



СОВЕТ ТЕМРЮКСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
ТЕМРЮКСКОГО РАЙОНА

РЕШЕНИЕ № 340

XLIX сессия

III созыва

«24» октября 2014 года

г. Темрюк

**Об утверждении программы комплексного развития
транспортной инфраструктуры Темрюкского городского поселения
Темрюкского района на 2017-2030 годы**

В соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, Федеральным законом от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральным Законом Российской Федерации от 6 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», генеральным планом Темрюкского городского поселения Темрюкского района, утвержденным решением Совета Темрюкского городского поселения Темрюкского района от 23 ноября 2010 года № 127, руководствуясь Уставом Темрюкского городского поселения Темрюкского района, Постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» Совет Темрюкского городского поселения Темрюкского района р е ш и л:

1. Утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Темрюкского городского поселения Темрюкского района на 2017-2030 годы (приложение).

2. Ведущему специалисту (по организационным вопросам и взаимодействию со средствами массовой информации (СМИ)) администрации Темрюкского городского поселения Темрюкского района (Игнатенко) обеспечить официальное опубликование настоящего решения в печатном средстве массовой информации и разместить на официальном сайте администрации Темрюкского городского поселения Темрюкского района в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

3. Контроль за выполнением настоящего решения возложить на заместителя главы Темрюкского городского поселения Темрюкского района

Д.А. Немудрого и постоянную комиссию Совета Темрюкского городского поселения Темрюкского района по вопросам ЖКХ, промышленности, строительства, транспорта, связи, бытового и торгового обслуживания (председатель С.И. Нетесов).

4. Решение Совета Темрюкского городского поселения Темрюкского района «Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Темрюкского городского поселения Темрюкского района на 2017-2030 годы» вступает в силу на следующий день после его официального опубликования.

Исполняющий обязанности главы
Темрюкского городского поселения
Темрюкского района


А.В. Румянцева

Председатель Совета
Темрюкского городского поселения
Темрюкского района



О.С. Гусева

«24» октября 2017 года

ПРИЛОЖЕНИЕ

к решению XLIX сессии Совета
Темрюкского городского поселения
Темрюкского района III созыва
от 24.10.17 года № 340

ПАСПОРТ

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

Наименование программы

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Темрюкского городского поселения Темрюкского района на 2017-2030 годы (далее – Программа)

Основание для разработки программы

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ;
- Федеральный закон от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Генеральный план Темрюкского городского поселения Темрюкского района Краснодарского края;
- Устав Темрюкского городского поселения Темрюкского района

Заказчик программы

Администрация Темрюкского городского поселения Темрюкского района
Юридический и почтовый адрес: Краснодарский край, Темрюкский район, г. Темрюк, ул. Ленина, 48

Разработчик программы

Администрация Темрюкского городского поселения Темрюкского района
Юридический и почтовый адрес: Краснодарский край, Темрюкский район, г. Темрюк, ул. Ленина, 48

Цель программы

Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Администрации Темрюкского городского поселения Темрюкского района, 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 Темрюкского

ПРОГРАММА

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Темрюкского городского поселения Темрюкского района на 2017-2030 годы

Разработчик: администрация Темрюкского городского поселения

городского поселения Темрюкского района:
 4. 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 муниципальных дорог общего пользования муниципальной значеня – 65,0 км;
 - доля протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципальной значеня, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципальной значеня - 17 %;
 - доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершено 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 2016-2030 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 поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства;
 -комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров;
 -капитальный ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-исследовательские работы;
 -размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов;
 -оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта;
 -создание инфраструктуры автосервиса

Ожидаемые результаты

Достижение целей предоставления качественных транспортных услуг населению Темрюкского

реализации городского поселения Темрюкского района

Программы

Совет Темрюкского городского поселения Темрюкского района.

Система контроля за исполнением Программы

Основные исполнители Программы
 -администрация муниципального образования Темрюкский район (в рамках своих полномочий);
 - администрация Темрюкского городского поселения Темрюкского района (в рамках своих полномочий);
 -физические и юридические лица, заинтересованные в реализации мероприятий Программы.

Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

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

Темрюкское городское поселение входит в состав Темрюкского района и является наиболее экономически развитым среди других поселений. Это обусловлено тем, что город Темрюк является не только центром городского поселения, но и административным центром района, а также крупным международным морским портом.

Темрюкский район полностью занимает Таманский полуостров в юго-западной части Краснодарского края, омывается Черным и Азовским морями, водами Керченского пролива. Огибая город Темрюк, река Кубань, берущая начало на склонах высокогорного Эльбруса, вобрав на своем пути 13 рек и речушек, впадает на территории порта Темрюк Азовское море. Вплоть до середины прошлого века по реке из Темрюка до Краснодара ходили грузовые и пассажирские суда. Местоположение города Темрюка интересно еще и тем, что он находится в приграничной зоне двух климатических поясов – умеренного, распространяющего свое влияние на равнинную часть Краснодарского края, и субтропического, характерного для побережья Черного моря. В соревновании за звание самого солнечного города Темрюк претендует на лидерство, потому, что по количеству солнечных дней он не уступает даже таким городам, как Геленджик и Туапсе. Самый пик зимних

температур составляет -38°C , в то время как летний максимум доходит до $+40^{\circ}\text{C}$ в тени. Темрюкский район характеризуется рядом природно-климатических особенностей, обусловленных относительно низкой увлажненностью, сильной ветреностью, видовым богатством растительного и животного мира в пойменной зоне реки Кубань. Таманская территория района выделяется производством особо ценных сортов винограда и виноградных вин, его прибрежная часть представляет собой весьма привлекательную курортную зону, вся территория богата курортно-историческими памятниками (грязевые вулканы, дубовая роща, Фанагорийское нагорье, музей под открытым небом в Темрюке и т.д.).

В соответствии с законом «Об установлении границ муниципального образования Темрюкский район, наделении его статусом муниципального района, образовании в его составе муниципальных образований - городского поселения, сельских поселений и установления их границ», принятым Законодательным Собранием Краснодарского края 01 апреля 2004 года № 685-КЗ, образовано Темрюкское городское поселение в составе Темрюкского района. Поселение, как муниципальное образование, имеет в своём составе следующие населенные пункты: город Темрюк, поселок Октябрьский, хутор Орехов Кут, поселок Южный Склон. Удаленность от краевого центра г.Краснодар 170 км. Расстояние до ближайшего аэропорта г. Анапа – 40 км., пассажирской железнодорожной станции г. Анапа – 40 км., в г. Славянск-на-Кубани (ст. Протока) – 60км., в г. Крымск (ст. Крымская) – 85 км.

Численность населения Темрюкского городского поселения составляет 37,2 тысяч человек. Плотность населения – 201,2 чел./ км²

1.2. Социально-экономическая характеристика Темрюкского городского поселения Темрюкского района, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса

Развитие экономики любого образования, в том числе и Темрюкского городского поселения, неразрывно связано с общей стратегией развития региона и страны в целом.

