

**ПРОГРАММА
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
ПОСЕЛОК КУРАГИНО
КУРАГИНСКОГО РАЙОНА
КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ
на 2019 – 2036 годы**

2019 год

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ.....	6
1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	9
1.1 Анализ положения Красноярского края в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения муниципального образования поселок Курагино в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации	9
1.2 Социально-экономическая характеристика муниципального образования поселок Курагино, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса	10
1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта	12
1.3.1. Автомобильный транспорт.....	13
1.3.2. Водный транспорт.....	14
1.3.3. Воздушный транспорт	14
1.3.4. Железнодорожный транспорт	14
1.4. Характеристика сети дорог муниципального образования поселок Курагино, параметры дорожного движения.....	15
1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в муниципальном образовании поселок Курагино, обеспеченность парковками (парковочными местами)	19
1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока	21
1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	24
1.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств.....	25
1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения	25
1.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.....	27
1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры муниципального образования поселок Курагино	30
1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования поселок Курагино	35
1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.....	37
2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ПОСЕЛОК КУРАГИНО	39
2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития	39
2.2. Прогноз транспортного спроса муниципального образования поселок Курагино, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта	40
2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	41
2.4. Прогноз развития дорожной сети.....	42
2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.....	42
2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.....	43
2.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения	44

3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА	46
4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	49
4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта	49
4.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	50
4.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	50
4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	51
4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	52
4.6. Мероприятия по развитию сети дорог	53
5. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	55
5.1 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков	55
5.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем	56
5.3 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения	60
5.4. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности	61
6. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	63
7. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	69
8. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ПОСЕЛОК КУРАГИНО	74

ВВЕДЕНИЕ

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

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

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

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

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

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры.

Основными целями программы являются:

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

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

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

ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования поселок Курагино Курагинского района Красноярского края на 2019-2036 годы.
Основание для разработки программы	<ul style="list-style-type: none"> – Статья 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ; – Статья 5 Федерального закона от 29 декабря 2014 года №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; – Генеральный план муниципального образования поселок Курагино Курагинского района Красноярского края на период до 2036 года; – Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
Заказчик Программы	Администрация муниципального образования поселок Курагино 662910, Красноярский край, Курагинский район, пгт. Курагино, ул. Партизанская, 183
Разработчик Программы	ООО «ЭнергоАудит» 160011, г. Вологда, ул. Герцена, д. 56, оф. 202 тел/факс: 8 (8172) 75-60-06, 733-874, 730-800
Цели и задачи программы	<p><i>Цель программы:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; – повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения; – повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; – создание условий для управления транспортным спросом. <p><i>Задачи программы:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям; – повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения; – обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения; – увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей; – создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;

	– создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения; – развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью.					
Целевые показатели (индикаторы) реализации программы	№ п/п	Индикатор (целевой показатель)	Данные для установки целевого показателя	Единица измерения	Показатели в соответствии с ПКР ТИ	Фактические показатели
	1	Качество транспортной инфраструктуры	Общая протяженность дорог – всего	км	245,5	212,46
			Протяженность дорог с твердым покрытием и грунтовых дорог, не отвечающих нормативным требованиям	км	0	127,46
	2	Доступность транспортной инфраструктуры	Доля обеспеченности населения МО маршрутами общественного транспорта	%	100	100
			Доля общественного транспорта, доступного для маломобильных групп населения	%	100	0
	3	Затраты на мероприятия по ремонту объектов транспортной инфраструктуры	Бюджетное финансирование	млн. руб.	1558,4	
			Привлечение частных инвестиций	млн. руб.	-	
	4	Затраты на мероприятия по строительству объектов транспортной инфраструктуры	Бюджетное финансирование	млн. руб.	662,9	
			Привлечение частных инвестиций	млн. руб.	1,0	
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий: 1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями. 2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.					

	<p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.</p> <p>3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</p> <p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.</p> <p>4. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</p> <p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.</p> <p>5. Мероприятия по организации дорожного движения.</p> <p>Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.</p> <p>6. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных и велосипедных дорожек.</p> <p>Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения.</p>
Срок и этапы реализации программы	<p>Мероприятия Программы охватывают период 2019 – 2036 годы. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные Программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам.</p> <p>Этапы реализации программы:</p> <p>I этап: 2019-2023 гг.;</p> <p>II этап: 2024-2036 гг.</p>
Объемы и источники финансирования программы	<p>Объем финансирования Программы составляет в 2019-2036 годах – 2181800 тысяч рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.</p> <p>Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2019-2036 годах, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.</p> <p>Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода</p>

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

1.1 Анализ положения Красноярского края в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения муниципального образования поселок Курагино в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Красноярский край – субъект Российской Федерации в Сибирском федеральном округе; относится к Восточно-Сибирскому экономическому району.

Административный центр – город Красноярск.

Граничит с Республикой Якутией и Иркутской областью на востоке, с Тувой и Хакасией на юге, с Кемеровской, Томской областями, Ханты-Мансийским и Ямало-Ненецким автономными округами на западе.

Красноярский край является крупным транспортно-распределительным и транзитным узлом Сибирского федерального округа. Транспортный комплекс края представлен всеми видами транспорта, включая трубопроводный.

Краткая характеристика муниципального образования поселок Курагино

Территория муниципального образования п. Курагино расположена в юго-западной части Курагинского района и имеет статус городского поселения.

Законом Красноярского края от 18.02.2005 № 13-3009 «Об установлении границ и наделении соответствующим статусом муниципального образования Курагинский район и находящихся в его границах иных муниципальных образований», п. Курагино наделен статусом муниципального образования, в состав которого входят городской населенный пункт рабочий поселок Курагино, сельские населенные пункты: поселок Ойха и поселок Студеный.

Площадь муниципального образования п. Курагино составляет 16069 га. Численность населения на начало 2019 г. – 13843 чел.

Центр муниципального образования – пгт. Курагино, расположен на юге Красноярского края. Расстояние до г. Абакана 100 км, до г. Красноярска по автодороге «Минусинск – Выезжий Лог – Красноярск» – 380 км. На территории муниципального образования находится железнодорожная станция Курагино – одна из крупнейших на Южно-Сибирской магистрали «Абакан-Тайшет».

Специализация муниципального образования поселок Курагино: добыча общераспространенных полезных ископаемых, сельскохозяйственное производство, железнодорожный транспорт, лесозаготовки.



Рисунок 1.1 – Схема расположения границ муниципального образования поселок Курагино

1.2 Социально-экономическая характеристика муниципального образования поселок Курагино, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Демографическая ситуация и анализ численности населения

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

Таблица 1.1

Численность населения

Населенный пункт	01.01.2015	01.01.2016	01.01.2017	01.01.2018	01.01.2019
пгт. Курагино	13291	15280	14600	13152	13350
п. Ойха	524	420	465	489	493
п. Студенческий	0	0	0	0	0
ИТОГО	13815	15700	15065	13641	13843

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

Анализ экономической ситуации

На территории муниципального образования поселок Курагино действуют промышленные, перерабатывающие и энергоснабжающие и сельскохозяйственные предприятия. Значительное количество частных предпринимателей обеспечивают население продуктами и товарами первой необходимости.

Жилищный фонд

Жилищный фонд муниципального образования п. Курагино составляет 312,3 тыс. м² общей площади жилых помещений. Средняя обеспеченность жилищным фондом на 1 жителя – 22,8 м²/чел.

Большая часть жилищного фонда муниципального образования поселок Курагино расположена в одноэтажных жилых домах с приусадебным земельным участком (83,8% от общей площади жилищного фонда).

Деревянные жилые дома составляют 78,9% от общей площади жилых помещений, в то время как 20,6% приходится на капитальные жилые дома, 0,5% – дома из прочих материалов.

Значительная доля жилищного фонда муниципального образования п. Курагино находится в частной собственности граждан (82,9%). Муниципальный жилищный фонд составляет 15,1 % от общей площади жилищного фонда, ведомственный – 2%.

Оценка транспортного спроса

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

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

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

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

Узловые объекты транспортной инфраструктуры. К ним можно отнести железнодорожные станции.

Передвижение населения на территории муниципального образования поселок Курагино имеет сложную комбинированную структуру. Сочетается как пешеходные, так и транспортные передвижения, включающие в себя индивидуальный и общественный транспорт. Выбор способа передвижения, вида транспорта и степени их использования зависят от ряда факторов: социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к референтной группе), личностные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий, экономическое положение, образ жизни, представление о себе), культурные (культура, субкультура, принадлежность к социальному классу), психологические (мотивация), состояние развития транспортной системы, качество транспортного обслуживания территории, уровень автомобилизации, расстояние передвижения и др.

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

Пассажирские перевозки в муниципальном образовании осуществляются, как муниципальным транспортом, так и частным. В транспортной отрасли муниципального образования действуют регулярные междугородные, пригородные и внутригородские автомобильные (автобусные) пассажирские перевозки, подчиняющиеся расписанию.

1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

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

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

Внешние грузовые и пассажирские перевозки, обеспечивающие связь муниципального образования поселок Курагино с прилегающими муниципальными образованиями осуществляются железнодорожным и автомобильным видами транспорта.

1.3.1. Автомобильный транспорт

Основным видом внешнего транспортного сообщения является автомобильный транспорт, обеспечивающий грузовые и пассажирские перевозки.

Автомобильный транспорт. Существующая транспортная структура муниципального образования состоит из автомобильных дорог общего пользования регионального и местного значения.

Автомобильные дороги общего пользования регионального значения:

III категории

- Автодорога «Курагино-Брагино-Тагашет»;
- Автодорога «Минусинск-Курагино-Артемовск».

IV категории

- Обход Курагино;
- Автодорога «Курагино-Черемшанка» (улица Лесная п. Курагино).

Автомобильные дороги общего пользования местного значения:

К ним относятся автодороги населенных пунктов и имеют преимущественно щебеночное покрытие.

Общая протяженность автодорог общего пользования местного значения составляет 189,36 км.

Уровень автомобилизации населения района по индивидуальному легковому автотранспорту выше среднего уровня по России.

Общественный транспорт

Пассажирские перевозки в районе и поселениях осуществляются, как муниципальным транспортом, так и частным. В п. Курагино расположено муниципальное предприятие «Автоколонна Курагинского района», основным видом деятельности которого является междугородные, пригородные и внутригородские автомобильные (автобусные) пассажирские перевозки, подчиняющиеся расписанию.

Информация по муниципальным маршрутам в представлена в разделе 1.6.

Для обслуживания пассажиров междугородных и пригородных автобусных маршрутов в п. Курагино имеется здание автокасы, расположенное в приспособленном помещении по адресу ул. Трактовая, д. 24.

Мостовые сооружения на дорогах поселения

В п. Курагино мосты существуют в створе улично-дорожной сети при пересечении р. Черемшанки: ул. Партизанского, ул. Новостройка, мкр. Колхозный, ул. Школьная, внутри мкр. РЭС, автодорога, проходящая севернее железнодорожного подъездного пути и сам железнодорожный подъездной путь.

Грузовые перевозки

Грузовые перевозки автомобильным транспортом осуществляются неспециализированными предприятиями и индивидуальными предпринимателями. В Курагино существуют 4 транспортных компании ИП по перевозке грузов.

Объекты транспортного обслуживания автомобилей

В муниципальном образовании поселок Курагино обслуживание транспортных средств осуществляется на станциях технического обслуживания автотранспорта и автозаправочных станциях.

В п. Курагино размещается 5 станций технического обслуживания (СТО) легковых автомобилей на 9 постов для ремонта автомобилей.

Таблица 1.2

Размещение станций технического обслуживания автомобилей в пгт. Курагино

Адрес	Количество мест для ремонта
- ул. Щетинкина, 54 Б2	3
- ул. Партизанская, 337 «А» сооружение 2	1
- пер. Советский, 44 «В»	2
- ул. Советская, 27 «Е»	2
- ул. Кирова, 51	1

В пгт. Курагино расположено 6 АЗС и 2 АГЗС.

