

**ПРОГРАММА
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
ДЗЕРЖИНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА ДЗЕРЖИНСКОГО 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 Дзержинского сельсовета в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации	9
Краткая характеристика Дзержинского сельсовета	9
1.2 Социально-экономическая характеристика Дзержинского сельсовета, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса	12
1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта	14
1.3.1. Автомобильный транспорт	15
1.3.2. Водный транспорт	15
1.3.3. Воздушный транспорт	15
1.3.4. Железнодорожный транспорт	15
1.3.5. Трубопроводный транспорт	15
1.4. Характеристика сети дорог Дзержинского сельсовета, параметры дорожного движения	16
1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в муниципальном Дзержинском сельсовете. Обеспеченность парковками (парковочными местами)	27
1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока	28
1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	30
1.8. Характеристику движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств	31
1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения	32
1.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	34
1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Дзержинского сельсовета	36
1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Дзержинского сельсовета	38
1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	40
2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ДЗЕРЖИНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА	42
2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития	42
2.2. Прогноз транспортного спроса Дзержинского сельсовета, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта	44
2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта	46
2.4. Прогноз развития дорожной сети	46
2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения	48
2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения	48
2.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения	49

3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА	51
4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	54
4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	54
4.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.....	55
4.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.....	56
4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.....	57
4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	57
4.6. Мероприятия по развитию сети дорог Дзержинского сельсовета	58
5 МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	60
5.1 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков	60
5.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем.....	61
5.3 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения	64
5.4. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности	65
6 ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	67
7 ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	68
8. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	74
9. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ДЗЕРЖИНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА	80

ВВЕДЕНИЕ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, 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 в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Одним из основополагающих условий развития 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 Держинского сельсовета Держинского района Красноярского края на 2019-2036 годы.
Основание для разработки программы	<ul style="list-style-type: none"> - Градостроительный кодекс РФ; - Федеральный закон от 3 августа 2018 г. № 340-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - Генеральный план Держинского сельсовета Держинского 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».
Заказчик	Администрация Держинского района Красноярского края Фактический адрес: 663700, Красноярский край, Держинский район, с. Держинское, ул. Ленина, 15
Исполнитель	Администрация Держинского сельсовета Держинского района Красноярского края Фактический адрес: 663700, Красноярский край, Держинский район, с. Держинское, ул. Ленина-11
Цели и задачи программы	<p>Цель программы: Сбалансированное комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры Держинского сельсовета в соответствии с текущими и перспективными потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения, в целях повышения качества услуг и улучшения экологического состояния сельсовета.</p> <p>Задачи программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Обеспечение инвестиционной привлекательности транспортной инфраструктуры. - Повышение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории сельсовета. - Эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. - Определение потребности объемов и стоимости строительства и реконструкции транспортной инфраструктуры. - Разработка перечня мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. - Разработка мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры.
Целевые показатели (индикаторы) реализации	Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры включают технико-экономические, финансовые и социально-экономические показатели развития

<p>программы</p>	<p>транспортной инфраструктуры, в том числе показатели безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности:</p> <ul style="list-style-type: none"> - финансовое обеспечение исполнения программы - количество маршрутов общественного автомобильного транспорта - протяженность маршрутов общественного автомобильного транспорта - охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением - пассажирооборот общественного автомобильного транспорта - число оборудованных остановочных площадок - протяженность пешеходных тротуаров - протяженность велосипедных дорожек - протяженность улично-дорожной сети - обеспеченность парковочным пространством - реконструкция автомобильных дорог местного значения - строительство автомобильных дорог местного значения - уровень автомобилизации населения - обеспеченность населения объектами транспортной инфраструктуры - число зарегистрированных ДТП
<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры</p>	<p>Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:</p> <p>1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры.</p> <p>Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.</p> <p>2. Мероприятия по 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 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</p>

	<p>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> <p>7. Мероприятием по повышению безопасности дорожного движения</p> <p>Реализация мероприятий позволит снизить количество ДТП</p>
<p>Срок и этапы реализации программы</p>	<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 г.г;</p> <p>II этап: 2024-2036 г.г.</p>
<p>Объемы и источники финансирования программы</p>	<p>Объем финансирования Программы составляет в 2019-2036 годах – 55460 тысяч рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.</p> <p>Объемы финансирования по годам реализации программы, тыс. руб.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2019 г. – 3260; • 2020 г. – 3168; • 2021 г. – 3208; • 2022 г. – 3248; • 2023 г. – 3048; • 2024-2036 г. – 39528. <p>Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2019 – 2036 годах, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета и краевого бюджетов.</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 Дзержинского сельсовета в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Красноярский край расположен в Центральной и Восточной Сибири. Занимает 13,86 % территории России.

Расположен в бассейне реки Енисей. На севере край омывается водами двух морей Северного Ледовитого океана — Карским морем и морем Лаптевых.

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

Железнодорожный транспорт

- Транссибирская железнодорожная магистраль с ответвлениями «Ачинск — Лесосибирск» и «Решоты — Карабула»; «Ачинск — Абакан» (ранее называлась Ачинско-Минусинская железная дорога «АчМинДор»);

- Южносибирская железнодорожная магистраль (участок «Абакан — Тайшет» — «Дорога мужества»);

- Норильская железная дорога.

Автомобильный транспорт

Основные автомобильные трассы края:

- М53 «Байкал» (Кемерово — Красноярск — Иркутск)

- М54 «Енисей» (Красноярск — Кызыл — Монголия)

- Р409 «Енисейский тракт» (Красноярск — Енисейск)

- Р408 «Ачинск-Ужур-Троицкое» (Ачинск — Троицкое)

Водный транспорт Северный морской путь и судоходство по Енисею (Енисейское речное пароходство). Речные порты:

- Красноярский речной порт,

- Лесосибирский порт,

- Енисейский порт,

- морской порт в Игарке;

- морской порт в Дудинке

Воздушный транспорт

- Развит авиатранспорт: двадцать шесть аэропортов в том числе крупнейший международный аэропорт Емельяново в Красноярске;

Краткая характеристика Дзержинского сельсовета

Территория муниципального образования Дзержинский сельсовет расположена в центральной части Дзержинского района. На севере граничит с муниципальным образованием Денисовский сельсовет, на востоке — с муниципальными образованиями Орловский и Нижнетанайский сельсоветы, на юге — с муниципальным образованием Нижнетанайский сельсовет и на западе — с муниципальными образованиями Михайловский и Денисовский сельсоветы.

В состав муниципального образования Дзержинский сельский совет входят: с. Дзержинское, д. Усолка и д. Кедровка. Численность населения МО на 01.01.2017 г составляла 7599 человека, в том числе: село Дзержинское - 7045 человек; деревня Кедровка — 104 человека; деревня Усолка — 450 человек.

Село Дзержинское расположено по обоим берегам р. Усолки. Территория представляет собой слегка всхолмленное плато, рассеченное р. Усолкой на две части:

северную и южную. Южная часть территории имеет спокойный рельеф с незначительным понижением к р. Усолка; северная – более возвышенная.

Непосредственно к селу подступают лесные массивы, которые с западной и южной стороны прерываются пашнями.

Удаленность районного центра от г. Красноярска составляет 290 км, до ближайшей железной дороги (г. Канск) – 84 км.

Связь с краевым центром осуществляется по автодороге с усовершенствованным капитальным покрытием регионального значения «Канск-Тасеево-Устье», обеспечивающей выход на автодорогу общего пользования федерального значения Р-255 «Сибирь» Новосибирск-Кемерово-Красноярск-Иркутск.

С центральными усадьбами сельсоветов районный центр связан дорогами с твердым покрытием. Межмуниципальная дорожная сеть района по своему качеству не отвечает современным требованиям.



