дон» на участке Шесхарис – Кабардинка и расширение на участке Сухумское шоссе;
* реконструкция и расширение проезжей части, благоустройство придорожной полосы магистралей.

Анализ современной структуры городских магистралей и транспорта выявил следующие позиции, по которым должна формироваться транспортная система города:

- создание транспортной связи между всеми жилыми районами и районами приложения труда в сответствии с нормативными пределами (40-45мин.);

- дифференциация городских магистралей по характеру и скорости движения, строительство дублирующих направлений с целью разделения функций магистралей (преимущественное движение пешеходов и общественного транспорта, преимущественно грузового транспорта);

- обеспечение безопасности движения транспорта и пешеходов путем строительства пересечений в разных уровнях;

- преобразование транспортной сети города с учетом резкого роста уровня автомобилизации, реконструкция существующих магистралей предусматривает их благоустройство для пропуска по ним маршрутов общественного транспорта, что вызывает необходимость расширения проезжих частей, уменьшение продольных уклонов, устройство усовершенствованного покрытия;

- решение проблемы временного и постоянного хранения автотранспорта индивидуальных владельцев, общественного транспорта. Учитывая перспективное создание удобных транспортных связей, проходящих за пределами населенных пунктов и дающих возможность разгрузить уличную сеть города от транзитных потоков, при реализации генерального плана, администрации муниципального образования рекомендуется перенести автовокзал из центральной части города на въезд в город в районе поселков Цемдолина и Владимировка с организацией муниципальных маршрутов регулярного сообщения, соединяющих новый автовокзал с центром и другими районами Новороссийска.

Понимая значимость транспортной инфраструктуры для дальнейшего развития промышленного потенциала города и края, социальный аспект этого вопроса, строительство и развитие дорог администрация города считает приоритетной задачей. Принимаются необходимые меры по созданию комфортных условий для привлечения частных инвестиций и инвестиционной поддержки регионального уровня.

**Морской транспорт.**

Перспективы увеличения грузопотока через главный морской транспортный узел Юга России – Новороссийский морской торговый порт – связаны, прежде всего, с увеличением доли перевалки нефти и нефтепродуктов, зерна, а также обработки контейнеров. В настоящее время порт занимает прибрежную территорию протяженностью 7,5 км на которой расположено 38 причалов. 2,2 км береговой линии используется для обработки наливных грузов, включая нефть и нефтепродукты, перевалку которых осуществляет нефтяной терминал «Шесхарис». 4,5 км береговой линии, занимаемой НМТП, задействовано для обработки сухих грузов, включая насыпные грузы и контейнеры.

**Воздушный транспорт.**

До недавнего времени ближайшим к г. Новороссийску аэропортом был Анапский, расположенный в 54 км от Новороссийска. С вводом в действие Геленджикского аэропорта он является основной составляющей воздушного транспорта Новороссийска. Расстояние от города – 27 км, сообщение по а/д М-4 «Дон».

Данной Программой предусмотрено размещение вертолетных площадок в южной части города, вблизи курортной зоны Абрау – Дюрсо и вблизи центра агротуризма в районе ст. Натухаевской.

**Трубопроводный транспорт.**

Технологическая схема намечаемого к строительству объекта «Нефтебаза «Неберджай» предлагается с целью создания надежной системы, обеспечивающей бесперебойную транспортировку на экспорт нефти и светлых нефтепродуктов (дизтопливо) составит до 17,5 миллионов тонн в год, в том числе:

- нефть (малосернистая) – 3,5 миллиона тонн в год;

- дизельное топливо – 11,0 миллионов тонн в год;

- мазут – 3,0 миллиона тонн в год (II очередь).

В качестве одного из основных проектов трубопроводной транспортировки международного уровня, касающихся территории муниципального образования, является газопровод «Южный поток», создаваемый для диверсификации поставок российского природного газа в Европу и снижения зависимости поставщиков и покупателей от стран – транзитеров, в частности от Украины и Турции. Планируемая мощность – 63 млрд. кубометров газа в год. Точка выхода в море планируется в Анапском муниципальном образовании, в районе с. Варваровка. Проектная трасса газопровода проходит по северо – запдной границе М.О. Новороссийск и не затрагивает урбанизированные районы.

**2.4. Прогноз развития дорожной сети городского округа**

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.