Таблица 1.3

Размещение автозаправочных станций

Наименование сооружения	Местоположение	Количество колонок
АЗС	пгт. Курагино пер. Советский, д. 39	5
АЗС	пгт. Курагино ул. Партизанская, д. 64	2
АГЗС	пгт. Курагино ул. Северная, д. 27 А	2
АЗС	пгт. Курагино пер. Советский, д. 72	4
АЗС	пгт. Курагино ул. Бочкарева, д. 115	4
АЗС	пгт. Курагино ул. Кирова, д. 49	6
АЗС	пгт. Курагино ул. Заводская, д. 204	4
АГЗС	пгт. Курагино пер. Советский, д. 41	2

1.3.2. Водный транспорт

На территории муниципального образования поселок Курагино водный транспорт не функционирует.

1.3.3. Воздушный транспорт

На территории муниципального образования поселок Курагино имеются вертолетная площадка и взлетно-посадочная полоса в пгт. Курагино по ул. Бочкарева. На данный момент используются только для целей МЧС.

1.3.4. Железнодорожный транспорт

По юго-восточной окраине пгт. Курагино проходит железнодорожная линия «Междуреченск-Абакан-Тайшет» электрифицированная, частично 2-х путная.

Железнодорожная станция Курагино, расположена в двух километрах от жилой застройки административного центра района. При станции размещаются: дистанция пути, дистанция связи, путевая машинная станция № 181.

По станции Курагино к основным, прибывающим грузам относятся нефтяные, угольные грузы и минерально-строительные материалы, а к отравляющимся – минерально-строительные материалы.

Через станцию Курагино ежедневно проходят пассажирские поезда «Красноярск – Абакан» и «Абакан – Красноярск» и электрички «Абакан – Кошурниково» и «Кошурниково – Абакан».

Также, по территории пгт. Курагино проходит железнодорожный подъездной путь к промышленным предприятиям, протяженностью 9,6 км, который пересекает на отдельных участках жилую застройку и проходит по берегу реки Туба.

1.4. Характеристика сети дорог муниципального образования поселок Курагино, параметры дорожного движения

Общая характеристика дорожной сети на территории муниципального образования поселок Курагино представлена в таблице 1.4.

Таблица 1.4

Основные характеристики протяженности дорог

№ п/п	Показатели	Протяженность, км
1	Общая протяженность автомобильных дорог	212,46
-	Федерального значения	-
-	Регионального значения	23,1
-	Межмуниципального значения	-
-	Местного значения	189,36
-	Автозимники	-
-	Частные	-
-	Бесхозные	-

Перечень и характеристика автомобильных дорог регионального значения представлены в таблице 1.5.

Таблица 1.5

Характеристика региональных дорог на территории муниципального образования поселок Курагино

№ п/п	Наименование	Всего км	А/б	Щеб. грав	Категория
1	Курагино-Брагино-Тагашет	10,6	10,6	-	III
2	«Саяны» (Минусинск-Курагино-Артемовск)	4,5	4,5	-	III
3	Обход Курагино	7,0	7,0		IV
4	пгт. Курагино ул. Лесная (Курагино-Черемшанка)	1,0	1,0		IV
	Всего	23,1	23,1		

Улично-дорожная сеть представляет сеть улиц и проездов обеспечивающая удобные, быстрые и безопасные транспортные связи со всеми функциональными зонами, с другими населенными пунктами системы расселения, объектами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

Основная цель в проектировании улично-дорожной сети – обеспечение удобных и надежных транспортных связей всех территорий населенных пунктов с объектами приложения труда, зонами отдыха, внешними дорогами, а также обеспечение высокой эффективности использования территории.

Согласно ст. 14 и 14.1. ФЗ-131 непосредственно к полномочиям администрации муниципального образования относятся организация освещения улиц и установка указателей с названиями улиц и номеров домов. Так же в полномочия местного самоуправления входят вопросы содержания и строительства автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений в границах населенных пунктов, а также предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания.

Улично-дорожная сеть рассматривается как элемент транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры муниципального образования. Планирование развития улично-дорожной сети ведется, исходя из потребностей поселения в транспортной, инженерной и социальной инфраструктурах, а также исходя из того, что инфраструктурные объекты не только обеспечивают функционирование территории, но и определяют развитие в долгосрочной перспективе.

Между тем, состояние дорожной сети муниципального образования поселок Курагино не в полной мере соответствует экономическим и социальным потребностям в целом. Проблема особенно обострилась в последнее время в связи с недостаточным финансированием для сохранения существующей сети дорог, а тем более для ее модернизации (капитального ремонта).

Автомобильные дороги подвержены влиянию окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Для соответствия дорог нормативным требованиям необходимо своевременно, с полнотой и качеством выполнять работы по содержанию, ремонту, капитальному ремонту, что зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

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 не отремонтированных участков, увеличению количества участков с уровнем загрузки выше нормативного и участков с неудовлетворительным транспортно-эксплуатационным состоянием.

В состав муниципального образования поселок Курагино входят три населенных пункта: пгт. Курагино, п. Ойха, п. Студеный. По транспортным улицам, особенно центральной пгт. Курагино, осуществляется интенсивное автомобильное движение, бесперебойность которого во многом зависит от состояния дорог и искусственных сооружений.

Таблица 1.6

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения
муниципального образования поселок Курагино

Населенный пункт	Наименование улицы	Протяженность, км	Площадь покрытия, м ²	Тип покрытия
пгт. Курагино	пер.бр. Аникиенко	1,8	10800	Асф. (0,163)
пгт. Курагино	ул. Аэродромная	2,3	13800	щебень
пгт. Курагино	пер.бр. Бухаркиных	1,6	9600	щебень
пгт. Курагино	пер. Береговой	1	5500	щебень
пгт. Курагино	ул. Бочкарева	2,9	20300	асф.(2,5)
пгт. Курагино	пер. Больничный	1,2	8400	асф.
пгт. Курагино	ул. Березовая	3,2	17600	щебень
пгт. Курагино	ул. Бузулаева	0,5	2750	щебень
пгт. Курагино	ул. Ведерникова	0,5	2750	щебень
пгт. Курагино	ул. Вокзальная	2,2	15400	асф.
пгт. Курагино	ул.Вл. Листьева	0,9	5400	Асф.(0.11)
пгт. Курагино	пер. Гагарина	1,5	9000	щебень
пгт. Курагино	ул. Городок	0,9	4950	щебень
пгт. Курагино	ул. Горького	1,9	11400	щебень
пгт. Курагино	ул. Декабристов	1,5	9000	щебень

Населенный пункт	Наименование улицы	Протяженность, км	Площадь покрытия, м ²	Тип покрытия
пгт. Курагино	ул. Дорожная	0,78	4680	щебень
пгт. Курагино	ул. Есенина	0,5	2750	щебень
пгт. Курагино	ул. Железнодорожная	1,2	8400	щебень
пгт. Курагино	ул. Журавлева	0,5	2750	щебень
пгт. Курагино	пер. Заречный	0,9	4950	щебень
пгт. Курагино	ул. Заводская	3,4	20400	щебень
пгт. Курагино	ул. Звездная	2,4	13200	щебень
пгт. Курагино	ул. Зеленая	1,6	8800	щебень
пгт. Курагино	ул. Зеленая поляна	0,8	4400	щебень
пгт. Курагино	ул. З.Космодемьянской	2,6	15600	щебень
пгт. Курагино	ул. Ирбинская	1,08	6480	щебень
пгт. Курагино	ул. Каратузская	1,9	10450	щебень
пгт. Курагино	ул. Кирова	2,2	13200	Асф. (0,76)
пгт. Курагино	ул. Кошурникова	1,4	8400	асф.
пгт. Курагино	ул. Комсомольская	3,1	21700	асф
пгт. Курагино	ул. Королева	0,9	5400	асф.
пгт. Курагино	ул. Кравченко	1,9	11400	щебень
пгт. Курагино	ул. Красноярская	1	5500	Асф. (0,8)
пгт. Курагино	пер.Красный Возчик	1,4	7700	щебень
пгт. Курагино	пер. Крестьянский	2,4	13200	щебень
пгт. Курагино	ул. Крестьянская	1,2	7200	щебень
пгт. Курагино	ул. Курнатовского	1,9	11400	щебень
пгт. Курагино	ул. Космонавтов	1,3	7800	щебень
пгт. Курагино	пер. Колхозный	2,4	15600	асф.(0,9)
пгт. Курагино	пер. Кооперативный	2,9	20300	асф.
пгт. Курагино	пер. Коммунальный	0,5	2750	щебень
пгт. Курагино	ул. Лебедевой	1,2	7200	щебень
пгт. Курагино	ул. Лесная	4,9	34300	асф.(0,7)
пгт. Курагино	ул. Ленина	2,95	20650	асф.
пгт. Курагино	ул. Лепешинских	1,9	13300	асф.(0,3)
пгт. Курагино	ул. Ломоносова	1,5	10500	асф.(0,3)
пгт. Курагино	ул. Луговая	1,2	7200	щебень
пгт. Курагино	пер. Макаренко	0,5	3500	асф.(0,5)
пгт. Курагино	ул. Марийская	2,7	18550	асф(1,55)
пгт. Курагино	ул. Майская	0,5	3000	щебень
пгт. Курагино	ул. Маяковского	1,9	11400	щебень
пгт. Курагино	ул. Механизаторов	0,9	5400	щебень
пгт. Курагино	ул. Мелиораторов	0,9	5400	асф.
пгт. Курагино	ул. Минусинская	0,7	3850	щебень
пгт. Курагино	ул. Молодежная	2,5	15000	щебень
пгт. Курагино	ул. Монаенко	1,8	10800	щебень
пгт. Курагино	ул. Надежды	0,75	4125	щебень
пгт. Курагино	ул. Ново-Молодежная	0,3	1650	щебень
пгт. Курагино	ул. Новостройка	1,5	10500	асф.
пгт. Курагино	ул. Новая	0,8	4000	щебень
пгт. Курагино	ул. Островская	2,6	13200	щебень
пгт. Курагино	пер. Октябрьский	0,5	2750	щебень
пгт. Курагино	пер. О.Кошевого	0,7	3850	Асф. (0,49)
пгт. Курагино	ул. Партизанская	10	70000	асф.
пгт. Курагино	ул. Паромная	1,5	9000	щебень
пгт. Курагино	ул. Петряева	1,9	11400	щебень
пгт. Курагино	ул. Первомайская	1,2	7200	щебень
пгт. Курагино	пер. Полевой	0,7	3850	щебень
пгт. Курагино	пер. Пионерский	0,5	2750	щебень
пгт. Курагино	ул. Предмостная	1,2	7200	щебень
пгт. Курагино	пер. Проточный	0,7	3850	щебень
пгт. Курагино	ул. Провсоюзов	0,9	4950	щебень
пгт. Курагино	ул. Пушкина	2,9	20300	асф.(1,7)
пгт. Курагино	ул. Рабочая	0,7	3850	щебень

Населенный пункт	Наименование улицы	Протяженность, км	Площадь покрытия, м ²	Тип покрытия
пгт. Курагино	ул. Рогозинского	2,21	14300	щебень
пгт. Курагино	ул. Рябиновая	2,3	12650	щебень
пгт. Курагино	пер. Садовый	0,6	3300	щебень
пгт. Курагино	ул. Северная	5	30000	щебень
пгт. Курагино	ул. Северо-Байкальская	0,9	5400	щебень
пгт. Курагино	пер. Советский	3	21000	асф.
пгт. Курагино	ул. Советская	2	14000	асф.
пгт. Курагино	ул. Спортивная	0,9	4950	щебень
пгт. Курагино	ул. Солнечная	1,2	7200	щебень
пгт. Курагино	ул. Стасовой	1,3	7150	щебень
пгт. Курагино	ул. Стофато	0,5	3000	щебень
пгт. Курагино	ул. Степная	1,2	7200	щебень
пгт. Курагино	ул. Строителей	0,6	3300	щебень
пгт. Курагино	ул. Тракторная	0,6	4200	асф
пгт. Курагино	пер. Транспортный	1,2	6600	щебень
пгт. Курагино	ул. Тубинская	1,8	10800	щебень
пгт. Курагино	пер. Тубинский	1,2	6600	щебень
пгт. Курагино	пер. Тупиковый	0,3	1650	щебень
пгт. Курагино	ул. Тютчева	1,8	12600	Асф (0,9)
пгт. Курагино	ул. Фрунзе	1,6	8800	щебень
пгт. Курагино	ул. Челябинская	2,75	16500	щебень
пгт. Курагино	ул. Чехова	0,9	5400	щебень
пгт. Курагино	пер. Черемшанский	0,8	4400	щебень
пгт. Курагино	ул. Школьная	1,2	7200	асф
пгт. Курагино	пер. Школьный	0,5	3000	щебень
пгт. Курагино	ул. Щетинкина	1,8	12600	асф.
пгт. Курагино	ул. Энергетиков	1,3	7800	асф.
пгт. Курагино	ул. Юности	1,6	8800	щебень
пгт. Курагино	ул. Южная	1,2	7200	щебень
пгт. Курагино	ул. Генерала Лебеда	1,1	6600	Асф (0,7)
пгт. Курагино	ул. Тоннельщиков	1,3	7800	Асф (0,5)
п. Ойха	ул. Юбилейная (п. Ойха)	1,3	7150	щебень
п. Ойха	ул. Ягодная (п. Ойха)	1,4	7700	асф.
п. Ойха	ул. Трудовая (п. Ойха)	1,2	8400	асф.
п. Ойха	ул. Мира (п. Ойха)	2	12000	асф.
п. Ойха	ул. Подгорная (п. Ойха)	1,8	9900	щебень
п. Ойха	ул. Ключевая (п. Ойха)	1,2	6600	щебень
п. Ойха	ул. Рошинская	2,9	17400	щебень
п. Ойха	пер. Западный	0,2	1200	щебень
п. Ойха	Дорога от пер. Советский до кладбища	1	7000	асф.
п. Ойха	Дорога от ул. Вокзальная до приемного бункера очистных сооружений	0,15	900	гравий
п. Ойха	участок дороги от ул. Марийской № 73 до ул. Тоннельщиков № 18	0,25	1500	Асф. (0,163)
п. Студеный	Подъезд к поселку	1,5	9000	гравий

Недостатками улично-дорожной сети на сегодняшний день являются:

- нет возможности произвести строительство тротуаров, в связи с тем, что дома иной застройки расположены близко к дорогам общего пользования на территории муниципального образования поселок Курагино;
- отставание развития дорожно-уличной сети от роста уровня автомобилизации.