На развитие отраслей хозяйственного комплекса Темрюкского городского поселения Темрюкского района оказывают безусловное влияние

государственные меры по выработке единой экономической политики, формированию условий и рычагов экономического регулирования, федеральные целевые программы, национальные проекты.

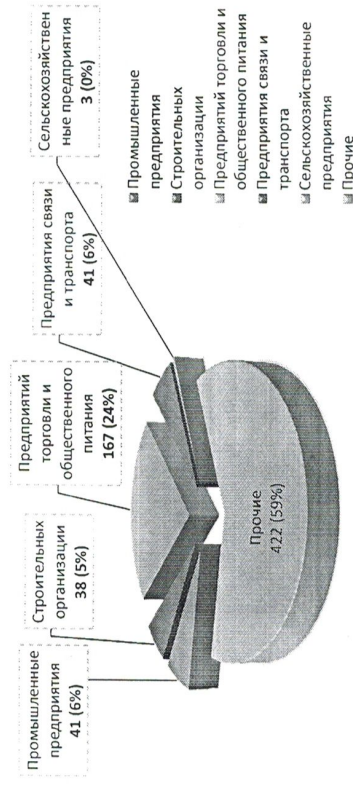
Большое значение для социально-экономического развития Темрюкского городского поселения Темрюкского района имеет реализация приоритетных национальных проектов («Развитие АПК», «Здоровье», «Образование») и краевых целевых программ («Юг России», «Газификация Краснодарского края» и др.).

По состоянию на 01.08.2008 года на территории Темрюкского городского поселения Темрюкского района функционировало 712 предприятий всех форм собственности (с учетом малых предприятий).

Из них по основным видам деятельности:

- 41 промышленных предприятий;
- 38 строительных организаций;
- 167 предприятий торговли и общественного питания;
- 41 предприятия связи и транспорта;
- 3 сельскохозяйственных предприятий;
- 422 прочих.

Структура предприятий Темрюкского городского поселения, ед.



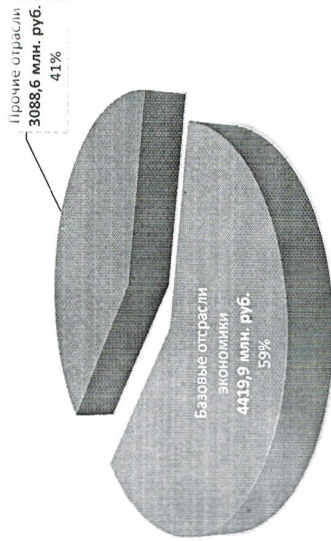
Структура базовых видов деятельности складывается следующим образом:

Базовые виды деятельности в МО Темрюкское городское поселение

НАИМЕНОВАНИЕ	2006 г.	%	2007 г.	%
Среднегодовая численность постоянного населения, всего, тыс. чел.	37,086	-	37,122	-
Объем реализации продукции, млн. руб.	5782,8	100,0	7508,5	100,0
Промышленность, млн. руб.	1139,3	19,7	1148,3	15,3
в том числе:				
- добыча полезных ископаемых, млн. руб.	3,8	0,1	7,5	0,1
- обрабатывающие производства, млн. руб.	781,6	13,5	864,2	11,5
- производство и распределение электроэнергии, газа и воды, млн. руб.	354,4	6,1	276,6	3,7
Объем продукции сельского хозяйства всех сельхозпроизводителей млн. руб.	188,6	3,3	228,1	3,1
Оборот розничной торговли, млн. руб.	899,1	15,5	1167,3	15,5
Объем выполненных работ по виду деятельности «строительство», млн. руб.	816,7	14,1	1090,9	14,5
Объем услуг предприятий транспорта, млн. руб.	561,5	9,7	654,7	8,7
Объем услуг предприятий связи, млн. руб.	98,0	1,7	130,6	1,7
Итого базовые отрасли экономики, млн. руб.	3703,7	64,0	4419,9	58,8
Объем инвестиций в основной капитал за счет всех источников финансирования, млн.руб.	1599,0		2486,7	

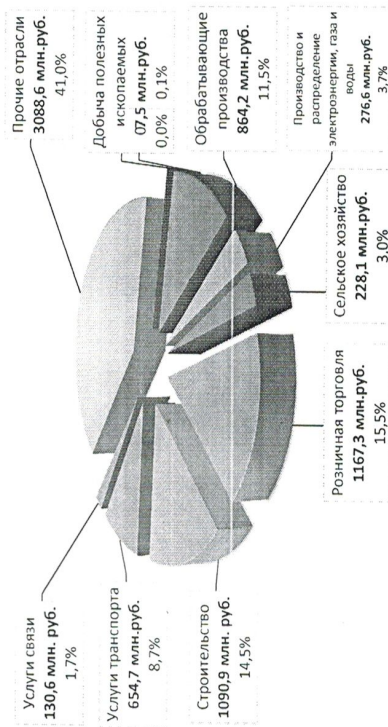
В структуре экономики преобладают промышленное производство (15,3%), розничная торговля (15,5%) и строительство (14,5%). Высока доля отрасли предоставления услуг транспорта (8,7%). Доля базовых отраслей в валовом муниципальном продукте составляет 58,8%.

Структура валового муниципального продукта, всего 7508,5 млн.руб.



■ Базовые отрасли экономики ■ Прочие отрасли

Структура базовых отраслей экономики, всего 4419,9 млн.руб. (58,8%)



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

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

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

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

Транспортный комплекс – является одним из важных и наиболее перспективных составляющих экономики Темрюкского района. Его основа – морские порты Темрюк и Кавказ и строящийся порт Тамань в районе мыса Железный Рог.

Морской порт Темрюк расположен в южной части Азовского моря в Темрюкском заливе, в двух милях от устья реки Кубань. Порт Темрюк открыт для международного грузового сообщения. Транспортные коммуникации: автомобильная и железная дороги с ж/д. станцией «Темрюк» Северо-Кавказской железной дороги. Расстояние до города 4 км, до ближайшего аэропорта г. Анапа – 45 км. Развито автобусное сообщение из г. Темрюк до городов Краснодар, Ростова, Сочи, Новороссийска, порта Кавказ. Имеются все службы, регулирующие портовую деятельность.

Перспективы развития экономики Темрюкского городского поселения Темрюкского района базируются на развитии порта Темрюк. В настоящий момент в порту ведут хозяйственную деятельность следующие стивидорные компании, имеющие собственные причалы:

- ОАО «Морской торговый порт Темрюк»
- ООО «Темрюк-Сотра»;
- ЗАО «Кубаньгрузсервис»;
- ООО «КГС-МОЛ»;
- ЗАО «Темрюкский СРЗ»;

Активно реализуют на территории порта новые инвестиционные проекты:

- ООО «Мактрен-Нафта»;
- ООО «Темрюкмортранс»;

Эти предприятия ведут строительство терминалов по перевалке нефтехимических грузов и зерна. Стоит отметить, что ООО «Мактрен-Нафта» в 2007 году построила первый на территории Российской Федерации комплекс по перевалке сжиженных углеводородов (после распада СССР все подобные сооружения оказались на Украине, в Прибалтике), и тем самым открыла в порту Темрюка новое направление перевалки – перевалка СУГ.