Незначительная часть автомобильных дорог общего пользования местного значения имеют грунтовое покрытие, что существенно мешает социально-экономическому развитию городского округа 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 муниципального образования г. Новороссийск 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 городского округа принимаются в соответствии со СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Таблица 3.

**Параметры уличной сети в пределах муниципального образования г. Новороссийск**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Категория городских улиц и дорог** | **Основное назначение** | **Расчётная скорость движения км/ч** | **Ширина полосы движения, м** | **Число полос движения** | **Ширина пешеходной части тротуара, м** |
| Магистральные дороги:  скоростного движения | Скоростная транспортная связь между удаленными промышленными и планировочными районами крупнейших и крупных городах; выходы на внешние автомобильные дороги, к аэропортам, зонам массового отдыха и поселениям в системе расселения. Пересечения с магистральными улицами и дорогами в разных уровнях | 120 | 3,75 | 4-8 | - |
| Регулируемого движения | Транспортная связь между районами города на отдельных направлениях и участках преимущественно грузового движения,осуществляемого вне жилой застройки, выходы на внешние автомобильные дороги, пересечения с улицами и дорогами, как правило, в одном уровне | 80 | 3,5 | 2 - 6 | - |
| Магистральные улицы: общегородского назначения: непрерывного движения | Транспортная связь между жилыми, промышленными районами и общественными центрами в крупнейших, крупных и больших городах, а также с другими магистральными улицами, городскими и внешними автомобильными дорогами. Обеспечение движения транспорта по основным направлениям в разных уровнях | 100 | 3,75 | 4-8 | 4,5 |
| Регулируемого движения | Транспортная связь между жилыми, промышленными районами и центром города, центрами планировочных районов; выходы на магистральные улицы и дороги и внешние автомобильные дороги. Пересечения с магистральными улицами и дорогами, как правило, в одном уровне | 80 | 3,5 | 4-8 | 3,0 |
| Районного значения:  Транспортно-пешеходные | Транспортная и пешеходная связи между жилыми районами, а также между жилыми и промышленнымирайонами, общественными центрами, выходы на другие магистральные улицы | 70 | 3,5 | 2 - 4 | 2,25 |
| Пешеходно-транспортные | Пешеходная и транспортная связи (преимущественно общественный пассажирский транспорт) в пределах планировочного района | 50 | 4 | 2 | 3,0 |
| Улицы и дороги местного значения: улицы в жилой застройке | Транспортная (без пропуска грузового и общественного транспорта) и пешеходная связи на территории жилых районов (микрорайонов, выходы на магистральные улицы и дороги регулируемого движения | 40 | 3 | 2 - 3 | 1,5 |
| Улицы и дороги в научно-производственных, промышленных и коммунально-складских зонах (районах) | Транспортная связь преимущественно легкового и грузового транспорта в пределах зон (районов), выходы на магистральные городские дороги. Пересечения с улицами и дорогами устраиваются в одном уровне | 40 | 3 | 2 | - |
| Пешеходные улицы и дороги | Пешеходная связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в томчисле в пределах общественных центров, местами отдыха и остановочными пунктами общественного транспорта | - | 1,0 | По расчёту | По  проекту |
| Парковые улицы | Транспортная связь в пределах территории парков и лесопарков преимущественно для движения легковых автомобилей | 40 | 3 | 2 | - |
| Проезды | Подъезд транспортных средств к жилым иобщественным зданиям, учреждениям, предприятиями другим объектам городской застройки внутри районов, микрорайонов, кварталов | 4 | 2,75 | 2 | 1 |
| Велосипедные дорожки | Проезд на велосипедах по свободным от других видов транспортного движения трассам к местам отдыха, общественным центрам, а в крупнейших и крупных городах - связь в пределах планировочных районов | 20 | 1,5 | 1-2 | - |

В основу построения улично-дорожной сети положена идея увеличения числа связей между существующими и планируемыми районами 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 СП 42.13330.2011. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*.

Программой 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 муниципального образования город Новороссийск:

Таблица 4.

**Основные показатели улично-дорожной сети муниципального образования**

**г. Новороссийск**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Тип покрытия** | **Ед. изм.** | **Кол-во** | | |
| **2017** | **I этап** | **II этап** |
| 1 | Асфальт | км | 428,319 | 435 | 470 |
| 2 | Гравий | км |  |  |  |

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

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

На территории муниципального образования город Новороссийск на расчетный срок предполагается проживание 522000 человек. Принятый уровень автомобилизации на расчетный срок в соответствии с требованиями п. 6.3. СП 42.13330.2011. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*.