Соотношение дорог по типам покрытия на территории муниципального образования поселок Курагино приведено в таблице 1.7.

Таблица 1.7

Основные характеристики улично-дорожной сети

Наименование показателя	Количество, км	Состояние	Нуждающиеся в замене, км
Протяженность улично-дорожной сети с асфальтовым покрытием проезжих частей	54,6	удовлетворительное	
Протяженность улично-дорожной сети с цементобетонным покрытием проезжих частей	0,3	удовлетворительное	
Протяженность улично-дорожной сети с щебеночным покрытием проезжих частей	124,48	удовлетворительное	
Протяженность улично-дорожной сети с грунтовым покрытием проезжих частей	2,98	удовлетворительное	
Протяженность улично-дорожной сети с песчано-гравийным покрытием проезжих частей	-	-	-

Состояние автомобильных дорог в целом оценивается как удовлетворительное.

Содержание дорог в муниципальном образовании поселок Курагино осуществляется в основном проведением следующих видов работ:

- в летнее время – грейдирование дорожного полотна;
- в зимнее время – грейдирование, уборка снега отвалом.

Оценка качества содержания дорог – удовлетворительная.

Интенсивность дорожного движения на территории поселка Курагино в общем показателе не высокая. Более высокая интенсивность движения (в сутки) наблюдается по главным улицам.

1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в муниципальном образовании поселок Курагино, обеспеченность парковками (парковочными местами)

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

Данные по уровню автомобилизации на 2018 год отсутствуют.

По данным ГУ МВД России по Красноярскому краю УГИБДД, в Курагинском районе и п. Курагино на 01.01.2016 год состояло на регистрационном учете, за юридическими и физическими лицами, ориентировочно 27458 единиц транспортных средств, в том числе 1500 мотоциклов, 25958 автомобилей, из них 23968 легковых, 1464 грузовых, 526 автобусов.

Уровень автомобилизации, при численности населения Курагинского района 45,75 тыс. человек, составляет на 1000 жителей – 600 единиц всех видов транспортных средств, в том числе всеми автомобилями – 567 единиц, автобусами – 12 единиц, легковыми автомобилями – 524 единицы, грузовыми автомобилями – 32 единицы, мотоциклами – 33 единицы.

Уровень автомобилизации населения района по индивидуальному легковому автотранспорту выше среднего уровня по России.

Исходя из вышеуказанной обеспеченности автотранспортом, в Курагинском поселении, при населении 13,721 тыс. человек, может быть 8247 единицы транспортных средств, в том числе мотоциклов – 453, автомобилей – 7794 из них: легковых – 7190, автобусов – 165, грузовых – 439.

Очень высокий уровень автомобилизации на территории муниципального образования поселок Курагино требует организацию мест хранения личного транспорта, устройство парковок, организацию дорожного и пешеходного движения.

Частный транспорт жителей поселка хранится в гаражах, расположенных на территории приусадебных участков. Транспорт, как частных владельцев, так и муниципальных предприятий, хранится в гаражах, расположенных на территориях организаций.

Общее количество парковочных мест на территории муниципального образования поселок Курагино представлено в таблице 1.8.

Таблица 1.8

Парковочные места

Местоположение	Количество мест
пгт. Курагино ул. Гагарина, 29	4
пгт. Курагино ул. Партизанская, 100	4
пгт. Курагино ул. Партизанская, 45 А	3
пгт. Курагино ул. Партизанская, 152 А	4
пгт. Курагино ул. Щетинкина, 54 г	4
пгт. Курагино ул. Советская, 8	7
пгт. Курагино ул. Партизанская, д. 154	4
пгт. Курагино ул. Партизанская, д.136	3
пгт. Курагино ул. Партизанская, д.47	4

Спрос на парковки в зонах повышенного притяжения пассажиропотока уже сегодня превышает ёмкость парковочного пространства. Припаркованный на проезжей части автотранспорт является существенным фактором замедления движения транспортных потоков. Кроме того, пропускную способность улично-дорожной сети снижает дополнительный трафик, создаваемый автотранспортом, курсирующим в поисках места для парковки. На перспективу необходимо предусмотреть обустройство дополнительных парковочных мест для автотранспортных средств возле социально значимых объектов.

Не менее остро стоит проблема с местами хранения автотранспорта в «спальных» районах. Хранение личного транспорта на территории индивидуальной жилой застройки осуществляется в границах личных участков. Жители многоквартирной жилой застройки осуществляют хранение личного транспорта на придомовых стоянках и в гаражах индивидуального транспорта. Из-за нехватки парковочного пространства владельцы автотранспортных средств оставляют их на газонах, тротуарах, детских и спортивных площадках и прочих территориях, не предназначенных для данных целей.

Грузовые автомобили и автобусы хранятся на территории промышленных и коммунальных предприятий и участках производства индивидуальных предпринимателей.

Главной целью регулирования парковочного пространства является формирование комфортной и доступной среды. Для достижения данной цели необходимо выполнение следующих условий:

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

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

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

В настоящее время муниципальное образование поселок Курагино обслуживается автомобильным, и ж/д транспортом.

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

Автомобильный транспорт

Автомобильный транспорт является базовым элементом транспортной системы муниципального образования. Данный вид транспорта занимает первое место по объемам перевозок пассажиров.

Пассажирские перевозки в районе и поселениях осуществляются, как муниципальным транспортом, так и частным.

Таблица 1.9

Муниципальные маршруты пассажирских перевозок автотранспортом

Маршрут	Номер маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Протяженность маршрута, км	Наименование организации, осуществляющей перевозки
Муниципальный маршрут	1	Паром-п.Тоннельщик	Остановка «Паром»	17,5	ИП Мурзенков А.В.
			Остановка «Мостик»		
			Остановка «Визит»		
			Остановка «ОПХ»		
			Остановка «ТО-22»		
			Остановка «Нефтебаза»		
			Остановка «Центр ЗОЖ»		
			Остановка «Пенькозавод»		
			Остановка «ХПП»		
			Остановка «Гостиница Туба»		
			Остановка «РайОНО»		
			Остановка «РЭС-5» пер. Советский		
			Остановка «Рынок»		
			Остановка «Администрация»		
			Остановка «Ресторан Кизир»		
			Остановка «Детская площадка»		
			Остановка «Черемшанка»		
			Остановка «Полевой»		
			Остановка «Мясная лавка»		
			Остановка «Райтоп»		
			Остановка «СМП»		
			Остановка «Каспий»		

Маршрут	Номер маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Протяженность маршрута, км	Наименование организации, осуществляющей перевозки
			Остановка «Марийская»		
			Остановка «Фея»		
			Остановка «Спортивная ПМС»		
			Остановка «Поселок Тоннельщик»		
Муниципальный маршрут	2	п.Ойха-ЖД вокзал	Остановка «Ойха»	16,2	ИП Мурзенков А.В.
			Остановка «Паром»		
			Остановка «Мостик»		
			Остановка «Визит»		
			Остановка «ОПХ»		
			Остановка «ТО-22»		
			Остановка «Магазин Продукты плюс»		
			Остановка «Аэропорт»		
			Остановка «Пилорама»		
			Остановка «Магазин Зеленый»		
			Остановка «Бочкарева»		
			Остановка «ЦРБ»		
			Остановка «СОШ № 1»		
			Остановка «Магазин Марина»		
			Остановка «Надежда»		
			Остановка «РЭС - 5»		
			Остановка «Рынок»		
			Остановка «Школа № 3»		
			Остановка «Магазин Пирамида»		
			Остановка «Школьная»		
			Остановка «Пенсионный фонд»		
			Остановка «Мясная лавка		
			Остановка «Райтоп»		
			Остановка «Магазин Садко»		
			Остановка «Ж/Д вокзал»		
Муниципальный маршрут	3	Паром-п.Тоннельщик	Остановка «Поселок Тоннельщик»		
			Остановка «Спортивная ПМС»		
			Остановка «Фея»		
			Остановка «Марийская»		
			Остановка «Каспий»		
			Остановка «СМП»		
			Остановка «Ж/Д вокзал»		
			Остановка «Садко»		
			Остановка «Райтоп»		
			Остановка «Мясная лавка»		
			Остановка «Пенсионный фонд»		
			Остановка «МФЦ»		
			Остановка «Колхозный»		
			Остановка «Д/сад Красная шапочка»		
			Остановка «МЧС»		
			Остановка «Почта»		
			Остановка «Рынок»		

Маршрут	Номер маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Протяженность маршрута, км	Наименование организации, осуществляющей перевозки
			Остановка «РЭС-5»		
			Остановка «Школа»		
			Остановка «Автовокзал»		
			Остановка «ХПП»		
			Остановка «Пенькозавод»		
			Остановка «Центр ЗОЖ»		
			Остановка «Нефтебаза»		
			Остановка «ТО-22»		
			Остановка «ОПХ»		
			Остановка «Визит»		
			Остановка «Мостик»		
			Остановка «Паром»		

Таблица 1.10

Показатели деятельности автотранспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок

Показатель	Ед. изм.	2018 год
Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением	%	100
Количество выполненных рейсов по маршрутам	ед.	30660
Количество перевезенных пассажиров	чел.	293825

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

Водный транспорт

На территории муниципального образования поселок Курагино водный транспорт отсутствует.

Воздушный транспорт

На территории муниципального образования поселок Курагино имеются вертолетная площадка и взлетно-посадочная полоса в пгт. Курагино по ул. Бочкарева. Перевозки воздушным транспортом не осуществляются.

Железнодорожный транспорт

По юго-восточной окраине п. Курагино проходит железнодорожная линия «Междуреченск-Абакан-Тайшет» электрифицированная, частично 2-х путная.

Железнодорожная станция Курагино, расположена в двух километрах от жилой застройки административного центра района. При станции размещаются: дистанция пути, дистанция связи, путевая машинная станция № 181.

По станции Курагино к основным, прибывающим грузам относятся нефтяные, угольные грузы и минерально-строительные материалы, а к отравляющимся – минерально-строительные материалы.

Таблица 1.11

Расписание поездов станция Курагино

Номер	Маршрут следования поезда	Стоянка
124Ы	Красноярск — Абакан	2
124У	Абакан — Красноярск	2

Таблица 1.12

Расписание электричек станция Курагино

Номер	Маршрут электрички	Стоянка
6620	Абакан — Кошурниково	2
6619	Кошурниково — Абакан	2

Подробная информация по пассажирообороту и грузообороту по железной дороге отсутствует.

1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Основные пешеходные направления подчинены основной цели: связи жилых кварталов между собой и с социальными объектами.