Рисунок 1.1 Границы территории Дзержинского сельсовета

Климат

Климат района резко континентальный, который проявляется в больших годовых амплитудах температуры воздуха. Для климатической характеристики использованы материалы наблюдений метеорологической станции с. Дзержинское.

Средняя дата наступления мороза 7/IX, средняя дата окончания последнего мороза 31/V, средняя продолжительность безморозного периода – 98 дней. Средняя продолжительность отопительного сезона составляет 243 дня, средняя температура отопительного сезона – 9,1°С.

Величина абсолютной температуры воздуха: минимальная -56 °С, максимальная +38°С. Средняя расчетная температура воздуха наиболее холодной пятидневки -44°С.

Режим увлажнения характеризуется влажностью воздуха, количеством осадков и величиной испарения. Значительная сухость воздуха в весенние месяцы является характерной особенностью климата района. Выпадает осадков недостаточно, особенно в зимнее время.

Ветровой режим формируется здесь в преобладании западных ветров, особенно ярко выраженных в зимний период. Вторичными являются восточные и юго-восточные ветры, что связано с направлением долины реки Усолка. Среднегодовые скорости ветра небольшие и колеблются в пределах от 3,3 до 1,9 м/сек. Сильные ветры (15 м/сек) отличаются здесь по средним многолетним данным до 9 раз в год. Наибольшая вероятность их возникновения - это апрель-май и октябрь-ноябрь месяцы.

1.2 Социально-экономическая характеристика Дзержинского сельсовета, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Анализ экономической ситуации

Экономическая база представлена, в основном, предприятиями малого бизнеса лесной и деревообрабатывающей отраслей промышленности, пищевой промышленности и предприятиями сельского хозяйства.

Анализ современного состояния экономики, ресурсных возможностей развития, а также оценка ситуационных и градостроительных факторов района в целом позволили выявить следующее:

- Сельсовет удален от наиболее развитых районов края и не имеет постоянно действующих транспортных связей, кроме автомобильных;
- Транспортная освоенность сельсовета низкая;
- Уровень хозяйственного использования природно-ресурсного потенциала для формирования многоотраслевого промышленного комплекса отстает от возможностей района;
- Территория сельсовета характеризуется очаговым хозяйственным освоением, связанным с переработкой лесных ресурсов.
- Сельсовет имеет четко выраженную агропромышленную специализацию, которая развивается на базе сырьевых природных ресурсов;
- Агроклиматические условия района позволяют развивать сельское хозяйство и обеспечить потребность в сельхозпродуктах население сельсовета;
- Наличие аграрного сектора и зоны, богатой лесными ресурсами благоприятствуют развитию пищевой и перерабатывающей отраслей, а также лесной и деревообрабатывающей промышленности;
- Сдерживающим фактором в развитии экономики района является отсутствие железной дороги и транспортных коммуникаций, позволяющих полноценно осваивать лесные ресурсы;
- Достаточно комфортная среда проживания населения, возможность организации малого бизнеса на базе лесных ресурсов (деревообработка, заготовка и переработка дикоросов, туристский бизнес) создают условия для роста численности населения.

Программой социально-экономического развития Дзержинского района до 2020 года, разработанной администрацией района, и Стратегией развития Дзержинского района до 2030г развитие экономики района и МО Дзержинский сельсовет на перспективу рассматривалось за счет:

- развития предприятий лесозаготовительной отрасли с установкой оборудования по углубленной переработки древесины, ленточных логосолей;
- увеличения добычи угля на «Степановском» угольном разрезе. Приоритетным направлением в этой связи рассматривалось предложение компании «Энергозамещение» о

строительстве комплекса и переработке бурого угля для получения дизельного топлива, ароматических углеводов, топливного газа и других продуктах переработки;

- развития предприятий по переработке сельскохозяйственной продукции.

Демографическая ситуация и анализ численности населения

Важным показателем демографической ситуации в Дзержинском сельсовете 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

Среднегодовая численность поселения по годам

Населенный пункт	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
с. Дзержинское	7398	7356	7200	7155	7073	7050	7045
д. Кедровка	142	135	135	130	161	122	104
д. Усолка	539	529	515	510	501	481	450

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 сельского 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 сельсовета, 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%.

Передвижение населения на территории муниципального образования 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.

Дзержинский сельсовет 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 обочинам дорог в неорганизованном порядке, 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.

В транспортной отрасли сельсовета действуют регулярные внутримunicipальные автобусные пассажирские перевозки и индивидуальные предприниматели в режиме «такси».

Допуск на муниципальную маршрутную сеть на право осуществления регулярных маршрутных перевозок пассажиров по муниципальным маршрутам осуществляется по итогам конкурса.

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.

Дзержинский сельсовет расположен в центральной части одноименного района

Село Дзержинское является одновременно центром района и сельсовета. Расстояние от административного центра района до г. Красноярск - 290 км, до ближайшей железнодорожной станции «Канск-Енисейский» (г. Канск) – 84 км. Ближайшим крупным аэропортом республиканских и международных авиалиний является аэропорт «Красноярск (Емельяново)».

Транспортная сеть Дзержинского района и сельсовета представлена автомобильным транспортом.

Автомобильные дороги. По территории района проходят автомобильные дороги общего пользования регионального значения «Канск-Тасеево-Устье» и «Абан-Дзержинское», обеспечивающие выход района на автомобильную дорогу общего пользования федерального значения Р-255 «Сибирь» Новосибирск-Кемерово-Красноярск-Иркутск и соответственно на основную транспортную сеть края и страны, а также в район Приангарья.

Несмотря на значительную протяженность дорог с твердым покрытием, сеть дорог сельсовета по своей качественной структуре пока не отвечает современным требованиям. Недостаточен удельный вес усовершенствованного покрытия на межмуниципальных и местных дорогах. По транспортной доступности населенных мест район имеет удовлетворительные показатели. До всех населенных пунктов района проезд осуществляется по дорогам с твердым покрытием.

Автобусное сообщение.

В районе достаточно интенсивно работает пассажирский автотранспорт внутрирайонного и межрайонного сообщения.

Автобусное сообщение сохранено до всех без исключения населенных пунктов района.

1.3.1. Автомобильный транспорт

Одним из важнейших условий устойчивого развития экономики является опережающее развитие транспортной системы (транспортная инфраструктура и дорожное хозяйство), способствующее росту товарооборота, повышению уровня производственной и социальной кооперации, эффективности использования производственных мощностей и ресурсов, оптимизации структуры экономики. Транспортная система должна отвечать требованиям надёжности, безопасности и доступности всех составляющих её систем и обеспечивать предоставление транспортных услуг потребителям с минимальными для них затратами, с высоким качеством, в полном объёме и в кратчайшие сроки.

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной системы Дзержинского сельсовета. От уровня транспортно – эксплуатационного состояния и развития сети автомобильных дорог общего пользования и общего пользования местного значения (вне границ населённого пункта) во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста, улучшения условий предпринимательской деятельности и повышения качества жизни населения Дзержинского сельсовета.

Сформировавшаяся к настоящему времени сеть автомобильных дорог в районе не отвечает требованиям технических регламентов обеспечения безопасности дорожного движения и транспортным нагрузкам, и не обеспечивает качественного автотранспортного сообщения между населёнными пунктами и в населённых пунктах.

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

Автомобильные дороги являются одним из важнейших элементов транспортной системы сельсовета, оказывающим огромное влияние на её социальное и экономическое развитие.

Всего протяженность дорог общего пользования местного значения в сельсовете составляет 94,02 км.

Плотность дорог по сельсовету составляет 0,16 км дорог на 1 км² территории.

Автомобильные дороги общего пользования регионального значения «Канск-Тасеево-Устье» и «Абан-Дзержинское являются основными транспортными магистралями сельсовета и района.