Наиболее значимыми предприятиями в порту являются ООО «Темрюкмортранс», ООО «Темрюк-Сотра».

ООО «Темрюкмортранс». Основным видом деятельности является транспортная обработка грузов. Учредитель компании ОАО «Газпром». Более половины всего грузооборота порта «Темрюк» (55,15 %) приходится, именно на данную компанию. В собственности предприятия имеет 3 причала, из них 2 протяженностью по 145 погонных метра и 1 причал – 90 погонных метра. Выручка от реализации услуг за 2007 год-151,7 млн.руб.

ООО «Темрюк-Сотра» располагает причалом длиной 248 погонных метра и двумя порталными кранами грузоподъемностью 32т и 40 тонн. Рост грузооборота в прогнозируемом периоде предусмотрен за счет освоения полной проектной мощности причала № 2 протяженностью 420 погонных метра, мощностью 1200 тыс. тонн грузов в год. Выручка от реализации услуг за 2007 год – 72,0 млн. руб.

Несмотря на проблемы, которые стоят на пути развития порта (малые глубины, недостаточность электрических мощностей, слабое развитие подъездных путей), порт Темрюк занимает значительное положение в транспортной инфраструктуре не только края, но и всей страны. В результате развала Советского Союза Россия лишилась более половины портов на Черном и Азовском морях и теперь, когда экономика страны на подъеме, заинтересованность государства в наличии развитого портового хозяйства очевидна. Уровень технической оснащенности, наличие 1394 погонных метров причалов, позволяет на сегодняшний день принимать под одновременную обработку 8 судов класса река-море грузоподъемностью до 7 тысяч тонн. Ежегодный грузооборот порта Темрюк составляет более 2 млн. тонн. Ежегодный рост грузооборота порта ожидается на уровне 10-15%. Согласно генеральной схеме развития порта планируется довести грузооборот порта до 10 миллионов тонн, протяженность причалов до

7500 погонных метров, построить базу бункеровки судов, вторую очередь причала по перевалке сжиженных углеводородов, специализированные причалы по перевалке наливных, навалочных и контейнерных грузов.

Учитывая стратегическое географическое положение Темрюкского района, цели и приоритеты Стратегии развития Краснодарского края до 2020 года, где транспортный комплекс края призван внести огромный вклад в решение общегосударственной задачи повышения конкурентоспособности международных транспортных коридоров, дальнейшее развитие Темрюкского городского поселения Темрюкского района должно происходить с учетом образования портовых особых экономических зон.

В этом случае реализация инвестиционных проектов обладает огромным мультипликативным эффектом, т.к. функционирование ПОЭЗ приведет к росту товарооборота, к строительству новых железнодорожных, автомобильных путей, реконструкции всей транспортной системы, что увеличит и объем пассажирских перевозок, а, следовательно, и приток туристов, повлечет бурное развитие обслуживающих производств, а именно переработки и упаковки товаров в порту. Приток новой рабочей силы ускорит жилищное строительство, развитие внешнеэкономической деятельности привлечет высококвалифицированные кадры в район.

Основными проблемами для развития портового комплекса г. Темрюк являются:

- неразвита железнодорожная инфраструктура: отсутствуют припортовые железнодорожные станции.
- дефицит энергообеспечения, обусловленный значительным износом линий электропередач, увеличением электрических нагрузок в связи с бурным развитием объектов водно-транспортного узла, нефтегазовой промышленности. растущие объемы грузопотоков требуют строительства новых и реконструкции действующих автомобильных дорог как федерального, так и регионального значения, а также создания специализированных автотранспортных предприятий.

Автомобильный транспорт.

Протяженность автомобильных дорог в Темрюкском городском поселении – 436,4 км, в том числе краевого значения – 44,5 км, местного – 392,2 км.

Развитие транспортной инфраструктуры города обусловлено как положительной динамикой роста экономического потенциала, так и дальнейшим совершенствованием предоставляемых данной отраслью услуг. Одновременно, немаловажным фактором роста объемов на транспорте является продолжающееся повышение тарифов на пассажирские перевозки, вызванное увеличением цен на энергоресурсы и топливо.

Основным специализированным автотранспортным предприятием в районе, выполняющим перевозки пассажиров, является ФГУП «Темрюкская автоколонна №2098». Маршрутная сеть, обслуживаемая ФГУП «Темрюкская АК-2098», состоит из 3 городских, 4 пригородных и 4 внутрирайонных междугородных маршрутов. Подвижной состав включает в себя 31 единицу пассажирского транспорта. Среднесписочная численность работников на 01.01.2008 года – 98 человек.

В настоящее время маршрутная сеть города насчитывает 6 маршрутов, которые ежедневно обслуживаются 56 таксомоторами. Кроме этого, в городе зарегистрированы предприятия, оказывающие населению услуги легкового такси: ООО «Метелица», ООО «Тройка», «Пятерочка», «Каскад», «Таксюша».

Нарастание объемов пассажирских перевозок в ближайшее время будет осуществляться значительно медленнее, чем грузовых. И это обстоятельство нельзя рассматривать как негативное. Рост доходов населения уже к настоящему времени привел к тому, что более 50 процентов населения в трудоспособном возрасте имеют личный автомобильный транспорт. Тенденция увеличения числа автовладельцев будет сохранена и в последующие годы. Однако именно этот факт указывает на социальную значимость общественного транспорта, ведь основными его пассажирами являются менее обеспеченные слои населения (пенсионеры, школьники, студенты, инвалиды).

В районе и поселении отсутствуют специализированные предприятия, осуществляющие грузовые перевозки.

На территории Темрюкского городского поселения зарегистрировано 11553 единицы транспорта, в том числе:

1. Юридические лица: – 1234 ед.
 - грузовые автомобили – 448 ед.;
 - прицепы – 106 ед.;
 - автобусы – 139 ед.;
 - легковые автомобили – 516 ед.;
 - мотоциклы – 25 ед.
2. Физические лица – 11148 ед.:
 - грузовые автомобили – 343 ед.;
 - прицепы – 785 ед.;
 - автобусы – 909 ед.;
 - легковые автомобили – 7619 ед.;
 - мотоциклов (мотороллеров) – 1492 ед.

Железнодорожный транспорт

Железнодорожная инфраструктура Темрюкского городского поселения представлена железнодорожной ветвью «Красная Стрела – Темрюк» протяженностью в пределах поселения 15,2 км и железнодорожной станцией г. Темрюк для осуществления технических функций. Припортовые железнодорожные станции отсутствуют.

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

В настоящее время сеть автодорог Темрюкского городского поселения представлена автодорогами регионального или межмуниципального значения и автодорогами местного значения.