Расчет объектов транспорта проведен в соответствии с СП 42.13330.2011. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\* 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 муниципального образования г. Новороссийск предполагают дальнейший рост легкового и грузового транспорта. Поселковая 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.

*Воздействие шума*. В муниципальном образовании г. Новороссийск транспорт (автомобильный) служит самым главным источником бытового шума. Приблизительно 30 % населения подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ.

*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 муниципального образования г. Новороссийск 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 городского округа 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.

**Автомобильный транспорт.**

Одним из самых важных направлений оздоровления транспортной структуры города является создание верхней объездной автодороги, соединяющей автодорогу М-4 в районе Шесхариса и А-146 на проектируемой развязке между поселком Верхнебаканский и х. Горный. В результате появляется возможность:

* освобождения от транзитного транспорта в направлении Сочи – Анапа – Порт Кавказ не только города Новороссийск, но и ряда других населенных пунктов, в том числе п. Верхнебаканский;
* создания нового въезда в г. Новороссийск в районе с. Владимировка, что уменьшит перепробег и высвободит транзит из п. Верхнебаканский и х. Убых;
* создания новой трассы на Анапу – Порт Кавказ минуя населенные пункты северо–западной части городского округа.

Кроме указанных мероприятий по оптимизации внешних связей в проекте учтена концепция размещения автодороги Абинск – Кабардинка, проходящей за пределами границ М.О. Новороссийск, но призванной частично разгрузить грузопотоки города.

Учитывая перспективное развитие курортной зоны, проектом предусмотрены новые курортные дороги, как вертикальные связи в район с.Абрау–Дюрсо, так и горизонтальную курортную автодорогу, связывающую курорты г. Новороссийска с курортными зонами г. Анапы.

Для успешного функционирования транспортной инфраструктуры на основных пересечениях магистральных дорог предусмотрено размещение транспортно - логистических комплексов и центров придорожного сервиса. Уже сейчас внутригородская транспортная сеть несет на себе всю тяжесть нагрузки портового грузопотока, который ежегодно увеличивается минимум на 5%.

В настоящее время интенсивность движения транспортных средств по основным магистралям города составляет от 16 до 48 тысяч автомобилей в сутки, что в несколько раз превышает их пропускную способность. Для решения данной проблемы в первую очередь необходимо реализовать следующие мероприятия:

* строительство объездных дорог: «Южный обход г. Новороссийска», «Обход 13 жилого микрорайона, «восточный обход 15 и 16 микрорайонов с выходом на а/д в п. Мысхако»;
* реконструкция и спрямление федеральной а/д М-4 «Дон» на участке Шесхарис – Кабардинка и расширение на участке Сухумское шоссе;
* реконструкция и расширение проезжей части, благоустройство придорожной полосы улиц и дорог города.

Учитывая перспективное создание удобных транспортных связей, проходящих за пределами населенных пунктов и дающих возможность разгрузить уличную сеть города от транзитных потоков, при реализации генерального плана, администрации муниципального образования рекомендуется перенести автовокзал из центральной части города на въезд в город в районе поселков Цемдолина и Владимировка с организацией муниципальных маршрутов регулярного сообщения, соединяющих новый автовокзал с центром и другими районами Новороссийска.

Понимая значимость транспортной инфраструктуры для дальнейшего развития промышленного потенциала города и края, социальный аспект этого вопроса, строительство и развитие дорог администрация города считает приоритетной задачей. Принимаются необходимые меры по созданию комфортных условий для привлечения частных инвестиций и инвестиционной поддержки регионального уровня.

В связи с этим перечень объектов инвестиционного развития включены следующие мероприятия:

- строительство входа федеральной трассы «Дон» в порт Новороссийск на участке автомобильной дороги Цемдолина – ул. Портовая;

- строительство путепровода по ул. Магистральная г. Новороссийск;

- строительство авторазвязки на участке Сухумское шоссе в районе ОАО «Новороссийский СРЗ», ЮВГР порта Новороссийск;

-реконструкция федеральной дороги А-146 «Краснодар-Новороссийск» на участке Крымск (от 110 км ) – Новороссийск (до Верхнебаканского, до 141 км).

Необходима разработка схемы транспортного обслуживания как часть документации территориального планирования, с паспортизацией и категоризацией автомобильных дорог.