Из общего количества автомобилей индивидуальных владельцев Дзержинского сельсовета – 3918 ед. авт. средств.

Целью развития сети автомобильных дорог, как составляющей единой транспортной системы, является приведение её уровня в соответствие с потребностями экономики и населения муниципального образования и области.

1.3.2. Водный транспорт

На территории Дзержинского сельсовета водный транспорт не функционирует.

1.3.3. Воздушный транспорт

На территории Дзержинского сельсовета вертолетные площадки и взлетно-посадочные полосы отсутствуют.

1.3.4. Железнодорожный транспорт

На территории Дзержинского сельсовета железнодорожная дорога не проходит.

1.3.5. Трубопроводный транспорт

На момент разработки программы информация о существующих магистральных трубопроводах, пролегающих в границах Дзержинского сельсовета отсутствует.

Перспективное развитие трубопроводного транспорта не планируется.

1.4. Характеристика сети дорог Дзержинского сельсовета, параметры дорожного движения.

Общая характеристика дорожной сети на территории Дзержинского сельсовета представлена в таблице 1.2

Таблица 1.2

Основные характеристики протяженности дорог

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	2018
1	Протяженность автомобильных дорог общего пользования на конец года, в том числе:	км	132,6
1.1	Федерального значения	км	0
1.2	Регионального значения	км	29,52
1.3	Межмуниципального значения, в т.ч.	км	9
1.4	Местного значения, в т.ч.:	км	94,02
1.4.1	УДС		94,02
1.4	Зимние, а/д	км	0
1.5	Ведомственные, а/д	км	0

Таблица 1.3

Список дорог регионального, межмуниципального и местного значения (проходящие в границах сельсовета)

№ п/п	Наименование	Длина, км	в т. ч. по покрытиям	в т. ч. по категориям		
				III	IV	V
	Категорированные дороги (КГКУ «КрУДор») – всего, в т.ч:	22,02	а/б 34,4км (70%); грав-щебень 14,72км (30%)	20,0	15,95	13,17
3	Дзержинское-Асанск (МЗ)	7,3	а/б	-	7,3	-
4	Обход Дзержинска (МЗ)	1,55	грав-щебень	-	1,55	-
6	Дзержинское-Семёновка-Нижний Танай (МЗ)	7,1	грав-щебень	-	-	7,1
7	Подъезд к Кедровке (МЗ)	1,62	грав-щебень			1,62
8	Подъезд к Усолке (МЗ)	4,45	грав-щебень			4,45
	Не категорированные дороги сельсовета – всего, в т.ч:	7,56	грав-щеб. 6,86км (91%); грунт 0,7км (9%)	-	-	-
1	Подъезд к свалке с. Дзержинское	4,5	грунтовое	-	-	4,5
2	Подъезд к новому кладбищу с. Дзержинское	0,4	грав-щебень	-	0,4	-
3	Подъезд к свалке с. Усолка	0,5	грунт	-	-	0,5
4	Подъезд к кладбищу с. Усолка	1,9	грунт			
5	Подъезд к свалке с. Кедровка	0,2	грунт	-	-	0,2
	Итого дорог	29,52				

Улично-дорожная сеть муниципального образования Дзержинского сельсовета

Дороги сельсовета, расположенные в границах населенных пунктов, имеют скоростной режим движения, в соответствии с п. 10.2 ПДД, который составляет 60 км/ч с ограничением на отдельных участках до 40 км/ч.

Основной состав транспортных средств представлен легковыми автомобилями, находящимися в собственности у населения. Всего протяженность УДС в поселениях Дзержинского сельсовета: 94,02 км, из них:

- улично-дорожная сеть с. Дзержинское – 81,714 км;
- улично-дорожная сеть д. Усолка – 10,138 км;
- улично-дорожная сеть д. Кедровка – 2,116 км.

Улично-дорожная сеть, как элемент инфраструктуры, обеспечивает работу автомобильного транспорта.

Все улицы не имеют тротуары, поэтому пешеходы вынуждены пользоваться проезжей частью улицы, что увеличивает количество дорожно – транспортных происшествий.

К недостаткам улично-дорожной сети относятся низкое качество покрытия проезжей части улиц и тротуаров. Степень благоустройства уличной сети оценивается как низкая, ориентировочно только 40% всех улиц имеют асфальтированные проезжие части. Поэтому необходимо провести комплекс работ по асфальтированию тротуарной части с восстановлением бордюрного камня, очистке дождеприёмных решеток, выполнить перекладку водопропускных труб и заменить проблемные участки ливневой канализации.

Средняя ширина проезжей части магистральных улиц составляет около 9,0 м, средняя ширина проезжей части улиц местного значения – 7,2 м.

Искусственные сооружения представлены мостами, водопропускными трубами.

Таблица 1.4

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Дзержинского сельсовета, расположенных в границах населенных пунктов

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы, км	Средняя ширина земельного полотна улицы, м	Средняя ширина дорожного покрытия улицы, м	Тип покрытия				Искусственные сооружения							
					а/б	ц/б	гравийно-щебенитое	грунтовое	Трубы			Мосты			Местоположение моста, км+	Техническое состояние
									шт	п. м.	материал (ж/б, метал, дерево)	шт	п. м.	материал (ж/б, метал, дерево)		
1.1	Сельсовет Дзержинский	94,02							45	376		1	71			
	с. Дзержинское	81,76							42	352		1	71			
	70 лет Октября	0,22	6	5			+									
	Аэродромная	0,84	6	5			+		1	8	ж/б					
	Белковского	0,23	7	5	+				1	9	ж/б					
	Белковского	1,17	7	5			+		1	8	ж/б					
	Берёзовая	0,19	5	5			+									
	Больничная	1,15	7	5	+				2	18	ж/б					
	Больничная	0,36	7	5			+									
	Весны	0,90	7	5			+									
	Взлётный	0,58	6	5			+									
	Восточный	0,23	6	5			+									
	Высоцкого	0,54	6	5	+											
	Гагарина	0,35	7	5			+		1		ж/б					
	Горького	0,97	7	5	+				3	24	ж/б					
	Горького	3,54	7	5			+		2	16	1ж/б 1дер					
	Дачная	0,23	7	5			+									
	Декабрьская	0,87	7	5			+		1	8	дер.					

№ п/ п	Наименован ие улицы	Протяженн ость улицы, км	Средня я ширин а землян ого полотн а улицы, м	Средня я ширина дорожн ого покрыт ия улицы, м	Тип покрытия				Искусственные сооружения								
					а/ б	ц/ б	гравийн о- щебенис тое	грунто вое	Трубы			Мосты			Местополож ение моста, км+	Техничес кое состояни е	
									ш т	п. м.	матери ал (ж/б, метал, дерев)	ш т	п. м	матери ал (ж/б, метал, дерев)			
	Денисовская	3,69	9	7	+					2	20	ж/б					
	Детства	0,30	8	6	+												
	Дружбы	0,51	7	5				+									
	Е. Никитиной	0,49	7	5				+									
	Есенина	0,36	7	5				+		1	8	ж/б					
	Заводской	0,44	7	5	+												
	Заводской	0,20	7	5				+									
	Загорского	0,26	7	5				+									
	Заречный	0,32	7	5				+									
	Звёздная	0,12	7	5				+									
	Зелёная	0,54	7	5				+		1	8	дер.					
	Кирова	2,49	9	7	+					2	20	ж/б					
	Кирпичный	0,24	7	5				+									
	Колхозная	1,11	8	6				+									
	Комарова	0,28	6	5	+					1	8	ж/б					
	Комсомольска я	0,74	7	5				+									
	Комсомольски й	0,69	6	5				+									
	Королёва	0,27	6	5				+									
	Красноармейск ая	2,60	8	6	+					3	30	ж/б					
	Красноармейск ая	1,52	7	5				+									
	Краснопартиза нская	1,98	7	5	+					1	8	ж/б					
	Курортная	0,62	7	5				+									