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

Для движения пешеходов в населенных пунктах предусмотрены тротуары, также движение осуществляется по проезжим частям улиц, что вызывает небезопасную обстановку на дорогах и может привести к возникновению ДТП.

Таблица 1.13

Информация по тротуарам

Населенный пункт	Наименование улицы	Протяженность, км	Тип покрытия
пгт. Курагино	ул. Советская	0,4	бетон
пгт. Курагино	пер. Советский	2,8	асфальт
пгт. Курагино	ул. Ленина	2,0 (0,545м-асф)	бетон
пгт. Курагино	ул. Новостройка	0,8	асфальт
пгт. Курагино	ул. Комсомольская	2,6	бетон
пгт. Курагино	ул. Вокзальная	1,1	асфальт
пгт. Курагино	ул. Тракторная	0,2	бетон
пгт. Курагино	ул. Партизанская	3,0	бетон
пгт. Курагино	ул. Братьев Аникиенко	0,163	асфальт

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории муниципального образования поселок Курагино не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями правил дорожного движения по дорогам общего пользования. Это ведет к возникновению конфликтных ситуаций между велосипедистами и другими участниками дорожного движения, снижению безопасности передвижения пешеходов и повышению нагрузки на улично-дорожную сеть.

Таблица 1.14

Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения

Параметр	Ед. изм.	Количество
Количество обустроенных пешеходных переходов	ед.	34
Количество велодорожек	ед.	-
Количество мест хранения велосипедов	ед.	-

1.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств

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

Организация, занимающая содержанием дорог местного значения – муниципальное предприятие «Гарант», дорог регионального значения – ГПКК ДРСУ-10.

Таблица 1.15

Специализированная техника, применяемая в обслуживании дорог

Специализированная техника	Количество	Техническое состояние
Трактор МТЗ 80	1	хорошее
Грейдер ДЗ -122	1	хорошее
Грейдер ГС-10	1	хорошее
Трактор МТЗ 82	1	хорошее
ЗИЛ-130 КДМ	1	хорошее
Камаз-5511	1	хорошее
Газ -53	1	хорошее

Специальная техника для обслуживания дорог у предприятий имеется в достаточном количестве, техника находится в хорошем техническом состоянии.

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

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

1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

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

Увеличение парка транспортных средств при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог привели к ухудшению условий движения. Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах и автомобильных дорогах муниципального образования, предупреждение дорожно-транспортных происшествий

(ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

В настоящее время на территории улично-дорожной сети муниципального образования поселок Курагино установлено 237 дорожных знаков, 9 светофора.

Таблица 1.16

Информация по светофорам

Светофор (регулирующий транспортное движение, пешеходное движение)	Месторасположение	Количество
Светофор	ул. Ленина – ул. Тракторная	1
Светофор	ул. Советская – пер. Советский	1
Светофор	пер. Советский – ул. Пушкина – ул. Новостройка	1
Светофор	ул. Ленина – пер. Советский	1
Светофор	ул. Комсомольская – пер. Советский	1
Светофор	ул. Ленина в районе КСОШ №1	1
Светофор	ул. Новостройка в районе КСОШ №3	1
Светофор	ул. Комсомольская в районе д/сад №1 «Красная шапочка»	1
Светофор	ул. Ленина – пер. Кооперативный	1

Информация по ДТП отсутствует.

Основные очаги аварийности:

- пересечение улицы Ленина и переулка Кооперативный, 10 ДТП, причины: отсутствие светофорного объекта в 2016 году, ДТП происходили – зима, весна.

Причиной ДТП является комплекс факторов одновременно воздействующих в процессе дорожного движения. Это техническое состояние транспортного средства, состояние дорожного покрытия, погодные условия и многое другое. Основной причиной ДТП является «человеческий фактор», неадекватное поведение человека чаще всего становится источником опасности на дороге.

Сопутствующие причины: неудовлетворительное состояние обочин, отсутствие или плохая различимость горизонтальной разметки, отсутствие тротуаров, отсутствие дорожных знаков в необходимых местах, отсутствие или недостаточное освещение, нарушение в размещении наружной рекламы.

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

1. В связи с увеличением автотранспорта необходимо установить видеонаблюдение на центральных улицах поселка Курагино.
2. Совместно с другими службами ОМВД регулярно (в выходные и праздничные дни) проводить целевые рейды в населенных пунктах по выявлению нарушений ПДД, реально влияющих на аварийность.
3. Систематически освещать работу подразделения ГИБДД в СМИ, проводить беседы и выступления в автопредприятиях, учебных заведениях, дошкольных учреждениях, на конечных остановках.

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

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также

недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения.

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

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

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

С целью снижения остроты создавшейся проблемы применение программноцелевого метода позволит добиться:

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

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

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

Реализация Программы позволит:

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

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

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

1) Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания (ДВС) содержат около 200 компонентов. Углеводородные соединения отработавших газов, наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и

развитию злокачественных новообразований). Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований существенно повышает риски увеличения смертности от раковых заболеваний среди населения.

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

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

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

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

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

По данным Доклада об экологической ситуации и об охране окружающей среды в Красноярском крае в 2018 году, транспорт по-прежнему остается одним из самых крупных загрязнителей окружающей среды на территории Красноярского края. Воздействие транспорта на окружающую среду многообразно и проявляется, прежде всего, в постоянном загрязнении атмосферного воздуха и почв токсичными веществами отработанных газов транспортных двигателей. Почти стопроцентное содержание жидких и газообразных веществ в выбросах от автотранспорта приводит к формированию высокого уровня загрязнения атмосферного воздуха.

Данные о фоновых концентрациях загрязняющих веществ в атмосферном воздухе муниципального образования поселок Курагино отсутствуют.

Атмосферный воздух

Качество атмосферного воздуха является одним из основных показателей окружающей среды, влияющим на здоровье людей. Его показатели меняются в зависимости от сезона и от приземных инверсий. В переходные сезоны (весной и осенью) устанавливается устойчивый перенос воздуха. Поэтому весной и осенью (апрель – май, октябрь – ноябрь) повторяемость умеренных и сильных ветров значительно

увеличивается, застойных процессов не происходит и, как следствие, не накапливаются загрязняющие вещества в воздухе. Зимой (особенно в декабре – январе) преобладает антициклональный тип погоды со слабыми ветрами, инверсиями и, как следствие, туманами. Такие процессы препятствуют перемешиванию воздуха и способствуют накоплению загрязняющих веществ в приземном слое атмосферы. Летом, несмотря на малоподвижность атмосферной циркуляции и частное образование туманов и инверсий в приземном слое, длительные застойные процессы, приводящие к устойчивым периодам загрязнения приземного воздуха, происходят реже. Днем термическая конвекция создает турбулентность воздуха, что приводит к рассеиванию загрязняющих веществ в приземном слое. Дожди также способствуют очищению воздуха.

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

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

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

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

В целях стимулирования перевода автотранспорта на газомоторное топливо в Красноярском крае для автотранспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива, транспортный налог снижен в два раза.

Водные объекты

Загрязнение поверхностных вод происходит за счет сброса хозяйственно-бытовых стоков и смыва поверхностных стоков с территорий населенных пунктов и производственных площадок.

В пределах водоохранной зоны запрещаются:

- проведение авиационных работ;

- заправка топливом, мойка и ремонт автомобилей и других машин и механизмов;
- размещение стоянок транспортных средств.

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

Учитывая сложившуюся планировочную структуру муниципального образования и характер дорожно-транспортной сети (наличие дорог с интенсивным движением в районах жилой застройки), можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры муниципального образования поселок Курагино **Внешний транспорт**

Мероприятия по развитию транспортного комплекса края разработаны на основе следующих программных документов:

- Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г.;
- Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года;
- Стратегия экономического развития Сибири на период до 2020 г. (проект).

Развитие Курагинского района рассматривалось ФГУП РосНИПИУрбанистики в «Схеме территориального планирования Красноярского края», выполненной в 2008 г. и рассматривалось ООО НИИ «Земля и город» (Нижний Новгород) в «Проекте внесения изменений в схему территориального планирования Красноярского края», выполненной в 2016 г.

Также, в основу стратегии транспортного развития Курагинского района положена «Комплексная программа социально-экономического развития Курагинского района на период до 2020 г.», данные федеральных, краевых, районных отраслевых и ведомственных программ.

Район имеет тенденцию к развитию на базе использования месторождений полезных ископаемых и лесных ресурсов.

Положение Курагинского района в Красноярском крае, прохождение по его территории транспортного коридора, состоящего из железных и автомобильных дорог с капитальным покрытием, дающих выход на основную дорожную сеть края и страны, определяет приоритетное развитие транспорта на перспективу.

Развитие железнодорожного транспорта.

В соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 №1734-р, федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», утвержденной постановлением Правительства РФ от 05.12.2001 № 848, и Схемой

территориального планирования РФ в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 19.03.2013 № 384-р, на территории муниципального образования предусмотрено мероприятие по реконструкции Красноярской железной дороги на участке Междуреченск – Тайшет со строительством вторых железнодорожных путей».

На территории Курагинского района в перспективе до 2030 года федеральными программами планируется строительство грузообразующей железной дороги «Кызыл – Курагино» общей протяженностью 505 км. Цель строительства – освоение минерально-сырьевой базы республики Тува – Элегестского месторождения коксующегося угля. Предполагается, что начальной точкой железной дороги станет правый берег реки Туба близ станции Курагино Красноярской железной дороги. В связи с этим железнодорожная станция Курагино превращается в мощный транспортный узел федерального значения.

В 2010 г. институтом «Томгипротранс» выполнен первоначальный проект однопутной не электрифицированной железной дороги (3 класс, пропускная способность 15 млн. тонн в год), получивший положительное заключение Генэкспертизы России. По проекту длина однопутной и не электрифицированной трассы составит 411,7 км, из которых 288 км пройдут по территории Красноярского края, 123,7 км – по территории республики Тува. Было дано согласие на прокладку железной дороги по территории природного парка «Ергаки».

В 2012 г. было начато строительство дороги. Построен 1-й км дороги и работы приостановились. На Красноярском экономическом форуме 2013 года подписано соглашение о строительстве железнодорожной линии «Курагино-Кызыл», подрядчиком строительства станет НПО «Мостовик».

В 2014 г. на заседании правительства РФ министр обороны России Сергей Шойгу предложил расширить проект строительства железнодорожной линии «Элегест-Кызыл-Курагино», от Кызыла железная дорога может быть продлена в Западную Монголию, на Урумчи и далее в Китай, а оттуда уже в любую сторону – в Пакистан или в Индию.

Кроме того, Схемой территориального планирования Курагинского района предлагается построить автомобильные и железные дороги (120 км) к железорудным месторождениям полезных ископаемых района, что позволит обеспечить доступность к запасам лесного сырья в зоне «Казыр-Кизирского» междуречья.



Рисунок 1.2 – Прохождение перспективной железной дороги «Кызыл – Курагино».

Развитие автодорог района

Протяженность автодорог района увеличится на 116,75 км и составит 663 км, на всех межселенных дорогах планируется твердое покрытие.

Транспортная инфраструктура МО п. Курагино

Железнодорожный транспорт

Генпланом предлагается вынести ряд предприятий с набережной территории, поэтому железнодорожный подъездной путь сократится почти на 2 км, уйдет с набережной территории и будет отделять северную промзону от жилой застройки. Протяженность оставшегося подъездного пути составит 7,7 км.

Автомобильные дороги

В основу проектного решения генерального плана развития поселения заложен принцип максимально возможного сохранения существующей структуры улиц с выделением их по классификации в соответствии с СП 42.13330.2011

- магистральные дороги – связь между районами поселка вне жилой застройки, выход на внешние автомобильные дороги;
- магистральные улицы – связь между жилыми, промышленными районами и центром поселка, выходы на магистральные улицы и внешние автомобильные дороги;
- улицы и дороги местного значения – связь на территории жилых, промышленных и коммунально-складских зон, выходы на магистральные улицы и дороги;

Костяк улично-дорожной сети поселка составляет система магистральных улиц и дорог.

Магистральные дороги обозначены профилем 1-1- это:

- дорога «Минусинск-Курагино-Артемовск»;
- дорога, проведенная параллельно первой, севернее железнодорожного подъездного пути, позволяющая обеспечить выход из промышленной зоны на внешнюю сеть поселка в обход жилой застройки;
- дорога «Курагино-Черемшанка» со строительством переезда в разных уровнях через железную дорогу;
- дороги на Березовское и в перспективную «восточную» промзону, расположенную за пределами поселка.