С юго-востока на северо-запад через восточную часть г. Темрюка проходит региональная автомобильная дорога «г.Темрюк - г.Краснодар - г.Кропоткин - граница Ставропольского края».

С юго-запада к г. Темрюк через п. Октябрьский подходит автодорога межмуниципального значения «г. Темрюк-х. Белый», выходящая в районе х. Белый на федеральную автодорогу «Анапа – порт Кавказ».

В северо-западном направлении от г. Темрюк проходит автодорога межмуниципального значения «г. Темрюк – ст. Фонталовская».

В южной части г. Темрюк от автодороги «г.Темрюк - г.Краснодар - г.Кропоткин - граница Ставропольского края» в юго-восточном направлении отходит автодорога «г.Темрюк - п.Южный Склон».

Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения, расположенные в границах проектируемого поселения, находятся на балансе ГУ КК «Краснодаравтодор» и представлены следующим образом:

№ п/п	Наименование дороги	Протяженность, км	Тех. Кат.	Значение	Мосты, шт.
1	г.Темрюк - г.Краснодар - г.Кропоткин - граница Ставропольского края	19,96	II	Регионал.	2
2	г.Темрюк - ст-ца Фонталовская	2,2	III	Межмуниц.	-
3	х.Белый - г.Темрюк	5,64	III	Межмуниц.	1
4	г.Темрюк - п.Южный Склон	10,145	IV	Регионал.	-
Итого:		37,945			3

Все дороги регионального или межмуниципального значения на территории проектирования имеют твердое покрытие.

Прочие автодороги находятся на балансе муниципального образования. Среднегодовая суточная интенсивность движения грузового автотранспорта по автодороге «Темрюк – Краснодар-Кропоткин-граница Ставропольского края» в районе г. Темрюка составляет в настоящее время около 1150 автомобилей в сутки. Наиболее остро проблема загруженности магистралей встает в летний период, когда к потоку транзитного грузового транспорта, направляющегося в морские порты, добавляются потоки легкового автотранспорта и туристических автобусов, движущихся на курорты Азовского моря.

Проблемными вопросами на данном этапе развития автомобильного транспорта являются:

- высокий процент износа дорожной сети;
- прохождение региональной автодороги «г.Темрюк - г.Краснодар - г.Кропоткин - граница Ставропольского края» по территории города

Темрюк, что способствует повышению аварийности, уменьшает пропускную способность и скоростной режим и ведет к невозможности модернизации и расширения автодорог общего пользования;

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

- 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 региональной трассы в районах населенных пунктов. Такое размещение территорий придорожного обслуживания впоследствии может привести к невозможности расширения магистралей и строительства современных транспортных развязок.

Генеральным планом Темрюкского городского поселения предлагается оптимизация сложившейся транспортной структуры путем реконструкции и модернизации существующих автодорог, а также проектирования новых участков автодорожной сети с целью сохранения и стабилизации лидерской позиции района и инвестиционной привлекательности его территории, повышению безопасности и улучшению экологии населенных пунктов.

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

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

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

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

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

Протяженность автомобильных дорог в Темрюкском городском поселении – 436,4 км, в том числе краевого значения – 44,5 км, местного – 392,2 км.

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

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

Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобус.

Автотранспортные предприятия на территории Темрюкского городского поселения:

- НАО "Темрюкская АК № 2098"

- ООО компания «Туривест+Сервис».

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

1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Пешеходное и велосипедное движение происходит в основном по проезжим частям улиц, в связи с отсутствием пешеходных дорожек (тротуаров), что приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на улицах населенных пунктов.

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 Темрюкского городского поселения преобладают автомобили грузоподъемностью до 2 т, а также от 2 до 8 т. Для того, чтобы не создавать на улицах поселения затруднения в передвижении транспортных средств, предприятия осуществляют 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 Темрюкского городского поселения.

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

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

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

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

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

Таким образом, к приоритетным задачам социального и экономического развития поселения в среднесрочной и долгосрочной

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

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

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

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

1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Темрюкского городского поселения Темрюкского района

Все дороги регионального или межмуниципального значения на территории проектирования имеют твердое покрытие.

Прочие автодороги находятся на балансе муниципального образования.

Среднегодовая суточная интенсивность движения грузового автотранспорта по автодороге «Темрюк – Краснодар-Кропоткин-граница Ставропольского края» в районе г. Темрюка составляет в настоящее время около 1150 автомобилей в сутки. Наиболее остро проблема загруженности

магистралей встает в летний период, когда к потоку транзитного грузового транспорта, направляющегося в морские порты, добавляются потоки легкового автотранспорта и туристических автобусов, движущихся на курорты Азовского моря.

Проблемными вопросами на данном этапе развития автомобильного транспорта являются:

- высокий процент износа дорожной сети;
- прохождение региональной автодороги «г.Темрюк - г.Краснодар - г.Кропоткин - граница Ставропольского края» по территории города Темрюк, что способствует повышению аварийности, уменьшает пропускную способность и скоростной режим и ведет к невозможности модернизации и расширения автодорог общего пользования;
- несоответствие транспортно-эксплуатационных характеристик, что приводит к малой пропускной способности существующих автодорог в условиях возрастающего автомобилепотока;
- 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 региональной трассы в районах населенных пунктов. Такое размещение территорий придорожного обслуживания впоследствии может привести к невозможности расширения магистралей и строительства современных транспортных развязок.

Генеральным планом Темрюкского городского поселения предлагается оптимизация сложившейся транспортной структуры путем реконструкции и модернизации существующих автодорог, а также проектирования новых участков автотранспортной сети с целью сохранения и стабилизации лидерской позиции района и инвестиционной привлекательности его территории, повышению безопасности и улучшению экологии населенных пунктов.

Развитие порта Темрюк также ведет к необходимости развития железнодорожного транспорта. В связи с тем, что на станции Темрюк

намечается осуществлять формирование и отправление грузовых поездов, предусмотрено дополнительное путевое развитие сооружений приемоправочных и сортировочных парков, локомотиво-вагонного и путевого хозяйств, а также устройств парка накопления вагонов и расширение грузового двора.

Кроме развития ст. Темрюк намечена реконструкция ст. Красная Стрела (на 75-ом км магистрального участка Крымская - Кавказ) и электрификация участка Красная Стрела - Темрюк, увязанная со сроками электрификации участка Крымская - Кавказ.

Данным проектом предусмотрены резервные территории в западной зоне, прилегающие к станции Темрюк, для размещения грузовых терминалов. Для обслуживания пассажирских перевозок в проекте предусмотрена реконструкция привокзальной площади.

Морской порт Темрюк расположен в южной части Азовского моря в Темрюкском заливе, в двух милях от устья реки Кубань.

Морской порт Темрюк расположен в Темрюкском заливе Азовского моря на Таманском полуострове Краснодарского края. Порт принимает суда водоизмещением до 5 тыс. т. с осадкой до 4,6 м, открыт для навигации круглый год.