**Морской транспорт.**

На I очередь освоения предусмотрен целый ряд объектов портовой инфраструктуры:

* строительство контейнерного терминала грузооборотом 120000 ТЕU в год. Предполагаемый срок ввода в эксплуатацию – 2018 год.
* строительство контейнерного терминала в Юго-Восточном грузовом районе порта с увеличением грузооборота контейнеров до 410 TEU в год
* строительство комплекса по переработке зерна пропускной способностью до 2,5 млн. тонн в год на территории ОАО «Комбинат Стройкомплект»
* строительство склада нефтепродуктов с отгрузкой нефтепродуктов в объеме 540 тыс. тонн в год.

Из объектов морского транспорта пассажирского назначения имеется морской вокзал. Проектом предусмотрено развитие местных пассажирских линий со строительством причалов в местах отдыха и стоянок маломерного флота.

Проект выполнен в соответствии с Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. N 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации», и Распоряжения Правительства Российской Федерации от 1 2.08.2009 г № 1161-р.

**Железнодорожный транспорт.**

С целью решения вопроса обеспечения возможности наращивания объема грузопотока, в 2007 г. ОАО «СибГипротранс» выполнило «Обоснование инвестиций строительства объектов железнодорожного транспорта, входящих в структуру проекта «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла. Краснодарский край».

В этой работе рассматривается возможность строительства:

- новой железной дороги – второго захода в г. Новороссийск на участке ст. Абинская – Кабардинка, с формированием в перспективе нового порта Новороссийск 2;

- новой железной дороги – второго захода в существующую ж.д. сеть г. Новороссийска.

Анализ существующей железнодорожной сети и топографических условий местности показал, что наиболее приемлемым вариантом трассы новой железной дороги направлением на Кабардинку, является вариант с примыканием в районе станции Абинская, расположенной на участке существующей однопутной железнодорожной линии Краснодар – Крымская.

Предполагаемая длина новой железнодорожной линии составит предположительно 42 – 46 км, категория железнодорожного пути – II, длина тоннеля по различным вариантам составит от 4,7 до 6,1 км.

Пропускная способность с учетом устройства двухпутных вставок или открытия разъезда 2 очереди может составить до 25-30 пар поездов в сутки.

Расчетный объем грузопотока по новой железной дороге на период 2025 г. составит 10,0 млн. т/год с возможностью увеличения на дальнейшую перспективу до 20,0 млн. т/год. С целью решения целого ряда транспортных задач предусмотрена возможность организации нового порта и подъездного железнодорожного пути длиной 11,3 км от станции Кабардинка.

Кроме возможности строительства новой железной дороги, разработан целый ряд вариантов второго захода в существующую железнодорожную транспортную сеть г. Новороссийска, имеющие цель увеличения грузопотока и снижения нагрузки на существующую сеть.

В качестве первоочередных мероприятий по развитию ж/д транспорта предусмотрено следующее:

* строительство железнодорожного терминала в районе станции Крымская (9 км).
* реконструкция железнодорожных парков и развитие железнодорожной станции Новороссийск.
* строительство дополнительных главных путей на участке Гайдук – б/п Кирилловский – парк «Нижний».
* строительство приемоотправочного парка «Б».

строительство дополнительных путей в парках и соединенных путей между парками.

**Трубопроводный транспорт.**

В настоящее время ведутся работы по реконструкции и модернизации нефтяного терминала «Шесхарис» с возможностью обслуживания танкеров дедвейтом до 150 тыс. тонн.

В состав сооружений морского терминала входят: резервуарный парк, подводящий трубопровод от резервуарного парка до береговых сооружений, подводный трубопровод, укрытие-стоянка для вспомогательных судов, ВПУ.

На первоначальной стадии предусматривается возможность перекачки 28,2млн.тонн сырой нефти в год, полное развитие предполагает повышение пропускной способности до 67 млн.тонн в год.

Нефтепровод и продуктопровод дизельного топлива и береговые сооружения с буферными резервуарами, узлом коммерческого учета нефти и нефтепродуктов и гидротехнические сооружения – стационарный нефтеналивной глубоководный причал в морском порту Новороссийск.

Технологическая схема намечаемого к строительству объекта «Нефтебаза «Неберджай» предлагается с целью создания надежной системы, обеспечивающей бесперебойную транспортировку на экспорт нефти и светлых нефтепродуктов (дизтопливо) составит до 17,5 миллионов тонн в год, в том числе:

- нефть (малосернистая) – 3,5 миллиона тонн в год;

- дизельное топливо – 11,0 миллионов тонн в год;

- мазут – 3,0 миллиона тонн в год (II очередь).