№ п/ п	Наименован ие улицы	Протяженн ость улицы, км	Средня я ширин а землян ого полотн а улицы, м	Средня я ширина дорожн ого покрыт ия улицы, м	Тип покрытия				Искусственные сооружения								
					а/ б	ц/ б	гравийн о- щебенис тое	грунто вое	Трубы			Мосты			Местополож ение моста, км+	Техничес кое состояни е	
									ш т	п. м.	матери ал (ж/б, метал, дерев о)	ш т	п. м	матери ал (ж/б, метал, дерев о)			
	Лазарева	0,32	6	5	+					1	8	ж/б					
	Ленина	2,57	9	7	+					1	10	ж/б					
	Лермонтова	0,88	7	5				+									
	Лесной	0,70	7	5				+									
	Луговая	0,50	7	5				+									
	Маяковского	2,01	9	7	+					1	8	ж/б					
	Мелиораторов	0,58	7	5				+		1	8	ж/б					
	Мира	0,19	6	5	+					1	8	дер.					
	Мира	0,11	6	5				+									
	Мичурина	2,49	9	7	+					2	18	ж/б					
	Молодёжный	0,23	7	5				+									
	Набережная	0,38	7	5				+		1	8	дер.					
	Надежды	0,99	7	5				+									
	Некрасова	0,21	7	5				+									
	Новый	0,44	8	6				+									
	Октябрьский	0,61	8	6				+									
	Олимпийская	0,95	7	5	+					1	9	ж/б					
	Олимпийская	0,31	7	5				+									
	Павлова	0,48	9	7	+					2	18	ж/б					
	Павлова	0,22	7	5				+									
	Первомайская	0,52	8	6				+									
	Первомайский	0,48	7	5				+									
	Песочная	0,22	7	5				+									
	Пионерский	0,24	7	5				+									
	Победы	0,25	7	5				+									

№ п/ п	Наименован ие улицы	Протяженн ость улицы, км	Средня я ширин а землян ого полотн а улицы, м	Средня я ширина дорожн ого покрыт ия улицы, м	Тип покрытия				Искусственные сооружения							
					а/ б	ц/ б	гравийн о- щебенис тое	грунто вое	Трубы			Мосты			Местополож ение моста, км+	Техничес кое состояни е
									ш т	п. м.	матери ал (ж/б, метал, дерев)	ш т	п. м	матери ал (ж/б, метал, дерев)		
	Пограничн иков	0,77	7	5	+					1	8	дер.				
	Пограничн иков	0,30	7	5			+									
	Подъезд к новому кладбищу Дзержинское	0,40	7	5			+									
	Подъезд к свалке Дзержинское	4,50	6	6				+								неуд.
	Полевой	0,27	7	5			+									
	Промышленн ый	0,61	7	5			+									
	Профсоюзный	0,46	7	5	+				2	16	ж/б					
	Профсоюзный	0,76	7	5			+									
	Пушкина	0,61	7	5	+											
	Пушкина	1,14	7	5			+									
	Ракуса	2,81	9	7	+				1	8	ж/б	1	71	ж/б	0+0	
	Рекордная	0,62	7	5			+									
	Речной	0,13	7	5			+									
	Рождественска я	1,86	7	5			+									
	Романтиков	0,47	6	5			+									
	Садовый	0,15	7	5	+											
	Садовый	0,82	7	5			+									
	Свободный	0,28	7	5			+									

№ п/ п	Наименован ие улицы	Протяженн ость улицы, км	Средня я ширин а землян ого полотн а улицы, м	Средня я ширина дорожн ого покрыт ия улицы, м	Тип покрытия				Искусственные сооружения								
					а/ б	ц/ б	гравийн о- щебенис тое	грунто вое	Трубы			Мосты			Местополож ение моста, км+	Техничес кое состояни е	
									шт	п. м.	матери ал (ж/б, метал, дерев о)	шт	п. м	матери ал (ж/б, метал, дерев о)			
	Северная	1,50	8	6			+										
	Семёновская	0,91	7	5	+				1	8	ж/б						
	Советская	1,42	6	5	+				1	8	ж/б						
	Солнечная	0,37	7	5			+										
	Сосновый	1,03	7	5			+										
	Спортивный	0,21	8	6			+										
	Степной	0,61	8	6			+										
	Строительная	0,88	8	6			+										
	Студенческая	1,66	9	7	+												
	Терешковой	0,44	7	5	+												
	Тихий	0,23	7	5			+										
	Тракторный	0,67	7	5			+										
	Транспортная	0,46	7	5			+										
	Транспортный	0,21	6	5	+												
	Транспортный	0,21	7	5			+										
	Труда	0,69	6	5			+										
	Цветочная	0,80	7	5			+										
	Чехова	1,08	7	5	+												
	Школьный	0,19	7	5			+										
	Энергетиков	0,25	7	5	+				1	8	ж/б						
	Энергетиков	0,51	7	5			+		1	8	ж/б						
	Южный	0,46	7	5			+										
	Юности	0,81	7	5			+										
	Янтарная	0,26	7	5			+										
	д. Усолка	10,14							3	24		0	0				

№ п/ п	Наименован ие улицы	Протяженн ость улицы, км	Средня я ширин а землян ого полотн а улицы, м	Средня я ширина дорожн ого покрыт ия улицы, м	Тип покрытия				Искусственные сооружения							
					а/ б	ц/ б	гравийн о- щебенис тое	грунто вое	Трубы			Мосты			Местополож ение моста, км+	Техничес кое состояни е
									ш т	п. м.	матери ал (ж/б, метал, дерев о)	ш т	п. м	матери ал (ж/б, метал, дерев о)		
	Гоголя	0,60	7	5			+									
	Зелёная	0,44	7	5			+									
	Калинина	1,32	7	5			+		1	8	жел.					
	Молодёжная	0,80	8	6			+		1	8	ж/б					
	Мостовая	0,59	7	5			+									
	Набережная	0,57	7	5			+									
	Набережный	0,74	7	5			+		1	8	ж/б					
	Подъезд к кладбищу Усолка	1,90	5	5				+								неуд.
	Подъезд к свалке Усолка	0,50	5	5				+								неуд.
	Советская	0,47	7	5			+									
	Солнечная	0,72	7	5	+											
	Солнечная	0,17	7	5			+									
	Трастовая	0,43	7	5			+									
	Центральная	0,52	7	5	+											
	Центральная	0,36	7	5			+									
	д. Кедровка	2,12							0	0		0	0			
	Зелёная	0,32	7	5			+									
	Новая	0,59	7	5			+									
	Центральная	1,00	7	5			+									
	Подъезд к свалке Кедровка	0,20	5	5				+								неуд.