В порту осуществляется оказание услуг по перегрузке генеральных, наливных (сжиженные углеводородные газы и химические грузы), навалочных и насыпных грузов.

С железнодорожной сетью России порт соединен через магистраль Северо-Кавказской железной дороги.

В соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 мая 1998 года №625-р в морском порту Темрюк открыт многосторонний пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации для международного сообщения.

Развитие экономики Темрюкского городского поселения напрямую связано с развитием порта Темрюк.

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

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

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

1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

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

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

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

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

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

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

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

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

Предоставление и расходование средств дорожного фонда Темрюкского городского поселения осуществляется в объемах, определенных Законом Краснодарского края о краевом бюджете на очередной финансовый год и на плановый период и по направлениям определенным решением Совета Темрюкского городского поселения от 6 октября 2013 года № 159 «О создании муниципального дорожного фонда Темрюкского городского поселения Темрюкского района и утверждении порядка формирования и использования бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда Темрюкского городского поселения Темрюкского района».

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

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Автомобильный транспорт

В настоящее время сеть автодорог Темрюкского городского поселения представлена автодорогами регионального или межмуниципального значения и автодорогами местного значения.

С юго-востока на северо-запад через восточную часть г. Темрюка проходит региональная автомобильная дорога «г.Темрюк - г.Краснодар - г.Кропоткин - граница Ставропольского края».

С юго-запада к г. Темрюк через п. Октябрьский подходит автодорога межмуниципального значения «г. Темрюк-х. Белый», выходящая в районе х. Белый на федеральную автодорогу «Анапа – порт Кавказ».

В северо-западном направлении от г. Темрюк проходит автодорога межмуниципального значения «г. Темрюк – ст. Фонталовская».

В южной части г. Темрюк от автодороги «г. Темрюк - г. Краснодар - г. Кропоткин - граница Ставропольского края» в юго-восточном направлении отходит автодорога «г. Темрюк - п. Южный Склон».

Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения, расположенные в границах проектируемого поселения, находятся на балансе ГУ КК «Краснодаравтодор» и представлены следующим образом:

№ п/п	Наименование дороги	Протяженность, км	Тех. Кат.	Значение	Мосты, шт.
1	г. Темрюк - г. Краснодар - г. Кропоткин - граница Ставропольского края	19,96	II	Регионал.	2
2	г. Темрюк - ст-на Фонталовская	2,2	III	Межмуниц.	-
3	х. Белый - г. Темрюк	5,64	III	Межмуниц.	1
4	г. Темрюк - п. Южный Склон	10,145	IV	Регионал.	-
	Итого:	37,945			3

Все дороги регионального или межмуниципального значения на территории проектирования имеют твердое покрытие.

Прочие автодороги находятся на балансе муниципального образования. Среднегодовая суточная интенсивность движения грузового автотранспорта по автодороге «Темрюк – Краснодар-Кропоткин-граница Ставропольского края» в районе г. Темрюка составляет в настоящее время около 1150 автомобилей в сутки. Наиболее остро проблема загруженности магистралей встает в летний период, когда к потоку транзитного грузового транспорта, направляющегося в морские порты, добавляются потоки легкового автотранспорта и туристических автобусов, движущихся на курорты Азовского моря.

Проблемными вопросами на данном этапе развития автомобильного транспорта являются:

- высокий процент износа дорожной сети;
- прохождение региональной автодороги «г. Темрюк - г. Краснодар - г. Кропоткин - граница Ставропольского края» по территории города

Темрюк, что способствует повышению аварийности, уменьшает пропускную способность и скоростной режим и ведет к невозможности модернизации и расширения автодорог общего пользования;

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

- 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 региональной трассы в районах населенных пунктов. Такое размещение территорий придорожного обслуживания впоследствии может привести к невозможности расширения магистралей и строительства современных транспортных развязок.

Генеральным планом Темрюкского городского поселения предлагается оптимизация сложившейся транспортной структуры путем реконструкции и модернизации существующих автодорог, а также проектирования новых участков автотранспортной сети с целью сохранения и стабилизации его лидерской позиции района и инвестиционной привлекательности его территории, повышению безопасности и улучшению экологии населенных пунктов.

При разработке генерального плана муниципального образования на расчетный срок авторами проекта рассматривается условная классификация существующих и проектируемых автодорог общего пользования согласно планируемой градостроительной значимости той или иной транспортной оси:

- автодороги федерального значения – трассы, связывающие между собой субъекты РФ или подводящие к объектам федерального значения (порты, курорты федерального значения и т.д.);
- автодороги регионального значения – трассы, связывающие между собой, как правило, центры муниципальных образований или подводящие к объектам краевого значения (аэропорты, курорты краевого значения и т.д.);

- автодороги местного значения – дороги, связывающие между собой рядовые населенные пункты внутри одного или нескольких муниципалитетов, а также ведущие к основным отдельно стоящим объектам муниципального уровня производственного, курортно-туристического, транспортного и иного назначения;

- прочие автодороги – второстепенные дороги, подводящие к отдельно стоящим объектам (фермы, полевые станы, кладбища и т.п.)

Данная классификация носит рекомендательный характер, учитывающий уровень (значение) трассы, вне зависимости от ее принадлежности, так как градостроительная документация 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 категоричность), проходящих по территории Темрюкского городского поселения во взаимной увязке с автодорогами соседних муниципальных образований.

Данным проектом, в соответствии со схемами территориального планирования Краснодарского края и муниципального образования Темрюкский район, по территории Темрюкского поселения не предусмотрено прохождение автомобильных дорог федерального значения.

Для обеспечения высокого уровня технических характеристик существующих автодорог на расчетный срок необходимо предусмотреть их реконструкцию и модернизацию. Так данным проектом предусмотрена реконструкция и модернизация 7,5 км существующей автодороги регионального значения «Темрюк-Краснодар-Кропоткин-граница Ставропольского края».

Схемой территориального планирования Краснодарского края определен перечень автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, планируемых к развитию (строительство, реконструкция):

- г. Темрюк - г. Краснодар - г. Кропоткин - граница Ставропольского края, 33,388 км;

- г. Темрюк - ст-ца Фонталовская, 29,165 км;

- х. Белый - г. Темрюк, 12,687 км;

- г. Темрюк - п. Южный Склон, 10,145 км;

- Подъезд к паромной переправе через реку Кубань, 4,190 км.

Согласно схеме территориального планирования Темрюкского района в данном генеральном плане предусматривается строительство объездного участка автомобильной дороги регионального значения «Темрюк-Краснодар-Кропоткин-граница Ставропольского края» (11 км) в южной части города Темрюк. Планируется, что проектируемый объезд пройдет в юго-восточном направлении от южного обхода вдоль рисовых полей, южнее п. Южный Склон и выдет на существующую трассу между п. Красный Октябрь и х. Коржевским Славянского района. Участок существующей региональной автодороги «Темрюк-Краснодар-Кропоткин-граница Ставропольского края» от г. Темрюка до п. Красный Октябрь на расчетный срок планируется как местного значения. В восточной части поселения от восточной окраины г. Темрюка через п. Южный Склон с выходом на проектируемую трассу проектом предусмотрено прохождение автодороги местного значения протяженностью 5,8 км.