Магистральные улицы обозначены следующими профилями:

- поперечный профиль 2-2 – магистральные улицы поселка, ширина в красных линиях 25,0-40,0 м, ширина проезжей части 8,0 м, с двумя полосами движения, ширина тротуаров 2х3,0 м;
- поперечный профиль 3-3 – основная меридиональная магистраль поселка (от центра на северный выход в направлении Красноярска), ширина в красных линиях 40,0-50,0 м, ширина проезжей части 14,0 м, с 4 полосами движения, ширина тротуаров 2х3,0 м, на эту магистраль выходят все транспортные потоки широтных магистралей;
- поперечный профиль 4-4 – двух полосная магистраль, обеспечивающая выход нового микрорайона к центру поселка и в восточную промзону, имеет ширину в красных линиях – 70,0 м, ширину проезжей части 8,0 м, ширину тротуаров 3х3,0м;

Улицы местного значения представлены профилем 5-5, ширина в красных линиях 13,0-25,0м, ширина проезжей части 7,0 м, с двумя полосами движения, ширина тротуаров с одной или двух сторон – 1,0 м;

Таблица 1.17

Баланс улично-дорожной сети в границах проектирования

№ п/п	Наименование	Тип поперечного профиля	Протяженность, км	Ширина профиля, м			Площадь, м ²		
				в красных линиях	проезжей части	тротуаров	в красных линиях	проезжей части	тротуаров
1	Магистральные дороги	I-I	23,03	10-12,0	7,0	-	250000	161210	-
2	Магистральные улицы	II-II	22,59	25-40	8,0	2х3,0	600000	180720	135540
3	- II -	III-III	1,45	40-50,0	14,0	3х3,0	65000	20300	13050
4	- II -	IV-IV	3,3	60-70,0	8,0	3х3,0	200000	26400	29700
5	Местная улично-дорожная сеть	V-V	218,7	13-25	7,0	2х1,0	2873000	1530900	437400
6	- II -	VI-VI	3,7	10-12	3,5	2х0,75	37000	12950	5500
	Всего улично-дорожная сеть, в т. ч.		272,77	-	-	-	4025000	1919530	621190
	- магистральная		50,37	-	-	-	1115000	388630	178290

Протяженность улично-дорожной сети в границах п. Курагино на расчетный срок составит 272,77 км, в том числе магистральной – 50,37 км.

Проектом предусматривается замена покрытий с гравийного и грунтового на асфальтобетон, расширение проезжей части не менее 6 м, спрямление искривленности улиц, где это возможно, для более свободного движения транспорта и создание

одинаковой ширины улиц в красных линиях. Расширение улиц в красных линиях не предусматривает тотального сноса, просто при необходимости нового строительства дома должны строиться с учетом новых красных линий.

Мостовые сооружения. На перспективу потребуется строительство автомобильного мостового перехода через р. Черемшанка на выходе из мкр. РЭС на автодорогу в направлении на Красноярск.

Проектом предлагается провести реконструкцию мостов п. Курагино с приведением мостовых габаритов в соответствие с шириной проезжей части улично-дорожной сети.

Проектом предлагается строительство переезда в разных уровнях на пересечении автомобильной дороги «Курагино-Черемшанка» с железной дорогой.

Пассажирский транспорт

На перспективу проектом предлагается разместить новый автовокзал в северо-западной части населенного пункта и заменить устаревшие пассажирские автобусы более комфортабельными. В связи с новой застройкой автобусные маршруты на перспективу продляются.

Объекты хранения и обслуживания автомобильного транспорта

Паркинги. На расчетный срок количество индивидуальных легковых автомобилей увеличится. Генпланом предлагается в п. Курагино строительство парковок для длительного хранения автомобилей в коммунальных зонах.

Автостоянки. Потребность мест кратковременного хранения автомобилей в пгт. Курагино принимается на расчетный срок для 90 % парка легковых автомобилей индивидуальных владельцев в 3960 единиц (9,9 га), в том числе, мест:

- жилые районы (25%) – 990 (2,5 га);
- промышленные и коммунально-складские (25%) — 990 (2,5 га);
- общегородские и специализированные центры (5%) – 198 (0,5 га);
- зоны массового кратковременного отдыха (15%) – 594 (1,5га).

Для автобусов предусматриваются разворотные площадки и стоянки на конечных пунктах.

Автозаправочные станции

Расчет автозаправочных станций на перспективу сделан исходя из нормативов заправки: автобус – 1 заправка в сутки; грузовой автомобиль – 1 заправка за 2 суток; легковой автомобиль – 1 заправка за 3 суток.

Согласно СП 42.13330.2011, автозаправочные станции проектируются из расчета 1 топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей. Следовательно, для заправки 4116 индивидуальных легковых автомобилей МО потребуется 4 топливораздаточных колонок.

Для обслуживания перспективного количества автомобилей дополнительно размещать АЗС на проектируемой территории не требуется, так как при стандартной АЗС в 3 колонки, существующее количество АЗС обеспечит заправками перспективное количество автомобилей.

Станции технического обслуживания и ремонта автомобилей

На перспективу, из расчета 1 пост на 200 легковых автомобилей (СП 42.13330.2011) требуется разместить СТО в поселении к расчетному сроку 21 пост СТО, в том числе на I очередь – 17 постов. По проекту предлагается разместить СТО в п. Курагино.

Станции технического осмотра автомобилей.

Проектом предлагается разместить в п. Курагино, центре района, пункт технического осмотра автомобилей (ПТО) в количестве минимальной обеспеченности населения, в соответствии с реализацией Федерального закона от 01.07.2011 № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Моечные пункты

Размещение моечных пунктов рекомендуется осуществлять в комплексе с СТО и АЗС.

1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования поселок Курагино

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

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 25.12.2018).

2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 03.08.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.08.2018).

3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 27.12.2018) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 27.12.2018) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 30.12.2018).

5. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 03.08.2018) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.08.2018).

6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 04.12.2018) «О Правилах дорожного движения».

7. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

8. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».

9. Схема территориального планирования Красноярского края.

10. Местные нормативы градостроительного проектирования муниципального образования поселок Курагино.

11. Генеральный план муниципального образования поселок Курагино Курагинского района Красноярского края.

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

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, необходимо разработать и

утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. от 27.12.2018), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 25.12.2018), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 25.12.2018) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа – документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования поселок Курагино являются:

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти края, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

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

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

1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансирование мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры может осуществляться за счет средств федерального бюджета, регионального бюджета, местного бюджета и внебюджетных источников финансирования.

Средства местного бюджета составляют муниципальный дорожный фонд, источниками формирования которого являются:

- акцизы на дизельное топливо, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
- акцизы на моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
- акцизы на автомобильный бензин, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
- акцизы на прямогонный бензин, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;

- плата в счет возмещения вреда, причиняемого объектам дорожного хозяйства транспортными средствами, осуществляющими автомобильные перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов;
- штрафы за нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов;
- субсидии из федерального и регионального дорожного фонда на финансовое обеспечение дорожной деятельности, а также капитального ремонта и ремонта дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов, расположенных в границах муниципального образования;
- безвозмездные поступления от физических и юридических лиц на финансовое обеспечение дорожной деятельности, в том числе добровольные пожертвования, в отношении объектов дорожного хозяйства муниципального образования;
- денежные средства, поступающие в бюджет муниципального образования от уплаты неустоек (штрафов, пеней), а также от возмещения убытков муниципального заказчика, взысканные в установленном порядке в связи с нарушением исполнителем (подрядчиком) условий муниципального контракта или иных договоров, финансируемых за счет средств муниципального дорожного фонда, или в связи с уклонением от исполнения таких контрактов или иных договоров;
- денежные средства, внесенные участником конкурса или аукциона, проводимых в целях заключения муниципального контракта, финансируемого за счет средств муниципального дорожного фонда, в качестве обеспечения заявки на участие в таком конкурсе или аукционе в случае уклонения участника конкурса или аукциона от заключения такого контракта и в иных случаях, установленных законодательством Российской Федерации;
- государственная пошлина за выдачу уполномоченным органом администрации муниципального образования специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов;
- иные поступления в бюджет муниципального образования, установленные законодательством в части финансового обеспечения дорожной деятельности, а также иные источники, связанные с обеспечением дорожной деятельности.

Объем бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда утверждается решением Совета муниципального образования о бюджете муниципального образования на очередной финансовый год и плановый период в размере не менее базового объема дорожного фонда муниципального образования и не менее прогнозируемого объема доходов бюджета муниципального образования по вышеуказанным источникам.

2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ПОСЕЛОК КУРАГИНО

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

Перспектива развития территории муниципального образования поселок Курагино рассматривается до 2036 года.

Документами территориального планирования муниципального образования является генеральный план территории муниципального образования поселок Курагино, который, исходя из совокупности социальных, экономических, экологических и иных факторов, комплексно решает задачи обеспечения устойчивого развития муниципального образования, развития его инженерной, транспортной и социальной инфраструктур, обеспечения учета интересов граждан и их объединений, интересов Российской Федерации, Красноярского края, Курагинского района и муниципального образования.

Территориальное планирование направлено на определение функционального назначения территории муниципального образования исходя из совокупности социальных, экономических, экологических и иных факторов в целях:

- обеспечения устойчивого развития муниципального образования;
- формирования благоприятной среды жизнедеятельности;
- сохранения объектов исторического и культурного наследия, уникальных природных объектов для настоящего и будущего поколений;
- развития и модернизации инженерной, транспортной и социальной инфраструктур;
- оптимизация использования земельных ресурсов межселенных территорий.

Демографический прогноз

В соответствии с утвержденной схемой территориального планирования Курагинского района увеличение численности населения МО п. Курагино планировалось за счет создания дополнительных рабочих мест в градообразующих отраслях за счет развития железнодорожного узла – Курагинского филиала ОАО «РЖД» и реализации иных инвестиционных проектов в производственной сфере. На сегодняшний день настоящие инвестиционные проекты не реализованы. Действующими программами социально-экономического развития Курагинского района и МО п. Курагино на территории данного муниципального образования не предусматривается создание рабочих мест в производственной сфере. Ввиду сложившейся тенденции уменьшения численности населения на территории МО п. Курагино (за счет естественной убыли и миграционного оттока) и отсутствия перспективы создания дополнительных рабочих мест в градообразующих отраслях с привлечением трудовых ресурсов из других районов края, генеральным планом предусматривается стабилизация численности на уровне 13,7 тыс. чел.

Жилищный фонд

Основными направлениями дальнейшего развития жилищного хозяйства муниципального образования п. Курагино являются:

- рост жилищного фонда в целях увеличения средней жилищной обеспеченности на одного человека;
- строительство нового жилья на месте сноса с целью улучшения жилищных условий;

- увеличение уровня обеспечения жилищ современными видами инженерного оборудования;
- благоустройство селитебных территорий.

Средняя жилищная обеспеченность населения общей площадью на конец проектного срока в соответствии с проектом внесения изменений в схему территориального планирования Красноярского края принимается 28 м²/чел, при численности населения 13,721 тыс. чел. потребность в жилищном фонде составит 384,2 тыс.м² общей площади жилых помещений, увеличится по сравнению с существующим на 23%. На I очередь строительства потребность в жилье составит 343 тыс.м² при обеспеченности 25 м²/чел.

К расчетному сроку предлагается снести 3,5 тыс.м² жилья с износом свыше 65%. Таким образом сохраняемый жилищный фонд к расчетному сроку составит 308,8 тыс.м², новое строительство – 75,4 тыс.м².

Таблица 2.1

Объемы жилищного строительства муниципального образования п. Курагино на I очередь и расчетный срок

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	I очередь	На расчетный срок (в т.ч. I очередь)
1	Численность населения	тыс. чел.	13,721	13,721
2	Норма обеспеченности общей площадью	м ² /чел.	25	28
3	Потребность в жилищном фонде	тыс. м ²	343,0	384,2
4	Сносимый жилищный фонд (по естественному износу свыше 65%)	тыс. м ²	2	3,5
5	Сохраняемый жилищный фонд	тыс. м ²	310,3	308,8
6	Объем необходимого нового жилищного строительства в т.ч.	тыс. м ²	32,7	75,4
6.1	строительство на месте сноса с целью улучшения жилищных условий	тыс. м ²	2,2	4,4
6.2	строительство на новых площадках	тыс. м ²	30,5	71,0

2.2. Прогноз транспортного спроса муниципального образования поселок Курагино, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

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

На перспективу сохраняется внутримunicipальный общественный транспорт, остановки общественного транспорта будут размещены с учетом уже существующих остановок и обеспечения радиусов доступности. Положение остановочных пунктов определяется размещением главных объектов тяготения: промышленные предприятия,

центр населенных пунктов, административные, хозяйственные, культурные, выставочные, спортивные, учебные, торговые и другие объекты.