Рисунок 1.3 Дорожная сеть д. Кедровка

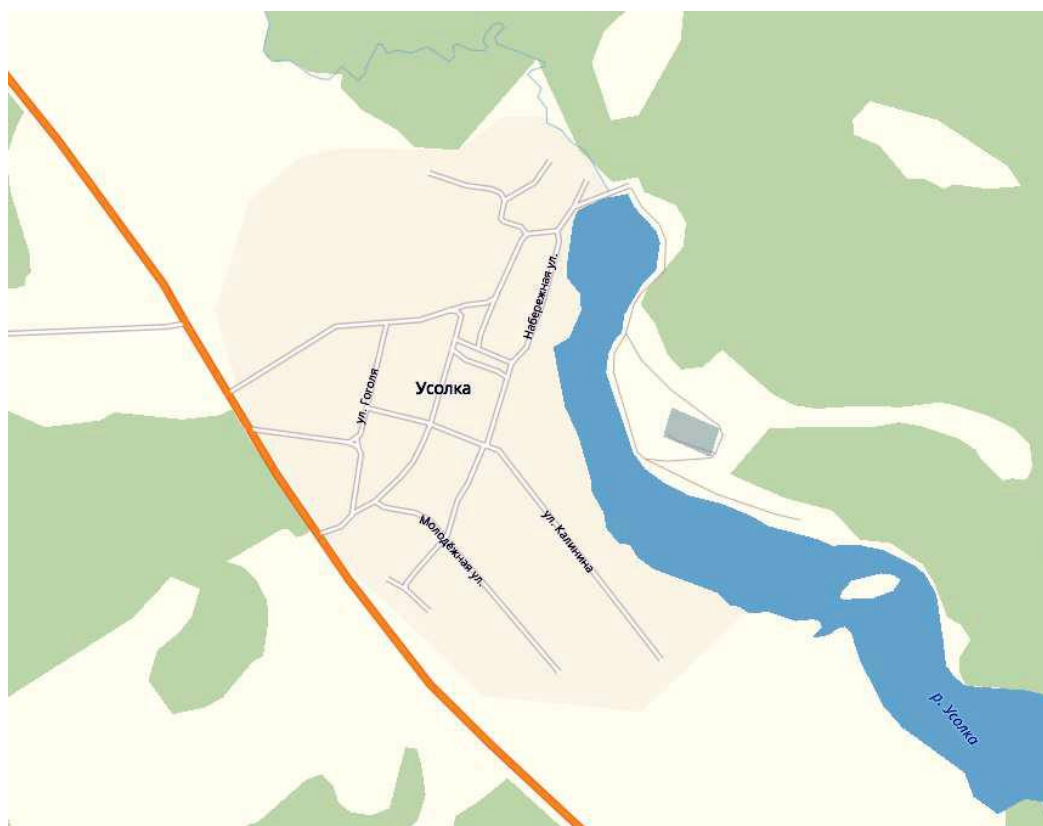


Рисунок 1.4 Дорожная сеть д. Усолка

Классификация автомобильных дорог общего пользования местного значения и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) осуществляется в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик

и потребительских свойств автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации. Существующая улично-дорожная сеть в границах населенных пунктов Дзержинского сельсовета выполнена преимущественно в грунтовом исполнении. Дороги различаются по типу покрытия, информация о протяженности дорог с распределением по типам покрытия представлена в таблице 1.4

Недостатками улично-дорожной сети на сегодняшний день являются:

- отсутствие твердых покрытий на большей части улиц и дорог;
- отсутствие благоустройства на многих улицах населенных пунктов: отсутствие тротуаров, освещения, озеленения, водоотвода с проезжих частей;
- недостаточная ширина проезжих частей ряда улиц.

Соотношение дорог по типам покрытия на территории Дзержинского сельсовета приведено в таблице 1.5.

Таблица 1.5

Основные характеристики улично-дорожной сети

Наименование показателя	Количество, км	Состояние	Нуждающиеся в замене, км
Протяженность улично-дорожной сети с асфальтовым покрытием проезжих частей	35,7	удовлетворительное	35,7
Протяженность улично-дорожной сети с цементобетонным покрытием проезжих частей	-		-
Протяженность улично-дорожной сети с щебеночным покрытием проезжих частей	51,2	удовлетворительное	39,108
Протяженность улично-дорожной сети с грунтовым покрытием проезжих частей	7,1	неудовлетворительное	7,1
Протяженность улично-дорожной сети с песчано-гравийным покрытием проезжих частей	-		

Состояние автодорог, пролегающих по территории Дзержинского сельсовета, оценивается как удовлетворительное. Два раза в год проводится комиссионное обследование дорог местного значения с оценкой технического состояния. Результаты указанной оценки применяются при планировании работ по ремонту покрытия дорог и составлении смет. Ежегодно проводимые мероприятия по развитию сети улиц и дорог, благоустройству дворовых территорий, повышению безопасности дорожного движения дают свои результаты.

Генеральным планом Дзержинского сельсовета определен основной транспортный каркас села, в котором учтены только ключевые улицы и дороги, подъезды к основным объектам инфраструктуры.

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

Интенсивности дорожного движения на территории Дзержинского сельсовета в общем показателе ниже среднего. Более подробная информация по интенсивности движения отсутствует.

Состав транспортного потока влияет на загрузку дорог, что объясняется прежде всего существенной разницей в габаритных размерах автомобилей. Если длина отечественных

легковых автомобилей массового производства составляет 4-5 м, грузовых 6-8, то длина автобусов достигает 11. Однако разница в габаритных размерах не является единственной причиной необходимости специального учета состава потока при анализе интенсивности движения.

1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Дзержинском сельсовете. Обеспеченность парковками (парковочными местами)

Функционирование транспортной инфраструктуры на прямую зависит от состава транспортных средств и уровня автомобилизации сельсовета. 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.

В Дзержинском сельсовете уровень автомобилизации составлял на 2018 г. 3918 единиц личного транспорта (принято расчетным методом по действующим МНГП Дзержинский сельсовет, 395 легковых автомобилей на 1000 человек).

Таблица 1.6
Состав автопарка Дзержинского сельсовета на 2018 г.

Вид автотранспортных средств	Кол-во
	2018 г
Общее количество автотранспортных средств, шт.	3918
в т.ч. грузовых	574
в т.ч. автобусов	38
в т.ч. легковых	3306
Численность населения муниципального образования	7599
Уровень автомобилизации, ед/1000 чел	515

Наблюдается стабильное увеличение количества зарегистрированных транспортных средств на территории Дзержинского сельсовета. Данный показатель достаточно высок и превышает средний показатель по России.

Очень высокий уровень автомобилизации на территории муниципального образования Дзержинского сельсовета требует устройство парковок, организацию дорожного и пешеходного движения.

Частный транспорт жителей сельсовета хранится в гаражах, расположенных на территории приусадебных участков и придомовых территориях населенных пунктов. Транспорт, как частных предпринимателей, так и муниципальных предприятий, хранится в гаражах, расположенных на территориях организаций.

Информация по парковочным местам на территории Дзержинского сельсовета отсутствует.

На некоторых парковочных местах возле общественных зданий для автомобилей маломобильных групп населения определено 1 место с установкой дорожных знаков ПДД 8.17 «Инвалиды», согласно проекту организации дорожного движения.

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;
- снижение экологической нагрузки.

Информация по гаражам индивидуального транспорта на сегодняшний день на территории Дзержинского сельсовета отсутствует.

Учитывая высокий процент населения, проживающего в индивидуальной и высокоплотной малоэтажной жилой застройке и дальнейшее развитие индивидуального жилищного строительства, прогнозируется, что они будут обеспечены местами для постоянного хранения автомобилей на своих приусадебных и придомовых участках.

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

В настоящее время Дзержинский сельсовет обслуживается только автомобильным 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 сельсовета. Данный вид транспорта занимает первое место по объемам перевозок пассажиров.

Пассажирские перевозки в Дзержинском сельсовете осуществляются автобусами общего пользования, ведомственными автобусами предприятий по специальным маршрутам, личным автотранспортом и маршрутными такси.

На рынке автомобильных перевозок в Дзержинском районе работает 1 перевозчик, ООО «Дзержинское автотранспортное предприятие междугородние и заказные перевозки» (далее ООО «Дзержинское АТП-МиЗП»).

Основным видом деятельности ОАО «Дзержинское АТП» (частная собственность) являются: "Внутригородские автомобильные (автобусные) пассажирские перевозки, подчиняющиеся расписанию", а также:

- междугородные, пригородные автомобильные (автобусные) пассажирские перевозки, подчиняющиеся расписанию;
- деятельность автомобильного грузового неспециализированного и специализированного автотранспорта.