Проектное решение по строительству обхода региональной автодороги южнее г. Темрюка, а также поселков Светлый Путь и Красный Октябрь, даст возможность полностью вынести транзитный и грузовой автотранспорт за пределы населенных пунктов.

Пересечения всех автодорог с данной региональной дорогой решены в виде одноуровневых и разнуровневых развязок. На пересечении с железной дорогой предусмотрено строительство путепровода.

В настоящее время региональная автодорога на порт Кавказ проходит по территории ряда населенных пунктов Голубицкого и Ахтанизовского сельских поселений Темрюкского района.

В связи с этим для отвода грузового и транзитного транспорта из населенных пунктов схемой территориального планирования Темрюкского района было предусмотрено строительство объездного участка региональной автодороги «г. Темрюк – ст. Фонталовская» вдоль Ахтанизовского лимана, южнее ст. Голубицкой и п. Пересыпь с выходом на существующую трассу в

районе п. За Родину. Это проектное решение учитывалось и при разработке данного проекта.

Проектируемый объезд планируется проложить в северо-западном направлении от проектируемой автомобильной развязки на существующем южном обходе г. Темрюка в 2,5 км севернее п. Октябрьский. Протяженность проектируемого участка в границах Темрюкского поселения составляет 1,7 км.

В настоящее время от порта «Темрюк» параллельно Темрюкскому заливу по Вербной косе проходит грунтовая дорога, выходящая к х. Прорвенскому Славянского района, и вдоль которой размещены многочисленные рыболовецкие и охотничьи базы. Данным проектом генерального плана в северо-восточной прибрежной части поселения предусмотрено развитие зон размещения объектов рекреационного назначения, ввиду чего существующая автодорога планируется к реконструкции, и на расчетный срок классифицируется как местного значения. Протяженность данной автодороги в границах проектирования составляет 24 км.

На последующих стадиях проектирования необходимо разработать комплексную транспортную схему, исходя из местных условий, расположения и режима работы крупных градообразующих и грузопоглащающих предприятий, которая будет решать вопросы движения крупногабаритного и большегрузного транспорта, а также транспорта, перевозящего опасные грузы.

Данным проектом в центральной южной части города Темрюка вдоль южного обхода региональной автодороги предусмотрена зона транспортно-логистического назначения, где возможно размещение специализированного предприятия (автотерминала) для отстоя грузового автотранспорта, перевалки и хранения грузов.

Генеральным планом предусматривается создание единой системы транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой населенных пунктов и прилегающим к ним территориям. Такая система призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

Улично-дорожная сеть решена в виде непрерывной системы с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного и пешеходного движения, территориально-планировочной организации территории и характера застройки.

На последующих стадиях проектирования в зонах коммунально-складского назначения необходимо предусматривать размещение гаражей и открытых стоянок для постоянного хранения легкового автотранспорта. Также необходимо разработать схему размещения стоянок и парковок легкового транспорта на территории города, с учетом сложившейся и перспективной транспортной нагрузки в различных его районах, а также решить вопросы размещения, обустройства и оборудования притритуарных стоянок для легкового такси.

Основу производительных сил Темрюкского района в целом составляют агропромышленный, транспортный, санаторно-курортный и туристский комплексы.

Расширение сектора переработки грузов, идущих через морские порты района, обуславливает повышение объемов грузовых перевозок автомобильным транспортом. А развитие курортных зон приведет к увеличению подвижности населения и увеличению числа транспортных поездок и росту объемов пассажирских перевозок.

Целью развития сети автодорог является приведение ее уровня в соответствие с потребностями экономики и населения с точки зрения устойчивого развития планируемой территории. Для достижения этой цели на сети автомобильных дорог могут реализовываться различные стратегии, отличающиеся друг от друга основной решаемой задачей, приоритетами, набором мероприятий и их очередностью, объемами работ, потребленными ресурсами, сроками выполнения, эффективностью и другими характеристиками.

Основными приоритетами в развитии автотранспортной инфраструктуры планируемой территории, согласно Стратегии развития дорожного хозяйства Краснодарского края до 2020 года, являются:

- подвижность населения и доступность транспортных услуг, снижение аварийности, рисков и угроз безопасности, снижение доли транспорта в загрязнении окружающей среды;

- повышение уровня состояния автодорог для обеспечения оказания высококачественных услуг, достижение конкурентного уровня удельных транспортных издержек, повышение скорости и ритмичности продвижения товаров;

- использование инновационных технологий в строительстве;
- использование современных механизмов развития сети автодорог, включая государственное и частное партнерство;
- развитие сети автодорог в соответствии с потребностями экономики и общества, а также обеспечения условий перевозок высокотехнологичной продукции.

Основными целями развития дорожного хозяйства проектируемой территории, как района и края в целом, являются:

- формирование единого транспортного каркаса на базе сбалансированного развития эффективной сети автодорог;
- обеспечение транспортной доступности для населения в соответствии с социальными стандартами;
- повышение уровня безопасности движения на автодорогах;
- снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

Развитие транспортной инфраструктуры города обусловлено как положительной динамикой роста экономического потенциала, так и дальнейшим совершенствованием предоставляемых данной отраслью услуг. Одновременно, немаловажным фактором роста объемов на транспорте является продолжающееся повышение тарифов на пассажирские перевозки, вызванное увеличением цен на энергоресурсы и топливо.

Всего на территории Темрюкского городского поселения зарегистрировано 11553 единицы транспорта, из которых около 790 единиц грузового.

В районе отсутствуют специализированные предприятия, осуществляющие грузовые перевозки.

Основным специализированным автотранспортным предприятием в районе, выполняющим перевозки пассажиров, является ФГУП «Темрюкская автоколонна №2098». Маршрутная сеть, обслуживаемая ФГУП «Темрюкская АК-2098», состоит из 3 городских, 4 пригородных и 4 внутрирайонных

междугородных маршрутов. Подвижной состав включает в себя 31 единицу пассажирского транспорта.

В последние годы вырос спрос на услуги, предоставляемые автобусами малой вместимости. В настоящее время маршрутная сеть города насчитывает 6 маршрутов, которые ежедневно обслуживаются 56 таксомоторами. Незначительная разница в стоимости проезда по сравнению с автобусами большой и особо-большой вместимости, скорость доставки – основные причины по которым данный вид перевозок пользуется спросом у населения.

Кроме этого, в городе зарегистрированы предприятия, оказывающие населению услуги легкового такси: ООО «Метелица», ООО «Тройка», «Пятерочка», «Каскад», «Таксишаш».