Таблица 2.2

Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок

Показатель	Ед. изм.	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2036
Количество муниципальных маршрутов	ед.	3	3	3	3	3	3
- по регулируемым тарифам	ед.	-	-	-	-	-	-
- по нерегулируемым тарифам	ед.	3	3	3	3	3	3
Протяженность муниципальных маршрутов	км	49,8	49,8	49,8	49,8	49,8	49,8
- по регулируемым тарифам	км						
- по нерегулируемым тарифам	км	49,8	49,8	49,8	49,8	49,8	49,8
Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением	%	100	100	100	100	100	100
Количество перевезенных пассажиров	чел.	680000	680000	680000	680000	680000	680000

Таблица 2.3

Показатели перевозок ж/д транспортом до 2036 года

Показатель	Ед. изм.	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2036
Всего рейсов	выл.	На территории муниципального образования поселок Курагино осуществляется перевозка грузов и пассажиров. Подробная информация по перевозкам отсутствует.					
Охват населения	%						
Количество перевезенных пассажиров	чел.						
Грузоперевозки	тонн						

2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

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

Предполагается увеличение использования индивидуального автотранспорта, чему должно соответствовать развитие улично-дорожной сети. Автобус и маршрутное такси на расчетный срок остаются основным видом общественного транспорта, однако их удельный вес в транспортной работе будет постепенно снижаться ввиду роста объема перевозок индивидуальным автомобильным транспортом.

Таблица 2.4

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры

Наименование показателя	Ед. изм.	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2036
Железнодорожные станции	ед.	1	1	1	1	1	1

Наименование показателя	Ед. изм.	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2036
Причал, пристань, порт	ед.	-	-	-	-	-	-
Число автовокзалов	ед.	1	1	1	1	1	1
Протяженность пешеходных тротуаров	км	13,063	14	15	15,5	16	18
Велосипедное движение	км	0	0	0	0	0	0
Обеспеченность парковочным пространством	%	30	40	50	60	70	100

2.4. Прогноз развития дорожной сети

Учитывая экономическую ситуацию и сложившиеся условия, необходимо разработать и реализовать мероприятия по строительству новых и реконструкции улично-дорожной сети исходя из требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учетом наиболее значительных грузо- и пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов соцкультбыта и мест приложения труда.

Основными направлениями развития дорожной сети муниципального образования поселок Курагино в период реализации Программы будет являться сохранение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог, поддержание автомобильных дорог на уровне соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

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

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

Таблица 2.5

Прогнозные значения развития дорожной сети до 2036 года, км

Наименование показателя	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2036
Протяженность УДС	189,36	191,20	193,04	194,88	196,22	198,56	222,4

2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями, на расчетный срок составит 300 автомобилей на 1000 жителей, в том числе на 1 очередь – 250.

Таблица 2.6

Количество автомобилей индивидуальных владельцев по населенным пунктам

Наименование	Ед. измерения	1 очередь	Расчетный срок
п.г.т. Курагино	машин	3300	3960
п. Ойха	-//-	130	156
п. Студеный	-//-	0	0
Всего	-//-	3430	4116

Учитывая, что максимальное количество личного транспорта сосредоточено в пгт. Курагино, объекты транспортного обслуживания предусматриваются также на территории поселка.

Жителям индивидуальной жилой застройки необходимо хранить личный транспорт на территории своих приусадебных участков. Недостающие места хранения личного транспорта необходимо восполнять за счет размещения наземных стоянок на территории жилой застройки. Согласно п. 6.33 и п. 6.36 СНиП 2.07.01-89 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» составлена таблица минимально допустимого уровня обеспеченности населения сооружениями для хранения легкового автотранспорта.

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

Места хранения легковых автомобилей должны включать в себя:

- упорядоченную систему ГСК с боксовыми гаражами,
- платные охраняемые автостоянки,
- многоярусные наземные или подземные гаражи-манежи.

Конкретное размещение мест хранения легковых автомобилей, СТО и АЗС должно производиться на стадии проектов планировки отдельных районов поселка.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а также для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зеленый сигнал, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зеленого сигнала в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости.

2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Предполагается постепенное снижение аварийности. Факторами, влияющими на снижение аварийности станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие систем видеофиксации нарушений правил дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ. Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут выполнение предписаний,

выданных ГИБДД МВД России по муниципальному образованию поселок Курагино, а также выполнение работ по содержанию, текущему и капитальному ремонту дорог

Таблица 2.7

Прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения до 2036 года

№ п/п	Показатель	Ед. изм.	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2036
1	Число зарегистрированных ДТП	ед.	Нет данных	Нет данных	Нет данных	Нет данных	Нет данных	Нет данных
2	Количество пострадавших в ДТП	ед.	Нет данных	Нет данных	Нет данных	Нет данных	Нет данных	Нет данных
3	Количество погибших в ДТП	ед.	0	0	0	0	0	0

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая мобильность населения
- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;
- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети всех населённых пунктов;
- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

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

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

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

Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности, расширение улично-дорожной сети муниципального образования поселок Курагино в связи с чем, усилится влияние факторов, рассмотренных в п. 1.10 данной программы. В целом все большее количество легковых транспортных средств принадлежащих населению соответствует современным экологическим нормам и стандартам, в связи с чем в рассматриваемом периоде возможно прогнозировать незначительное увеличение негативного воздействия на окружающую среду. Дополнительными факторами, стабилизирующими ситуацию, можно рассматривать выбытие из эксплуатации транспортных средств низких экологических классов в соответствии с их износом. При увеличивающемся объеме выбросов и в связи со снижением в их составе концентрации вредных веществ, можно сделать выводы о

незначительном увеличении нагрузки на окружающую среду от автомобильного транспорта. При увеличивающемся объеме выбросов и в связи со снижением в их составе концентрации вредных веществ, можно сделать выводы о незначительном увеличении нагрузки на окружающую среду от автомобильного транспорта.

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.

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

Таблица 2.8

Прогноз изменения Индекса загрязнения атмосферного воздуха

Наименование показателя	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2036
Индекс загрязнения атмосферного воздуха	2	2	2	2	2	2	2

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

Прогноз сценарных условий развития транспортного комплекса муниципального образования поселок Курагино разработан на основании сценарных условий, основных параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации.

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

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистичный) и варианта 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития муниципального образования.

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

Вариант 1 (пессимистичный). Развитие транспортной инфраструктуры осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно-восстановительных работ, без проведения капитального ремонта и нового строительства. Целевыми показателями (индикаторами) по сравнению с базовыми показателями для данного варианта будет снижение инвестиционной привлекательности территории поселения, снижение численности населения за счет увеличения миграционного оттока, увеличение числа трудовых маятниковых миграций.

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

Вариант 3 (оптимистичный). Развитие транспортной инфраструктуры осуществляется на уровне с опережением достаточного для обеспечения комфортабельности, и безопасности передвижения населения и грузов. Вариант предполагает реконструкцию существующей транспортной инфраструктуры, и

строительство новых участков дорог и сооружений транспортной инфраструктуры, развитие кварталов перспективной застройки, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок. Целевыми показателями (индикаторами) по сравнению с базовыми показателями для данного варианта будет повышение инвестиционной привлекательности территории поселения, стабилизация и рост численности населения за счет увеличения рождаемости и снижение смертности, снижение числа трудовых маятниковых миграций.

Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры представлена в таблице 3.1.

Таблица 3.1

Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры до 2036 года

Показатель	Ед. изм.	Существующее положение	Вариант №1	Вариант №2	Вариант №3
Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок					
Количество муниципальных маршрутов наземным транспортом	ед.	3	3	3	3
Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры					
Железнодорожные станции	ед.	1	1	1	1
Автостанции	ед.	1	1	1	1
Порт, причал, пристань	ед.	-	-	-	-
Число вертолетных площадок/ВПП	ед.	1/1	1/1	1/1	1/1
Доля пешеходных дорожек, пешеходных маршрутов, тротуаров, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения	%	50	70	80	90
Велосипедное движение, число пунктов хранения мест	км/ед.	0/0	0/0	0/3	0/5
Обеспеченность парковочным пространством	%	30	95	100	100
Протяженность улично-дорожной сети	км	189,36	189,36	222,4	222,4
Показатели автомобилизации и безопасности дорожного движения					
Количество зарегистрированных ТС, ед.	ед.	Нет данных	3430	3773	4116
Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	ед.	Нет данных	250	275	300
Количество ДТП	ед.	Нет данных	Нет данных	Нет данных	Нет данных

Все три варианта развития транспортной инфраструктуры муниципального образования поселок Курагино удовлетворяют потребностям муниципального образования в настоящем времени, а также на перспективу до 2036 г.

Вариантами развития не предполагается увеличение протяженности маршрутов автобусного транспорта.

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

При настоящем уровне и прогнозе автомобилизации и численности населения предусмотрено обеспечение населения объектами парковки в соответствии с прогнозным уровнем автомобилизации и возможностями развития инфраструктуры.

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

Таким образом, экономически наиболее эффективным и отвечающим насущным потребностям муниципального образования поселок Курагино представляется реализация второго (реалистичного) варианта развития транспортной инфраструктуры.

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

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

На расчетный срок прогнозируется изменение параметров дорожного движения в связи с капитальным ремонтом и ремонтом улично-дорожной сети. Планируется оснащение улично-дорожной сети дорожными знаками в соответствии с ПОДД муниципального образования поселок Курагино. Предусматривается устройство систем по регулированию уличного движения, а именно: организация заездных карманов, устройство пешеходных ограждений. Продлятся мероприятия по увеличению доли освещенных частей улиц.

4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Воздушный транспорт

На территории муниципального образования поселок Курагино развитие воздушного транспорта на перспективу не планируется.

Водный транспорт

На территории муниципального образования поселок Курагино развитие водного транспорта на перспективу не планируется.

Железнодорожный транспорт

На территории муниципального образования поселок Курагино планируются мероприятия по развитию железнодорожного транспорта:

Таблица 4.1

Мероприятиями по развитию железнодорожного транспорта

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
		муниципальный бюджет	внебюджетные средства
Реконструкции Красноярской железной дороги на участке Междуреченск – Тайшет со строительством вторых железнодорожных путей	До 2030 года	0	100
Строительство грузообразующей железной дороги «Кызыл – Курагино». Начальной точкой железной дороги станет правый берег реки Туба близ станции Курагино Красноярской железной дороги	До 2030 года	0	100

Автомобильный транспорт

На территории муниципального образования поселок Курагино планируются мероприятия по развитию автомобильного транспорта:

Таблица 4.2

Мероприятиями по развитию автомобильного транспорта

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
		муниципальный бюджет	внебюджетные средства
Строительство автомобильного мостового	2024-2036	100	-

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
		муниципальный бюджет	внебюджетные средства
перехода через р. Черемшанка на выходе из мкр. РЭС на автодорогу в направлении на Красноярск			
Реконструкция мостов пгт. Курагино с приведением мостовых габаритов в соответствие с шириной проезжей части улично-дорожной сети	2019-2036	100	-
Строительство переезда в разных уровнях на пересечении автомобильной дороги «Курагино-Черемшанка» с железной дорогой	2019-2036	100	-

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

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом. Движение общественного транспорта предлагается осуществлять по существующим межмуниципальным маршрутам. Для повышения уровня комфорта и удобства общественного транспорта предлагается установка автобусных павильонов, заездных карманов, капитальный ремонт автостанции.

Сложившиеся маршруты общественного транспорта являются оптимальными и обеспечивают доступность социально-значимых объектов. Протяженность линий общественного транспорта на расчетный срок останется неизменным.