Основным видом деятельности ООО «Дзержинское АТП-МиЗП» являются пригородные автомобильные (автобусные) пассажирские перевозки, подчиняющиеся расписанию. Компания осуществляет рейсы «Красноярск – Дзержинское» и располагает автобусами: ПАЗ 3205; 2 - HYUNDAI AERO SPACE LD; HYUNDAI HB 615.

Таблица 1.7

Пригородные, внутригородские маршруты

Муниципальный маршрут (городской, пригородный, междугородный)	Номер маршрута	Наименование маршрута (указание начального и конечного остановочных пунктов)	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Протяженность маршрута, км	Наименование организации, осуществляющей перевозки по данному маршруту
пригородный	103	«Дзержинское – Кедровка – Орловка»	д. Чемурай, д. Кедровка	26,6	ООО «Дзержинское АТП – М и ЗП»
пригородный	3	«Дзержинское – Н-Танай – Денисово»	д. Усолка	46,0	ООО «Дзержинское АТП – М и ЗП»
пригородный	110	Дзержинское – Курай – Плитное»	д. Усолка, д. Н-Танай, д. В-Танай, д. Курай, д. Ашпатск	34,0	ООО «Дзержинское АТП – М и ЗП»
пригородный	106	Дзержинское – Петровка»	д. Усолка, д. Н-Танай, д. В-Танай, д. Курай	41,2	ООО «Дзержинское АТП – М и ЗП»
пригородный	106	«Дзержинское – Ашпатск»	д. Усолка, д. Н-Танай, д. В-Танай, д. Курай	27,2	ООО «Дзержинское АТП – М и ЗП»
городской	2	№ 2 (ул. Янтарная - ул. Чехова)	с. Дзержинское	12,5	ООО «Дзержинское АТП – М и ЗП»
городской	4	№ 4 (ул. Янтарная - ул. Северная)	с. Дзержинское	6,2	ООО «Дзержинское АТП – М и ЗП»
городской	5	№ 5 (ОАО "АТП" - МБУЗ "РБ")	с. Дзержинское	10,4	ООО «Дзержинское АТП – М и ЗП»

Таблица 1.8

Показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок

Показатель	Ед. измерения	2018 год
Количество муниципальных маршрутов:		8
-городских	ед.	3
-пригородных	ед.	5
- междугородние	ед.	-
Протяженность муниципальных маршрутов:		191,61
-городских	км	
-пригородных	км	
- межмуниципальных	км	
Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением	%	100
Количество выполненных рейсов по маршрутам	ед.	25032
Количество перевезенных пассажиров	чел.	129804

На территории Дзержинского сельсовета расположено 22 остановочных пунктов и автостанция в с. Дзержинское.

Анализ пассажирооборота позволяет сделать выводы о необходимости дальнейшего развития системы общественного транспорта, поддержания уровня спроса и адаптацию под современные условия. В дальнейшем необходимо решение задач:

- Создание своевременной, современной и эффективной дорожной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономики Дзержинского сельсовета.
- Совершенствование организационных механизмов, методов и технологий управления автомобильными дорогами на территории Дзержинского сельсовета;
- Обеспечение доступности услуг для населения в сфере пассажирских перевозок.

Водный транспорт

Пассажирские и грузовые перевозки внутренним водным транспортом на территории Дзержинского сельсовета не осуществляются.

Воздушный транспорт

На территории Дзержинского сельсовета вертолетные площадки и взлетно-посадочные полосы отсутствуют. Перевозки воздушным транспортом не осуществляются.

Железнодорожный транспорт

Пассажирские и грузовые перевозки ж/д транспортом на территории Дзержинского сельсовета не осуществляются.

1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

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

Для передвижения пешеходов в Дзержинском сельсовете предусмотрены тротуары преимущественно с неусовершенствованным покрытием. Характеристика тротуарной сети отсутствует.

Передвижения пешеходов не на всех улицах отвечают параметрам, предусмотренными нормативными документами. На многих магистральных улицах и улицах

местного значения отсутствуют организованные пешеходные переходы. На перспективу необходимо запланировать устройство пешеходных зон и дорожек тротуарной плиткой в первую очередь в с. Дзержинское.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории Дзержинского сельсовета 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.

Велосипедное движение в Дзержинском сельсовете осуществляется в неорганизованном порядке.

Таблица 1.9

Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения

Параметр	Ед. изм.	Количество
Количество обустроенных пешеходных переходов	ед.	20
Количество велодорожек	ед.	0
Количество мест хранения велосипедов	ед.	0

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

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

В Дзержинском сельсовете в 2018 году грузовые перевозки осуществлялись только автомобильным транспортом.

Таблица 1.10

Информация по грузовым автомобильным перевозкам внутри поселения

Наименование показателя	Ед. изм.	01.01.2019
Перевезено грузов	тыс. тонн	0,47
Грузооборот	тыс. км	20,1
Средняя дальность перевозки 1 тонны груза	км	28,71

Организация, занимающаяся содержанием улично-дорожной сети в населенных пунктах МО - Дзержинский филиал государственного предприятия "Краевая дорожная эксплуатационная организация".

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

Таблица 1.11

Спец. техника, применяемая в обслуживании дорог Дзержинского сельсовета

Специализированная техника	Количество	Техническое состояние
МК-1 (МТЗ-82)	1	удовлетворительное
Автогрейдер ДЗ-98.	1	удовлетворительное
Автогрейдер ГС-14.02	1	удовлетворительное
Трактор Т-150 К	1	удовлетворительное
Трактор К-702	1	удовлетворительное
КДМ ЭД-405 КАМАЗ 53213	1	удовлетворительное
МАЗ 5551 самосвал	1	удовлетворительное
КАМАЗ 5511А	1	удовлетворительное

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 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 сельсовета, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

Количество зарегистрированных ДТП в 2017 год 12 ед., количество пострадавших человек 15, количество погибших 2, Количество аварий за 2015, 2016 года 35 ед.

Основными причинами совершения ДТП с тяжкими последствиями по данным ГИБДД МВД являются неудовлетворительные дорожные условия, несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, нарушение ПДД, управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами.

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

1. В связи с увеличением автотранспорта необходимо установить видеонаблюдение на центральных улицах с. Дзержинское.

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

В настоящее время на автодорогах на территории Дзержинского сельсовета установлено 700 ед. дорожных знаков. По разработанному ПОДД на перспективу запланирована установка 185 ед. дорожных знаков.

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.

Данные о фоновых концентрациях загрязняющих веществ в атмосферном воздухе Дзержинского сельсовета 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 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 СанПиНу 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 Дзержинского сельсовета

В Дзержинском сельсовете обслуживание транспортных средств осуществляется на станциях технического обслуживания автотранспорта и автозаправочных станциях.

На территории Дзержинского сельсовета расположены следующие действующие объекты обслуживания транспортной инфраструктуры:

Таблица 1.12

Объекты обслуживания транспортной инфраструктуры

Наименование сооружения	Местоположение	Краткая характеристика
АЗС	с. Дзержинское, ул. Студенческая, 8	
АГЗС	с. Дзержинское, ул. Студенческая, 21	
Красноярскнефтепродукт №39	с. Дзержинское, ул. Студенческая, 21	
Красноярскнефтепродукт	с. Дзержинское, ул. Ленина 52 а	

Таким образом, существующих АЗС достаточно для обслуживания всего зарегистрированного автотранспорта сельсовета.

На территории Дзержинского сельсовета расположено 1 автостанция и 22 остановочных пунктов.

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.

Подробная информация по гаражным боксам отсутствует.