Наращивание объемов пассажирских перевозок в ближайшее время будет осуществляться значительно медленнее, чем грузовых. И это обстоятельство нельзя рассматривать как негативное. Рост доходов темрючан уже к настоящему времени привел к тому, что более 50 процентов населения в трудоспособном возрасте имеют личный автомобильный транспорт. Тенденция увеличения числа автоводителей будет сохранена и в последующие годы. Однако именно этот факт указывает на социальную значимость общественного транспорта, ведь основными его пассажирами являются менее обеспеченные слои населения (пенсионеры, школьники, студенты, инвалиды).

Железнодорожный транспорт.

Развитие порта Темрюк также ведет к необходимости развития железнодорожного транспорта. В связи с тем, что на станции Темрюк намечается осуществлять формирование и отправление грузовых поездов, предусмотрено дополнительное развитие сооружений приемоотправочных и сортировочных парков, локомотиво-вагонного и путевого хозяйств, а также устройств парка накопления вагонов и расширение грузового двора.

Кроме развития ст. Темрюк намечена реконструкция ст. Красная Стрела (на 75-ом км магистрального участка Крымская - Кавказ) и электрификация участка Красная Стрела - Темрюк, увязанная со сроками электрификации участка Крымская - Кавказ.

Данным проектом предусмотрены резервные территории в западной зоне, прилегающие к станции Темрюк, для размещения грузовых терминалов. Для обслуживания пассажирских перевозок в проекте предусмотрена реконструкция привокзальной площади.

Авиатранспорт.

Аэропорт местных линий расположен в 5км западнее города Темрюк. В настоящее время, после строительства аэропорта Анапа, не функционирует. Площадка аэропорта используется для приема частных самолетов и как аэролюб.

Генеральным планом предлагается реконструкция и модернизация данного аэропорта, с некоторым поворотом взлетно-посадочной полосы, для обеспечения наилучших условий безопасности полетов. В перспективе аэропорт сможет принимать все виды легкомоторных самолетов.

Так же, согласно положениям Концепции развития курорта Голубицкая, на Ахтанизовском лимане предлагается размещение гидроаэропорта, что в условиях развития курортного и рекреационного комплекса района также будет играть положительную роль в привлечении рекреантов из других регионов России.

Речной транспорт.

Генеральным планом предусматривается развитие речного транспорта на реке Кубань, для чего необходимо проведение следующих мероприятий:

- * расчистка русла реки и увеличение судового хода;
- * строительство грузовых причалов на левом берегу для обслуживания промрайона;
- * строительство пассажирской пристани и речного вокзала на правом берегу в створе ул. Володарского;
- * сооружение пассажирских причалов;
- * оборудование причала для отстоя пассажирских судов;
- * организация местных водных линий по реке Кубани от пристани Темрюк.

Морской транспорт.

Морской порт Темрюк расположен в южной части Азовского моря в Темрюкском заливе, в двух милях от устья реки Кубань.

Морской порт Темрюк расположен в Темрюкском заливе Азовского моря на Таманском полуострове Краснодарского края. Порт принимает суда водоизмещением до 5 тыс. т. с осадкой до 4,6 м, открыт для навигации круглый год.

В порту осуществляется оказание услуг по перегрузке генеральных, наливных (сжиженные углеводородные газы и химические грузы), навалочных и насыпных грузов.

С железнодорожной сетью России порт соединен через магистраль Северо-Кавказской железной дороги.

В соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 мая 1998 года №625-р в морском порту Темрюк открыт многосторонний пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации для международного сообщения.

Развитие экономики Темрюкского городского поселения напрямую связано с развитием порта Темрюк. В настоящее время в границах порта осуществляют деятельность следующие компании: ОАО «Кубанское речное пароходство», ООО «Макрен-Нафта», ООО «Росхимтрейд», ООО «Мечел-Транс», ЗАО «Темрюк-Сотра», ООО «Союзтранзит», ЗАО «Темрюкский судоремонтный завод», ООО «КГС-мол», ОАО «Агрорыбсервис», ФГУП «Кубаньводтранссвязь», ОАО «КГС – порт», ОАО «Морской торговый порт Темрюк», ООО «Темрюкмортранс», ООО «Росмортранс –Темрюк», ООО «СТС-Автотор», ООО «Кубань-Терминал», ООО «Инвестиционная Группа «Стайер», Филиал СКУД ОАО «РЖД», ФГУ «Азчерыбовод», ФГУ «ЧерАзтехмордирекция», ТФ ФГУП «Росморпорт», ООО «Белый скит».

В порту находятся участки пунктов базирования частей Военно-Морского флота (ВМФ) России, которые не включены в территорию морского порта.

Наиболее значимыми предприятиями в порту являются:

- ООО «Темрюкмортранс» - основной вид деятельности - транспортная обработка грузов. Учредитель компании ОАО «Газпром». Более половины всего грузооборота порта «Темрюк» (55,15 %) приходится, именно на

данную компанию. В собственности предприятия имеет 3 причала, из них 2 протяженностью по 145 погонных метра и 1 причал - 90 п.м.

- ООО «Темрюк - Сотра» - располагает причалом длиной 248 п. м и двумя портальными кранами грузоподъемностью 32 т и 40 т. Рост грузооборота в прогнозируемом периоде предусмотрен за счет освоения полной проектной мощности причала № 2 протяженностью 420 п.м, мощностью 1200 тыс.т. грузов в год.

Несмотря на проблемы, которые стоят на пути развития порта (малые глубины, недостаточность электрических мощностей, слабое развитие подъездных путей), порт Темрюк занимает значительное положение в транспортной инфраструктуре не только края, но и всей страны. Уровень технической оснащённости, наличие 1394 п. м причалов, позволяет на сегодняшний день принимать под одновременную обработку 8 судов класса река-море грузоподъёмностью до 7 тысяч тонн. По состоянию на 01.09.2008 года грузооборот порта Темрюк составил 1,6 миллионов тонн, что на 94% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

До конца 2009 года он должен составить более 2,2 миллионов тонн. Ежегодный рост грузооборота порта ожидается на уровне 10-15 %.

Согласно генеральной схеме развития порта планируется довести грузооборот порта до 10 миллионов тонн, протяженность причалов до 7500 погонных метров, построить базу бункеровки судов, вторую очередь причала по перевалке сжиженных углеводородов, специализированные причалы по перевалке наливных, навалочных и контейнерных грузов.

Схемой территориального планирования Краснодарского края предусмотрено строительство морского универсального перегрузочного комплекса в западном районе порта Темрюк.

В настоящее время, в результате роста объёмов международной торговли, происходит преобразование мировой экономики в единую систему и интеграция деятельности в области перевозок в мировом масштабе.

Естественно, что и порты Тамани становятся частью этой огромной, изменяющейся конкурентной системы.

Существует три основных причины, в силу которых порты занимают стратегическое положение в современной производственной, торговой и транспортной системах Таманского полуострова.

Во-первых, порты являются начальными и конечными пунктами морской перевозки. Морским транспортом перевозится наибольшее количество грузов, как в контейнерах, так и навалом. Поэтому, по сравнению со всеми другими элементами транспортной цепочки, для портов всегда характерна самая высокая концентрация грузов. Эта концентрация грузов создаёт наилучшие возможности для достижения эффекта масштаба, когда требуются дополнительные виды промышленной, коммерческой и технической деятельности.