В качестве одного из основных проектов трубопроводной транспортировки международного уровня, касающихся территории муниципального образования, является газопровод «Южный поток», создаваемый для диверсификации поставок российского природного газа в Европу и снижения зависимости поставщиков и покупателей от стран – транзитеров, в частности от Украины и Турции. Планируемая мощность – 63 млрд. кубометров газа в год. Точка выхода в море планируется в Анапском муниципальном образовании, в районе с. Варваровка. Проектная трасса газопровода проходит по северо – запдной границе М.О. Новороссийск и не затрагивает урбанизированные районы.

**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.

Данной Программой муниципального образования город Новороссийск предлагается оптимизация сложившейся транспортной структуры за счет дифференцирования транспортных осей по значимости путем реконструкции и модернизации существующих автодорог.

Определена следующая очередность мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры планируемой территории:

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

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.

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

1.Учет в территориальном планировании муниципального образования город Новороссийск по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период). Разработка Схемы транспортного обслуживания.

2.Обеспечение резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог (весь период). Разработка проекта планировки улично-дорожной сети городского округа Новороссийск

3.Оказание содействия в выделении земельных участков для развития автомобильных дорог федерального и регионального значения в границах городского округа (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.

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 городского округа осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий, на придомовых участках жителей, придомовой территории в многоквартирной многоэтажной застройке и в гаражно-строительных кооперативах.

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. 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 предусматривается создание безбарьерной среды для маломобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, 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 безбарьерной 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 муниципального образования город Новороссийск**

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 муниципального образования город Новороссийск должны стать:

на первую очередь (2021 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 городском округе;

на расчётный срок (2030г.):

-дальнейшая интеграция в транспортный комплекс муниципального образования город Новороссийск и Краснодарского края;

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

-строительство новых главных и основных автодорог.

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

При планировании развития транспортной системы города Новороссийск необходимо учитывать перспективное развитие транспортной системы городского округа и региона в целом. Транспортная система города Новороссийск 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. 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 города Новороссийск 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 муниципального образования город Новороссийск должны стать:

-инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах городского округа, 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 федерального бюджета, краевого бюджета, бюджета муниципального образования город Новороссийск,.

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2030 годов из местного бюджета составляет 3 029 889,6 тыс. руб., в том числе по годам:

2017 год – 193 272 тыс. рублей;

2018 год – 388 662 тыс. рублей;

2019 год – 205 467,3 тыс. рублей;

2020 год – 207 488,3 тыс. рублей;

2021-2030 годы – 2 035 000 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».