Искусственные сооружения представлены мостами, водопропускными трубами:

– железобетонный мост через р. Усолка в створе ул. Ракуса длиной 71м, состояние удовлетворительное, требуется реконструкция;

– железобетонный мост через р. Усолка, в створе ул. Курортная, построен в 2008 г – состояние удовлетворительное;

– проезд по дамбе гидротехнического сооружения (пруд) – требуется капитальный ремонт.

– деревянный пешеходный мост через р. Усолка (пруд), на подъезде к стадиону, требуется реконструкция.

В соответствии с решениями генерального плана проектом предусмотрено увеличение численности населения до 7700 человек. Учитывая существующий уровень обеспеченности населения личным автотранспортом, а также принимая во внимание темпы его роста на территории субъекта, на расчетный срок данный уровень принят 400 легковых автомобилей на 1000 жителей. Таким образом, количество личного автотранспорта на расчетный срок составит 4240 автомобилей.

Удельный вес перевозок на индивидуальном автотранспорте, несомненно, возрастет, чему должно соответствовать развитие улично-дорожной сети. Вместе с тем, до разработки комплексной транспортной схемы некорректно оценивать и прогнозировать объёмы роста перевозок на индивидуальном автотранспорте.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения обозначены в РНГП Красноярского края:

Принимая во внимание РНГП Красноярского края на 1200 легковых автомобилей принимается 1 топливораздаточная колонка автозаправочной станции. Проектом предусмотрено сохранения существующих АЗС. Данного количества АЗС будет достаточно как для обслуживания личного транспорта населения Дзержинского сельсовета, так и для транзитного транспорта.

Согласно РНГП Красноярского края на 1 пост СТО приходится 200 автомобилей. Таким образом, размещаемой станции технического обслуживания недостаточно для обслуживания зарегистрированного личного транспорта населения Дзержинского сельсовета (требуется на расчетный срок 21 пост на станциях технического обслуживания). С учетом перспективного развития сельсовета необходимо предусмотреть организацию дополнительных СТО. Проектом предусмотрено размещение 5 СТО на территории Дзержинского сельсовета общей мощностью 21 пост. Данного количества станций достаточно для обслуживания, имеющегося и перспективного личного транспорта в границах Дзержинского сельсовета. Кроме этого, часть личного транспорта будет обслуживаться личными силами граждан на территории гаражных кооперативов.

Общая обеспеченность гаражами для постоянного хранения легковых автомобилей должна составлять 90 процентов всего транспорта.

В части хранения личного транспорта проектом предусмотрено размещение территорий под гаражи индивидуального транспорта, а также сохранение территорий под существующими гаражами (вместимость необходимо устанавливать на стадии проектирования и по мере необходимости). Данные места предусматриваются для жителей многоквартирной жилой застройки без приквартирных участков.

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.

Улично-дорожная сеть будет развиваться в соответствии с освоением новых площадок (под жилищное, общественное строительство).

Учитывая прогнозируемый рост уровня автомобилизации и градостроительного развития, проблемы загрузки УДС и нехватки мест для размещения автотранспортных средств будут только нарастать. К 2036 г. при сохранении существующей УДС прогнозируется рост уровня загрузки на отдельных участках магистральной УДС.

Дальнейшее развитие линий общественного транспорта в перспективе будет происходить по мере наращивания проектной магистральной УДС.

Анализ сложившегося положения дорожно – транспортной инфраструктуры позволяет сделать вывод о существовании на территории Дзержинского сельсовета ряда недостатков транспортного обеспечения:

- отсутствие благоустройства на многих улицах населенных пунктов: отсутствие тротуаров, освещения, озеленения, водоотвода с проезжих частей;
- недостаточная ширина проезжих частей ряда улиц.

Программой предусмотрены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, позволяющие создать законченную улично-дорожную сеть, обеспечивающую удобную и надежную транспортную связь жилой застройки с общественным центром и местами приложения труда.

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

Для достижения данной цели необходимо выполнение следующих условий:

- комплексное развитие системы общественного транспорта;
- увеличение пропускной способности опорной УДС;

- снижение затрат времени пассажиров в пути;
- формирование системы скоростного движения;
- планомерное увеличение протяжённости автодорог с усовершенствованным покрытием;
- внедрение системы мониторинга транспорта;
- обеспечение гарантированных свободных мест для парковки;
- снижение экологической нагрузки.

В перспективе предусматривается улучшение транспортного обслуживания как уже существующих, так и намечаемых районов застройки. Предусмотрены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, позволяющие создать законченную улично-дорожную сеть, обеспечивающую удобную и надёжную транспортную связь жилой застройки с общественным центром, местами приложения труда, внешнего сообщения.

В части автомобильных дорог проектом предусматривается устройство автомобильных дорог общего пользования местного значения с капитальным типом дорожной одежды, выполняющие роль подъездных автомобильных дорог к территориям предприятий, а также к части населённых пунктов:

- Реконструкция территориальных автодорог и искусственных сооружений (мосты, водопропускные трубы) с целью улучшения транспортного сообщения между сельскими населёнными пунктами и местами отдыха населения.
- Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения (вне населённых пунктов);
- Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования населённых пунктов;
- Строительство и реконструкция дорог общего пользования местного значения и мостовых сооружений.

Проектом планировки в целях обеспечения безопасности и организации движения, на проектируемой участке, назначены следующие мероприятия:

- установка дорожных знаков;
- нанесение дорожной разметки;
- установка металлического барьерного ограждения;
- установка сигнальных пластиковых столбиков.

Для организации безопасного движения пешеходов планируется устройство тротуаров и наземных пешеходных переходов

1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Дзержинского сельсовета

При анализе оценке 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 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. В силу с 10.01.2017);
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. От 13.07.2015) (с изм. и доп., вступ. В силу с 24.07.2015);
3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2017) «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 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2017);
5. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.08.2015);

6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 26.10.2017) «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 Дзержинского сельсовета Красноярского края;
11. Приказ Минтранса России от 26.05.2016 № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
12. СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».
13. ВСН 45-68 «Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах».
14. Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах» № ОС-557-р от 24.06.2002.
15. «Руководство по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных дорогах» № ОС-555-р от 19.06.2003.
16. Устав Дзержинского сельсовета
17. Иные нормативные правовые акты и нормативные технические документы.

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 сельсовета.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. От 15.02.2017 г.), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, 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. 30.12.2015 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения – документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, 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 Дзержинского сельсовета 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 Дзержинского сельсовета 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

В рамках разрабатываемой программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Дзержинского сельсовета предусматривается реализация и финансирование затрат на реконструкцию и строительство автобусных остановок, обустройство пешеходных тротуаров, ремонт и реконструкция автодорог, которые позволят существенно улучшить состояние транспортной инфраструктуры муниципального образования и добиться опережающего роста транспортной инфраструктуры для создания экономических предпосылок для расширения инвестиционного потенциала и создания экономических

возможностей по организацию нового бизнеса и производств на территории Дзержинского сельсовета.

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

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, заключенным по результатам проведения аукционов согласно техническим заданиям к муниципальным контрактам Дзержинского сельсовета, капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по результатам проведения аукционов в объеме выделенных денежных средств.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения муниципального образования и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития с. Дзержинское.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2036 году увеличится. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2036 году также увеличится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения и необходимости расширения улично-дорожной сети.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, повышению уровня аварийности.

В целом необходимо отметить, что финансирование транспортной инфраструктуры Дзержинского сельсовета ограничено отсутствием целевого финансирования в условиях значительного износа объектов транспортной инфраструктуры.

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

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

При разработке муниципальной программы на временные периоды до 2036 года данные мероприятия будут утверждены в действующих ценах на момент принятия программы.

2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ДЗЕРЖИНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

Демографическая ситуация

Прогнозирование развития транспортной инфраструктуры опирается на анализ демографической ситуации на территории, процессов рождаемости и смертности, миграции населения, анализ структуры населения, поскольку основная цель социальной инфраструктуры - это удовлетворение потребностей населения.