Во-вторых, если между различными континентами (или между странами, отделёнными относительно большими географическими расстояниями, что, как правило, обуславливает необходимость морских перевозок) существуют значительные различия в стоимости факторов производства, порты, вполне естественно, становятся той точкой, где преимущества различных факторов производства можно сочетать с наибольшей выгодой.

В-третьих, для мировой торговли порты остаются крупнейшими и наиболее важными пунктами стыковки различных видов транспорта, в которых расположены грузоотправители, экспедиторы, владельцы судов, судовые агенты, распределители грузов, компании по переработке грузов, упаковочные компании, операторы сухопутного транспорта, таможенные органы, грузовые инспекторы, банки, страховые компании и другие соответствующие органы. Таким образом, порты представляют собой и важные информационные центры.

Администрация Темрюкского городского поселения ведёт активную работу по созданию необходимых условий для развития порта Темрюк, в том

числе по привлечению инвесторов для создания дополнительных энергетических мощностей, непосредственному участию в построении новых логистических схем и технологий доставки грузов.

С этой же целью в данном генеральном плане принято решение о включении в границы города Темрюка территории морского порта с целью развития дополнительных площадок терминалов, запланировано строительство железнодорожных и автомобильных транспортных развязок.

Учитывая стратегическое географическое положение Темрюцкого района, цели и приоритеты Стратегии развития Краснодарского края до 2020 года, где транспортный комплекс края призван внести огромный вклад в решение общегосударственной задачи повышения конкурентоспособности международных транспортных коридоров, дальнейшее развитие Темрюцкого городского поселения Темрюцкого района должно происходить с учетом образования портовых особых экономических зон.

В этом случае реализация инвестиционных проектов обладает огромным мультипликативным эффектом, т.к. функционирование таких экономических зон приведет к росту товарооборота, к строительству новых железнодорожных, автомобильных путей, реконструкции всей транспортной системы, что увеличит и объем пассажирских перевозок, а следовательно, и приток туристов, повлечет бурное развитие обслуживающих производств: переработка, упаковка товаров в порту; приток новой рабочей силы ускорит жилищное строительство, развитие внешнеэкономической деятельности привлечет высококвалифицированные кадры в район.

Для дальнейшего развития портового комплекса необходимо решение следующих проблем:

1. низкий уровень развития железнодорожной инфраструктуры – отсутствие припортовых железнодорожных станций.
2. дефицит энергообеспечения, обусловленный значительным износом линий электропередачи, увеличением электрических нагрузок в связи с

бурным развитием объектов водно-транспортного узла, нефтегазовой промышленности.

3. растущие объемы грузопотоков требуют строительства новых и реконструкции действующих автомобильных дорог как федерального, так и регионального значения, а также создания специализированных автотранспортных предприятий.

2.2. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Диспропорция роста перевозок к объемам финансирования дорожного хозяйства привели к существенному ухудшению состояния автомобильных дорог и, как следствие, к росту доли дорожно-транспортных происшествий, причиною 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.

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

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет. Прогнозы на 2030 г. для Темрюцкого городского поселения предполагают дальнейший рост легкового и грузового транспорта. Городская транспортная инфраструктура не справляется с большим количеством индивидуального автотранспорта: возникают заторы, проблемы с паркованием автомобилей. Также транспорт воздействует на окружающую среду, загрязняя атмосферу, изменяя климат, увеличивая бытового 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, несомненно влияющих на здоровье.

Загрязнение атмосферы. Выбросы в воздух черного дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO₂), диоксид серы (SO₂) и озон (O₃)) приводят к множеству вредных проявлений для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. В Темрюкском городском поселении транспорт (автомобильный) служит самым главным источником бытового шума. Приблизительно 10 % 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 создают интенсивное движение транспорта, привел к тому, что все большее число родителей отвзят 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) топливно-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 Темрюкского городского поселения разработаны на основе тщательного и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Приоритетными направлениями развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;

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

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

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

4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

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

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

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

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

Генеральным планом муниципального образования Темрюкское городское поселение предлагается оптимизация сложившейся транспортной

структуры за счет дифференцирования транспортных осей по значимости путем реконструкции и модернизации существующих автодорог.

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

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

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

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

В настоящее время прослеживается тенденция развития дорожного сервиса, а также объектов придорожного обслуживания. Авторами проекта были выявлены основные точки притяжения данных объектов. На расчетный срок площадь таких зон составит 0,8 га. Зоны возможного размещения объектов дорожного сервиса предусмотрены в северо-западной части села Светлогорского вдоль автодороги "Подъезд к ст-це Эриванская".

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

1. Учет в территориальном планировании городского поселения мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период).
2. Обеспечение резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог (весь период).
3. Оказание содействия в выделении земельных участков для развития автомобильных дорог федерального и регионального значения в границах сельского поселения (весь период).

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

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

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

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

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

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

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

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

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

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

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

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

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

4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

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

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

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

Мероприятия по данному разделу:

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

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

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

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

В целях упорядочения организации дорожного движения:

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

4.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселения

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

Основными приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

- на первую очередь (2020 г.):
- расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в поселении;
- дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Темрюкского района и Краснодарского края;
- упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах поселения, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
- строительство новых главных и основных автодорог.

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

При планировании развития транспортной системы сельского поселения необходимо учитывать перспективное развитие транспортной системы района и региона в целом. Транспортная система сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления сельского поселения. Данные Программой предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагаются 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 Темрюкского района и органов государственной власти Краснодарского края по развитию транспортной инфраструктуры.

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

Мероприятиями в части развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

- инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства – 2017 г.;
- 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 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 эффективно реализация Программы по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

высокий (Е 95%);

удовлетворительный (Е 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 Темрюкского городского поселения является регулярный контроль ситуации в сфере транспортной инфраструктуры, а также анализ выполнения мероприятий по модернизации и развитию объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренных Программой.

Мониторинг Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры включает следующие этапы:

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

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

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

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

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 дорог общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в

общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, %;

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

Таблица 7.

№ п/п	Показатели	Единица измерения	2017	2018	2019	2020	2021-2030
1)	Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения	км.	1,3	0,7	0,7	0,7	7,0
2)	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%.	-	-	-	-	-
3)	Доля ДТП, совершено которых соответствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП	%	0	0	0	0	0

Раздел 6. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Темрюкского городского поселения Темрюкского района

Функциональный механизм реализации Программы включает следующие элементы:

-стратегическое планирование и прогнозирование (определение стратегических направлений, темпов, пропорций структурной политики развития хозяйственного комплекса сельского поселения в целом, его важнейших отраслевых и межотраслевых комплексов), трансформированное

в систему программных мероприятий (проектов) и плановых показателей их результативности;

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

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

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

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

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

Заместитель главы
Темрюкского городского поселения
Темрюкского района



Д.А. Немудрый