| **Таблица 5. Объемы и источники финансирования мероприятий Программы** | | | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование мероприятия** | **Ста-тус** | **Годы реализа-ции** | **Объем финансирования, тыс.рублей** | | | | | **Непосредст-венный результат реализации мероприятия** | **Заказчик программы** |
| **всего** | **в разрезе источников финансирования** | | | |
| **краевой бюджет** | **районный бюджет** | **местный бюджет** | **внебюд-жетные источ-ники** |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
|  | **Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Новороссийск**  **на 2017-2030 годы** | | | | | | | | | |
| 1 | Цель: создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы муниципального образования город Новороссийск, 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 | | | | | | | | | |
| 1.1 | Задача: обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования муниципального образования город Новороссийск | | | | | | | | | |
| 1.1.1 | -инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства; |  | 2017 |  |  |  |  |  | инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства; | Администра-ция муниципального образования город Новороссийск |
| 2018 |  |  |  |  |  |
| 2019 |  |  |  |  |  |
| 2020 |  |  |  |  |  |
| 2021-2030 |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
| **Всего** |  |  |  |  |  |  |
| 1.1.2 | -разработка проекта организации дорожного движения; |  | 2017 | 495 |  |  | 495 |  | -дислокация ТСОДД (153 шт.) | Администрация муниципального образования город Новороссийск |
| 2018 | 1 000 |  |  | 1 000 |  |
| 2019 | 1 967,3 |  |  | 1 967,3 |  |
| 2020 | 3 988,3 |  |  | 3 988,3 |  |
| 2021-2030 | 0 |  |  | 0 |  |
| **Всего** | **7 450,6** |  |  | **7 450,6** |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
| 1.1.3 | Комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров |  | 2017 | 8 976 |  |  | 8 976 |  | Строительство не менее 21 км.дорог | Администрация муниципального образования город Новороссийск |
| 2018 | 55 873 |  |  | 55 873 |  |
| 2019 |  |  |  |  |  |
| 2020 |  |  |  |  |  |
| 2021-2030 | 10 000,0 |  |  | 10 000,0 |  |
| Всего | **74 849,0** |  |  | **74 849,0** |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
| 1.1.4. | Капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы |  | 2017 | 181 232 | 47 304 |  | 133 928 |  | автомобиль-ные дороги местного значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам | Администрация муниципального образования город Новороссийск |
| 2018 | 326 090 | 126 515 |  | 199 575 |  |
| 2019 | 200 000 |  |  | 200 000 |  |
| 2020 | 200 000 |  |  | 200 000 |  |
| 2021-2030 | 2 000 000 |  |  | 2 000 000 |  |
| **Всего** | **2 907 322** | **173 819** |  | **2 733 503** |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
| 1.2 | Задача: сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях | | | | | | | | | |  | 2016 | 0,0 |  |  | 0,0 |  |
| 1.2.1 | Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов |  | 2017 | 2 569 |  |  | 2 569 |  | снижение дорожно-транспортных происшествий | Администрация муниципального образования город Новороссийск |
| 2018 | 5 699 |  |  | 5699 |  |
| 2019 | 3 500 |  |  | 3500 |  |
| 2020 | 3 500 |  |  | 3500 |  |
| 2021-2030 | 25 000 |  |  | 25 000 |  |
| **Всего** | **40 268** |  |  | **40 268** |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
| 1.3 | Задача: улучшение транспортного обслуживания населения | | | | | | | | | |  | 2016 |  |  |  |  |  |
| 1.3.1 | Оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта |  | 2017 |  |  |  |  |  | создание комфортных условий для граждан | Администрация муниципального образования город Новороссийск |
| 2018 |  |  |  |  |  |
| 2019 |  |  |  |  |  |
| 2020 |  |  |  |  |  |
| 2021-2030 |  |  |  |  |  |
| **Всего** |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |

**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 муниципального образования город Новороссийск 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 городского округа.

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

Мониторинг Программы муниципального образования город Новороссийск 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 муниципального образования город Новороссийск по итогам ежегодного рассмотрения отчета о ходе реализации Программы или по представлению Главы муниципального образования город Новороссийск.

Основные прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Новороссийск на период 2017-2030 годов приведены в таблице 6.

Таблица 6.

**Территория муниципального образования город Новороссийск**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Перечень мероприятий** | **Единицы измерения** | **этапы реализации** | |
| **1 очередь** | **расчетный срок** |
| Транспортная инфраструктура | | | | |
| 1 | Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения | км | 11,9 | 110 |

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** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021-2030** |
| 1) | Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения | км. | 110 | 115 | 115 | 115 | 150 |
| 2) | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | %. | 7,3 | 7,2 | 7,1 | 7,0 | 6,0 |
| 3) | Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Новороссийск 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. | 325300 | 522000 |
| **Транспортная инфраструктура** | | | | |
| 2.1 | Протяженность линий общественного пассажирского транспорта |  |  |  |
|  | -железная дорога | км двойного пути | - | - |
| 2.2 | Протяженность автомобильных дорог | км | 768 | 878 |
| 2.3 | Из общей протяженности автомобильных дорог улицы с капитальным типом покрытия | км | 443 | 593 |

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

**муниципального образования город Новороссийск**

Функциональный механизм реализации Программы включает следующие элементы:

-стратегическое планирование и прогнозирование (определение стратегических направлений, темпов, пропорций структурной политики развития хозяйственного комплекса городского округа 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 муниципального образования город Новороссийск; 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.

- внесение изменений в Программу и Генеральный план муниципального образования город Новороссийск:

– при выявлении новых, необходимых к реализации мероприятий Программы;

– при появлении новых инвестиционных проектов, особо значимых для территории;

– при наступлении событий, выявляющих новые приоритеты в развитии, а также вызывающих потерю своей значимости отдельных мероприятий.

Объёмы финансирования за счёт средств городского бюджета подлежит ежегодному уточнению исходя из возможностей бюджета на очередной финансовый год и фактических затрат.

Начальник управления

архитектуры и градостроительства С.В. Панюта