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

Таблица 4.3

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

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
		муниципальный бюджет	внебюджетные средства
Строительство нового автовокзала в северо-западной части пгт. Курагино	2024-2036	100	-
Заменить устаревшие пассажирские автобусы более комфортабельными	2024-2036	100	-

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

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

В муниципальном образовании поселок Курагино основными принципами размещения и строительства новых объектов постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей являются:

- сохранение существующих объектов хранения транспортных средств;
- продолжить сооружение боксовых гаражей;
- организовать открытые стоянки постоянного хранения;
- считать, что автомобили, принадлежащие населению, проживающему в индивидуальных домах, размещаются на соответствующих участках.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

- осуществление строительства гаражей для хранения личного легкового автотранспорта осуществляется в комплексе с жилыми домами на территории среднеэтажной и малоэтажной многоквартирной жилой застройки населенных пунктов;
- оборудование открытых стоянок для временного хранения автотранспорта предусматриваются в общественных центрах муниципального образования;
- организация общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей.

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

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

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

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

Таблица 4.4

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

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
		муниципальный бюджет	внебюджетные средства
Строительство парковок для длительного хранения автомобилей в коммунальных зонах	2019-2036	50	50

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, размещения пешеходных ограждений, освещения участков автомобильных дорог, установления дорожных знаков, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

Мероприятия по данному разделу:

1. Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением;
2. Устройство велодорожек в поперечном профиле главных улиц;

3. Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию без барьерной среды;

4. Организация тротуаров в районах перспективной застройки;

5. Организация велосипедных дорожек.

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

Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

Таблица 4.5

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
		муниципальный бюджет	внебюджетные средства
Устройство тротуара по ул. Ленина	2019	100	
Устройство тротуара по ул. Партизанская	2019	100	-
Устройство тротуара по ул. Марийская	2020	100	-
Устройство тротуара по ул. Бочкарева	2020	100	-
Устройство тротуара по ул. Заводская	2021	100	-
Устройство тротуара по пер. Больничный	2022	100	-
Устройство тротуара по ул. Щетинкина	2023	100	-
Устройство тротуара по ул. Новостройка	2024	100	-
Устройство тротуара по ул. Вокзальная	2025	100	-
Устройство тротуара по пер. Черемшанский	2026	100	-

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

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

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

Создание транспортно-логистического терминала позволит снизить уровень безработицы, улучшить экономическое состояние. Локализация логистической функции и внедрение современных технологий в эту сферу будет способствовать снижению издержек предприятий и организаций. Развитие транспортно-логистической функции

муниципального образования поселок Курагино создаст предпосылки для повышения эффективности и снижения затрат всех предприятий, действующих на данной территории.

Основная специализация терминала муниципального образования является рыбная отрасль. Планируется оказывать следующие услуги: прием грузов и их хранение; подготовка грузов к перевозке; перегрузка с одного вида транспорта на другой; накопление и распределение грузов между потребителями; экспедиционное сопровождение; услуги по таможенному оформлению и др.

Основными задачами транспортно-логистического терминала являются:

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

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

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

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

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

Мероприятия по развитию инфраструктуры для транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

4.6. Мероприятия по развитию сети дорог

В целях повышения качественного уровня улично-дорожной сети муниципального образования, снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия и доступности территорий перспективной застройки, предлагается в период действия Программы реализовать комплекс мероприятий по проектированию, строительству и реконструкции дорог муниципального образования поселок Курагино.

Основным направлением деятельности в области дорожного хозяйства является реализация мероприятий, связанных с обеспечением сохранности и поддержанием работоспособности автомобильных дорог общего пользования регионального и местного

значения и искусственных сооружений на них (в первую очередь их содержание и ремонт, включая капитальный), а также строительством новых и модернизацией имеющихся дорог и искусственных сооружений на них.

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

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

С учетом функционального назначения улиц и дорог и интенсивности транспортного движения на отдельных участках назначены:

- главная улица с шириной проезжей части 6,0 м;
- улица в жилой застройке основная с шириной проезжей части 6,0 м;
- улица в жилой застройке второстепенная с шириной проезжей части 6,0 м;
- проезд с шириной проезжей части 6,0 м.

Для движения пешеходов в состав улиц включены тротуары с шириной пешеходной части от 1,5 до 1,0 м в зависимости от категории улиц.

Таблица 4.6

Мероприятия по развитию сети дорог

Наименование мероприятий	Протяженность (ориентировочно), км	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
			муниципальный бюджет	внебюджетные средства
Строительство улично-дорожной сети в границах населенных пунктов муниципального образования	33,04	2019-2036	100	-
Реконструкция улично-дорожной сети в границах населенных пунктов муниципального образования	127,46	2019-2023	100	-

5. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

Чтобы увеличить безопасность дорожного движения, необходимо провести следующие мероприятия на территории муниципального образования поселок Курагино:

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

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

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

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

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

При подготовке проектной документации в обязательном порядке необходимо предусмотреть выполнение мероприятий по обеспечению доступности зданий и сооружений для маломобильных групп населения согласно СНиП 35-01-2001

«Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения», в том числе устройство:

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

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

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

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

Таблица 5.1

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

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
		муниципальный бюджет	внебюджетные средства
Установка барьерного ограждения	2020-2036	100	-
Нанесение разметки	2019-2036	100	-
Замена (установка отсутствующих) дорожных знаков	2019-2036	100	-

5.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

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

Необходимость создания ИТС в настоящее время стало понятным и не вызывает сомнений. В связи с необходимостью достаточно значительных финансовых и временных затрат на создание ИТС актуальным является вопрос выбора приоритетных сервисов ИТС,

которые дадут наибольший эффект для улучшения функционирования транспортных систем, что в итоге и является главной целью создания ИТС.

ИТС должна решать следующие основные задачи:

- обеспечение повышения пропускной способности транспортной инфраструктуры;
- обеспечение снижения нагрузки на транспортную инфраструктуру от индивидуального и грузового автомобильного транспорта без ущерба для мобильности населения;
- повышение надежности и безопасности функционирования транспортного комплекса;
- повышение удобства пользования услугами транспортного комплекса.

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

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

- обеспечения актуальной и достоверной информацией о функционировании транспортного комплекса всех участников движения, органов управления транспортным комплексом, участников транспортной деятельности и потребителей услуг транспортного комплекса;
- управления транспортными потоками с минимизацией задержек транспортных средств (в первую очередь городского пассажирского транспорта) и негативного влияния на окружающую среду;
- автоматизации контроля нарушений правил дорожного движения, особенно тех, которые влияют на пропускную способность УДС и безопасность движения;
- управления работой пассажирского транспорта, обеспечения надежности его работы и увеличения скорости и регулярности движения;
- мониторинга погодных условий и состояния окружающей среды;
- электронных платежей за транспортные услуги.

Важной является задача по интеграции работы указанных систем между собой.

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

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

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

- управление дорожным движением и действия по отношению к его участникам - управление движением транспортных средств, пассажиров и пешеходов, находящихся в транспортной сети;
- конструкция транспортных средств - повышение безопасности, надежности и эффективности функционирования транспортных средств посредством предупреждения пользователей или управления системами, или агрегатами транспортных средств;
- грузовые перевозки - управление коммерческими перевозками - перемещением грузов и соответствующим транспортным парком, ускорение разрешительных процедур для грузов на национальных и юридических границах, ускорение кроссмодальных перемещений грузов с полученными разрешениями;
- общественный транспорт - функционирование служб общественного транспорта и предоставление информации перевозчикам и пользователям, учитывая аспекты мультимодальных перевозок;
- службы оперативного реагирования - обслуживание инцидентов, определяемых как чрезвычайные обстоятельства (авария);
- электронные платежи на транспорте - транзакции и резервирование в транспортном секторе;
- персональная безопасность, связанная с дорожным движением, - защита пользователей транспортного комплекса, включая пешеходов и участников движения с повышенной уязвимостью;
- мониторинг погодных условий и состояния окружающей среды – деятельность, направленная на мониторинг погоды и уведомление о ее состоянии, а также о состоянии окружающей среды;
- управление и координация при чрезвычайных ситуациях – деятельность, связанная с транспортом, осуществляемая в рамках реагирования на природные катаклизмы, общественные беспорядки или террористические акты;
- национальная безопасность - деятельность, которая непосредственно защищает или смягчает последствия причинения вреда или ущерба физическим лицам и предприятиям, вызванные природными катаклизмами, общественными беспорядками или террористическими актами.

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

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

Пропускная способность УДС определяется пропускной способностью перегонов и перекрестков. Как показывает анализ, на перегонах основная причина снижения

пропускной способности – парковка с нарушением ПДД (перпендикулярно, в 2 ряда, в запрещенных местах и т.д.). На перекрестках основными причинами снижения пропускной способности являются следующие:

- нарушения ПДД, такие как проезд на запрещающий сигнал и выезд на «забитый» перекресток;
- неэффективное светофорное регулирование, из-за режимов не соответствующих транспортной ситуации, ручного регулирования, применения устаревших технологий управления.

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

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

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

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

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

Практическая реализация ИТС в муниципальном образовании поселок Курагино позволит существенно улучшить качество транспортного обслуживания населения, позволит администрации муниципального образования поселок Курагино своевременно принимать управленческие решения по транспортной отрасли.

Таблица 5.2

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
		муниципальный бюджет	внебюджетные средства
Установка датчиков на перекрестках	2024-2036	100	-

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
		муниципальный бюджет	внебюджетные средства
Содержание ИТС	2024-2036	100	-

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

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

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;
- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (ненефтяного происхождения) 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 автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог. Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

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

Мероприятия, призванные обеспечить снижение загрязнения атмосферного воздуха, связаны с мероприятиями, принимаемыми для улучшения общей транспортной ситуации в населенных пунктах. К таким мероприятиям, помимо действий, связанных с улучшением эксплуатационных свойств транспортных средств, качества используемых бензинов и других расходных материалов, относятся и средства организации дорожного движения, а именно:

- внедрение технических средств, поддерживающих эффективные технологии управления дорожным движением;
- оптимизация режимов светофорного регулирования транспортных и пешеходных потоков на перекрестках;
- решение организационных вопросов, связанных с регулярной корректировкой режимов работы светофорных объектов (включение в состав служб УГИБДД лиц, в служебные обязанности которых входит систематический мониторинг состояния транспортных потоков и расчет оптимальных режимов регулирования);
- реконструкция и развитие улично-дорожной сети с целью снижения загрузки улиц и отвода грузового транспорта из центральных частей населенных пунктов;
- применение экологических добавок в дорожном полотне.

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

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

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

Создание информационно-аналитической системы управления общественным транспортом обусловлено необходимостью повышения эффективности управления общественным транспортом и мониторинга его функционирования. Основными задачами данной системы являются:

- осуществление мониторинга функционирования общественного транспорта;
- формирование и оптимизация единой маршрутной сети общественного транспорта;
- осуществление единого диспетчерского управления общественным транспортом.

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

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

Диспетчерское управление общественным транспортом обеспечит:

- повышение качества транспортного обслуживания населения за счет непрерывного автоматизированного контроля движения в режиме реального времени;
- координацию и синхронизацию работы всех видов общественного транспорта за счет увязки интервалов движения по периодам дня на соприкасающихся маршрутах;
- повышение эффективности использования подвижного состава за счет сокращения непроизводительных потерь времени на маршруте и рационального использования подвижного состава и резерва на наиболее загруженных направлениях;
- повышение безопасности пассажирских перевозок за счет оперативного оповещения водителей транспортных средств об авариях и чрезвычайных ситуациях на маршрутной сети и информационного обеспечения мероприятий по ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий и чрезвычайных ситуаций посредством организации связи водителей транспортных средств, участников дорожно-транспортных происшествий с представителями оперативных служб (скорая помощь, полиция и др.);
- предоставление информации населению о расписаниях движения общественного транспорта через информационно-телекоммуникационную сеть Интернет;
- оперативное информирование пассажиров на остановках общественного транспорта с помощью остановочных табло об ожидаемом времени прибытия (отправления) общественного транспорта, номере маршрута и фактическом времени прибытия очередного транспортного средства;
- полный переход на автоматизированный учет и контроль организации работы транспортного комплекса путем интеграции вокзалов, автостанций, транспортных предприятий и транспортных средств в единое информационное пространство.

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

Таблица 5.3

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

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
		муниципальный бюджет	внебюджетные средства
Мониторинг реализации программы	2019-2036	100	-

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

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

Для достижения основной цели программы необходимо решить следующие задачи:

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

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

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

При реализации Программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

Ресурсное обеспечение реализации муниципальной программы за счет всех источников финансирования, планируемое с учетом возможностей ее реализации, с

учетом действующих расходных обязательств и необходимых дополнительных средств при эффективном взаимодействии всех участников муниципальной программы, подлежит ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла.

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

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

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

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

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

- Постановлению № 94 от 11.05.1983г. Государственного комитета СССР по делам строительства;
- Письму № 14-Д от 06.09.1990г. Государственного комитета СССР по делам строительства;
- Письму № 15-149/6 от 24.09.1990г. Государственного комитета РСФСР по делам строительства;
- Письму № 2836-ИП/12/ГС от 03.12.2012г. Министерства регионального развития Российской Федерации;
- Письму № 21790-АК/Д03 от 05.10.2011г. Министерства регионального развития Российской Федерации;
- Письму № 3004-ЛС/08 от 06.02.2015 г. Минстроя Российской Федерации. Расчетная стоимость мероприятий указана с применением индексов-дефляторов, определяемым на основании данных Министерства экономического развития Российской Федерации.

Определение стоимости на разных этапах проектирования должно осуществляться различными методиками. На предпроектной стадии при обосновании инвестиций определяется предварительная (расчетная) стоимость строительства. Проекта на этой стадии еще нет, поэтому она составляется по предельно укрупненным показателям. При отсутствии таких показателей могут использоваться данные о стоимости объектов-аналогов. При разработке рабочей документации на объекты капитального строительства необходимо уточнение стоимости путем составления проектно-сметной

документации. Стоимость устанавливается на каждой стадии проектирования, в связи, с чем обеспечивается поэтапная ее детализация и уточнение. Таким образом, базовые цены устанавливаются с целью последующего формирования договорных цен на разработку проектной документации и строительства.

В расчетах не учитывались:

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

Результаты расчетов (сводная ведомость стоимости работ) приведены в таблице 6.1. Включает в себя оценку величины необходимых капитальных вложений в строительство и реконструкцию транспортной инфраструктуры, выполненную на основании укрупненных сметных нормативов для объектов непроизводственного назначения и инженерной инфраструктуры, утвержденных федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативноправовому регулированию в сфере строительства, либо принятую по объектам – аналогам по видам капитального строительства и видам работ.

Таблица 6.1

Объемов и источники финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры муниципального образования поселок Курагино

Мероприятия	Стоимость мероприятий, тыс. рублей							Источники финансирования
	Всего	2019 г	2020 г	2021 г	2022 г	2023 г	2024-2036 гг.	
Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта								
<i>Железнодорожный транспорт</i>								
Реконструкции Красноярской железной дороги на участке Междуреченск – Тайшет со строительством вторых железнодорожных путей	Нет данных							Внебюджетные источники
Строительство грузообразующей железной дороги «Кызыл – Курагино». Начальной точкой железной дороги станет правый берег реки Туба близ станции Курагино Красноярской железной дороги	Нет данных							Внебюджетные источники
<i>Автомобильный транспорт</i>								
Строительство автомобильного мостового перехода через р. Черемшанка на выходе из мкр. РЭС на автодорогу в направлении на Красноярск	40000						40000	Муниципальный бюджет
Реконструкция мостов пгт. Курагино с приведением мостовых габаритов в соответствие с шириной проезжей части улично-дорожной сети	12000		2000	2000	2000	2000	4000	Муниципальный бюджет
Строительство переезда в разных уровнях на пересечении автомобильной дороги «Курагино-Черемшанка» с железной дорогой	42000						42000	Муниципальный бюджет
Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов								
Строительство нового автовокзала в северо-западной части пгт. Курагино	4500						4500	Муниципальный бюджет
Заменить устаревшие пассажирские автобусы более комфортабельными	12000						12000	Муниципальный бюджет
Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства								
Строительство парковок для длительного хранения автомобилей в коммунальных зонах	2000		500	500	500	500		Муниципальный бюджет и внебюджетные

Мероприятия	Стоимость мероприятий, тыс. рублей							Источники финансирования
	Всего	2019 г	2020 г	2021 г	2022 г	2023 г	2024-2036 гг.	
								источники
Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения								
Устройство тротуара по ул. Ленина	500	500						Муниципальный бюджет
Устройство тротуара по ул. Партизанская	500	500						Муниципальный бюджет
Устройство тротуара по ул. Марийская	500		500					Муниципальный бюджет
Устройство тротуара по ул. Бочкарева	500		500					Муниципальный бюджет
Устройство тротуара по ул. Заводская	500			500				Муниципальный бюджет
Устройство тротуара по пер. Больничный	500				500			Муниципальный бюджет
Устройство тротуара по ул. Щетинкина	500					500		Муниципальный бюджет
Устройство тротуара по ул. Новостройка	500						500	Муниципальный бюджет
Устройство тротуара по ул. Вокзальная	500						500	Муниципальный бюджет
Устройство тротуара по пер. Черемшанский	500						500	Муниципальный бюджет
Мероприятия по развитию сети дорог								
Строительство улично-дорожной сети в границах населенных пунктов, 33,04 км	495000	27500	27500	27500	27500	27500	357500	Муниципальный бюджет
Реконструкция улично-дорожной сети в границах населенных пунктов, 127,46 км (перевод из щебеночного и грунтового покрытия в асфальтобетонный)	1530000	85000	85000	85000	85000	85000	1105000	Муниципальный бюджет
Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков								
Установка барьерного ограждения	17000		1000	1000	1000	1000	13000	Муниципальный бюджет
Нанесение разметки	14400	800	800	800	800	800	10400	Муниципальный

Мероприятия	Стоимость мероприятий, тыс. рублей							Источники финансирования
	Всего	2019 г	2020 г	2021 г	2022 г	2023 г	2024-2036 гг.	
								бюджет
Установка дорожных и информационных знаков	900	50	50	50	50	50	650	Муниципальный бюджет
Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем								
Установка датчиков на перекрестках	5000						5000	Муниципальный бюджет
Содержание ИТС	2000						2000	Муниципальный бюджет
Всего	2181800	114350	117850	117350	117350	117350	1597550	

Примечание: Точный объем капитальных вложений в реализацию мероприятий на период 2019-2036 гг. будет определен посредством принятия и утверждения финансирования в бюджетах соответствующего уровня на основании разработанной проектно-сметной документации по объектам.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Уровень исполнения финансирования программы в целом определяется по формуле:

$Уэф = Фф/Фп$, где:

Уэф – уровень исполнения финансирования муниципальной программы за отчетный период, процентов;

Фф – фактически израсходованный объем средств, направленный на реализацию мероприятий муниципальной программы, тыс. рублей;

Фп – плановый объем средств на соответствующий отчетный период, тыс. рублей.

Уровень исполнения финансирования представляется целесообразным охарактеризовать следующим образом:

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

Таблица 7.1

Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Цель программы	Задачи программы	Предусмотренные мероприятия	Оценка социально-экономической эффективности
Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта	Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение пассажирооборота, товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике	<ul style="list-style-type: none"> - Реконструкции Красноярской железной дороги на участке Междуреченск – Тайшет со строительством вторых железнодорожных путей; - Строительство грузообразующей железной дороги «Кызыл – Курагино». Начальной точкой железной дороги станет правый берег реки Туба близ станции Курагино Красноярской железной дороги; - Строительство автомобильного мостового перехода через р. Черемшанка на выходе из мкр. РЭС на автодорогу в направлении на Красноярск; - Реконструкция мостов пгт. Курагино с приведением мостовых габаритов в соответствие с шириной проезжей части улично-дорожной сети; - Строительство переезда в разных уровнях на пересечении автомобильной дороги «Курагино-Черемшанка» с железной дорогой 	Расширение транспортных связей муниципального образования на 15%, повышение инвестиционной привлекательности на 20%, повышение эффективности транспортного обслуживания и снижения издержек на 30%
Развитие транспорта общего пользования, создание транспортно пересадочных узлов	Обеспечение условия для управления транспортным спросом, повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения	<ul style="list-style-type: none"> - Строительство нового автовокзала в северо-западной части пгт. Курагино; - Заменить устаревшие пассажирские автобусы более комфортабельными 	Увеличение пассажиропотока на 15%, обеспечение населения общественным транспортом на 100%
Развитие инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	Предоставление качественных услуг населению, повышение обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры	Мероприятия не предусматриваются	-

Развитие инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, предоставление качественных услуг населению, повышение обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры, увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей	- Строительство парковок для длительного хранения автомобилей в коммунальных зонах	Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры и качества обслуживания, расширение парковочного пространства на 30%
Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	Обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения, повышение безопасности дорожного движения	<ul style="list-style-type: none"> - Устройство тротуара по ул. Ленина; - Устройство тротуара по ул. Партизанская; - Устройство тротуара по ул. Марийская; - Устройство тротуара по ул. Бочкарева; - Устройство тротуара по ул. Заводская; - Устройство тротуара по пер. Больничный; - Устройство тротуара по ул. Щетинкина; - Устройство тротуара по ул. Новостройка; - Устройство тротуара по ул. Вокзальная; - Устройство тротуара по пер. Черемшанский 	Снижение времени в пути пешеходам на 15%, снижение вероятности ДТП с участием пешеходов на 50%
Организация дорожного движения, повышение безопасности дорожного движения, снижение перегруженности дорог и/или их участков	Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности, повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы	<ul style="list-style-type: none"> - Установка барьерного ограждения; - Нанесение разметки; - Установка дорожных и информационных знаков 	Снижение вероятности ДТП на 30 %, снижение загрузки улично-дорожной сети на 20%.
Внедрение интеллектуальных	Обеспечение эффективности	- Установка датчиков на перекрестках;	Повышение эффективности

транспортных систем	функционирования действующей транспортной инфраструктуры	- Содержание ИТС	общественного транспорта – на 20%
Развитие сети дорог	Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности, развитие в соответствии с транспортным спросом, развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, повышение качества содержания транспортной инфраструктуры, снижение уровня износа объектов транспортной инфраструктуры	- Строительство улично-дорожной сети в границах населенных пунктов, 33,04 км; - Реконструкция улично-дорожной сети в границах населенных, 127,46 км (перевод из щебеночного и грунтового покрытия в асфальтобетонный)	Увеличение скорости движения на 20%, снижение времени в пути на 20%, снижение вероятности ДТП на 15%, снижение экологической нагрузки на ОС на 15%, улучшение качества обслуживания территорий на 30%, снижение износа улично-дорожной сети на 65 %

8. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ПОСЕЛОК КУРАГИНО

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

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

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

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

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

Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

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

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития социальной инфраструктуры сельских поселений, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4 Требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении сельских и городских поселений, по общим правилам, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения – документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования планом и программой комплексного социально-экономического развития поселения, городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Положения Градостроительного кодекса РФ и существование отдельных Требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична муниципальной программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов.

Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программ связаны со сроками утверждения генерального плана. Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений подлежат утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта Программы в составе единого комплексного проекта управления развитием территории городского округа или поселения, в который также входит и разработка генерального плана.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования являются:

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Красноярского края, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;
- разработка предложений для региональных исполнительных органов власти, органов власти муниципального района по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры муниципального образования, в состав плана экономики района.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

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

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

Высокая потребность в развитии улично-дорожной сети и бюджетные ограничения в части финансирования автомобильных дорог требуют расширения использования внебюджетных источников для финансирования развития дорожной сети, в том числе заемных средств, для строительства и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе.

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

Для обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе программы мероприятий (инвестиционных проектов) необходимо решение приоритетной задачи институциональных преобразований: разработка нормативной правовой базы, обеспечивающей четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определение приоритетных сфер применения государственно-частного партнерства в сфере дорожного хозяйства, в том числе совершенствование законодательства, регулирующего вопросы инвестиционной деятельности в сфере дорожного хозяйства, осуществляемой в форме капитальных вложений.

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ПОСЕЛОК КУРАГИНО
КУРАГИНСКОГО РАЙОНА
КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ
на 2019-2036 года
Пояснительная записка

Разработчик:



Общество с ограниченной ответственностью «ЭНЕРГОАУДИТ»

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

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

адрес электронной почты: energoaudit35@list.ru

Свидетельство саморегулируемой организации № СРО № 3525255903-25022013-Э0183

**Генеральный директор
ООО «ЭнергоАудит»**



С.А. Антонов

Заказчик:

Администрация муниципального образования поселок Курагино

Юридический адрес: 662910, Красноярский край, Курагинский район, пгт. Курагино,
ул. Партизанская, д. 183

Глава поселка Курагино

С.А. Кнауб