Анализ демографической ситуации является одной из важнейших составляющих оценки тенденций экономического роста территории. Возрастной, половой и национальный составы населения во многом определяют перспективы и проблемы рынка труда, а значит и производственный потенциал той или иной территории. Зная численность населения на определенный период, можно прогнозировать численность и структуру занятых, объемы жилой застройки и социально-бытовой сферы.

Для определения направления развития территории Дзержинского сельсовета выполнено вариантное прогнозирование численности населения.

В соответствии с Генеральным планом Дзержинского сельсовета, расчетная численность населения составит **7660** человека на I очередь проекта и **7700** человек на расчетный срок. Из них:

Таблица 2.1

Прогноз численности населения Дзержинского сельсовета, чел.

№ п/п	Наименование	Прогноз	
		2023 г.	2036 г.
1	с. Дзержинское	7050	7100
2	д. Кедровка	110	100
3	д. Усолка	500	500
	Итого:	7660	7700

Объем планируемого жилищного строительства

Генеральным планом Дзержинского сельсовета до 2036 года предусмотрено:

- Упорядочение, структурирование и уплотнение сложившейся застройки;
- Снос ветхих и недействующих домов и переселение жителей из жилищного фонда, непригодного для проживания.

Основными направлениями дальнейшего развития жилищного хозяйства сельского совета являются:

- рост жилищного фонда в целях увеличения средней жилищной обеспеченности на одного человека;
- увеличение уровня обеспечения жилищ современными видами инженерного оборудования;
- благоустройство селитебных территорий.

Как уже отмечалось, обеспеченность жилищным фондом в настоящее время составляет 25,0 м² общей площади на одного жителя.

В перспективе ставится задача улучшить жилищные условия –снести жилищный фонд признанный ветхим и аварийным, переселить жителей из зоны затопления и зоны реконструкции.

Средняя обеспеченность населения общей площадью на конец расчетного срока в соответствии с проектом внесения изменений в схему территориального планирования Красноярского края принимается 28 м²/чел.

При расчетной численности населения МО Дзержинское 10,6 тыс. человек, потребность в жилищном фонде составит 296,8 тыс. м², в том числе на 1-ую очередь 243,6 тыс. м² общей площади.

Расчет объемов нового жилищного строительства и требуемых территорий для его размещения произведен с учетом следующих условий:

- Сносятся жилые дома, признанные Администрацией села ветхими и аварийными (2,3 тыс. м²), затопляемые весенними паводковыми водами по ул. Лермонтова и по ул. Курортной (1,6 тыс. м²), а также по планировочным соображениям в зонах реконструкции (для формирования общественного центра на берегу пруда – 1,34 тыс. м², дорожного полотна – 1 дом на пересечении улиц Горького и Кирова – 0,06 тыс. м², для организации северной производственно-коммунальной зоны – 0,09 тыс. м²). Общая убыль жилищного фонда к концу расчетного срока – 5,5 тыс. м².

- Тип застройки в новом строительстве принят: 1-этажный усадебный с приусадебными участками 800-1500 м² - 75% от объема нового строительства; 2-этажный блокированный с приусадебными участками 400-600 м² - 25%.

Оценка потребности общей площади жилого фонда в течение двух этапов с учетом изменения численности населения, выноса зданий из границ санитарно-защитных зон и береговых полос водных объектов; рациональное распределение объемов сноса и строительства жилья приведены в таблице 2.2.

Таблица 2.2

Оценка потребности жилищного фонда Дзержинского сельсовета

№	Показатели	Един. измер.	По проектному решению	
			I очередь	Расчетный срок
1	Численность населения	тыс.чел.	7,66	7,7
2	Норма обеспеченности общей площадью	м ² /чел.	26	28
3	Потребность в жилищном фонде, в том числе:	тыс. м ² общ. пл.	199,16	215,6
4	Существующий жилищный фонд	тыс. м ² общ. пл.	191,8	191,8
5	Сносимый жилищный фонд	тыс. м ² общ. пл.	3,9	5,5
	- ветхий, аварийный	тыс. м ² общ. пл.	2,3	2,3
	- из зоны затопления	тыс. м ² общ. пл.	1,6	1,6
	- из зон реконструкции	тыс. м ² общ. пл.		1,6
6	Сохраняемый жилищный фонд	тыс. м ² общ. пл.	187,9	186,3
7	Объем нового жилищного строительства	тыс. м ² общ. пл.	11,26	29,3

Принимая во внимание расчетную потребность в новом строительстве и планировочную структуру генерального плана, в пределах расчетного срока, в результате проведения мероприятий по реконструкции существующей застройки и улучшению жилищных условий населения, под жилую застройку должно быть освоено 735,48 га территории, в том числе 124,1 га – дополнительные территории.

Ветхий и аварийный жилищный фонд заменяются по мере выбытия.

В первую очередь осваиваются свободные территории в юго-западной части села (4-ое жилое образование) – 38,51 га. А также ведется новое строительство в центральных жилых образованиях села взамен сносимого ветхого жилищного фонда. Площадь территории для муниципального жилищного фонда составит 4,6 га.

2.2. Прогноз транспортного спроса Дзержинского сельсовета, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

Анализ сложившейся экономической ситуации и демографической ситуации в Дзержинском сельсовете 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, административные, хозяйственные, культурные, выставочные, спортивные, учебные, торговые и другие объекты.

Таблица 2.3

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.	8	8	8	8	8	8
Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением	%	100	100	100	100	100	100
Протяженность маршрутов	км	204,1	204,1	204,1	204,1	204,1	204,1
Количество перевезенных пассажиров общее	чел	139109	129804	120490	11190	101890	92590

Таблица 2.4

Показатели деятельности внутреннего водного транспорта до 2036 года

Показатель	Ед. изм.	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2036
Количество маршрутов	ед.	На территории Дзержинского сельсовета деятельность водного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется					
Протяженность	км						
Количество выполненных рейсов	ед.						
Количество перевезенных пассажиров	чел.						
Количество перевезенных грузов	тонн						

Таблица 2.5

Показатели перевозок воздушным транспортом до 2036 года

Наименование показателя	Ед. изм.	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2036
Всего вылетов	выл.	На территории Дзержинского сельсовета деятельность воздушного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется					
- вертолетных	выл.						
- самолетных	выл.						
Количество перевезенных пассажиров	чел.						
Грузоперевезки	тонн						

Таблица 2.6
Показатели перевозок ж/д транспортом до 2036 года

Показатель	Ед. изм.	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2036
Количество маршрутов	ед.	На территории Дзержинского сельсовета деятельность ж/д транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется					
Протяженность	км						
Количество выполненных рейсов	ед.						
Количество перевезенных пассажиров	Тыс.чел.						
Количество перевезенных грузов	Тыс. 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 Дзержинского сельсовета постоянными внешними транспортными путями. Основным видом транспорта, обеспечивающим прямую доступность Дзержинского сельсовета в территориальной структуре Российской Федерации, останется автомобильный транспорт. Транспортная связь, внутри сельсовета 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 2.7
Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры

Наименование показателя	Ед. изм.	2019	2020	2021	2022	2023	2024- 2036
Железнодорожные станции	ед.	-	-	-	-	-	-
Причал, пристань, порт	ед.	-	-	-	-	-	-
Число оборудованных остановочных площадок	ед.	6	6	6	6	6	6
Протяженность пешеходных тротуаров	км.	*	*	*	*	*	*
Велосипедное движение	км.	0	0	0	0	0	0
Обеспеченность парковочным пространством	%	80	82	85	86	90	100
* - Уточнять на стадии разработки ПСД							

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 Дзержинского сельсовета 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 Дзержинского сельсовета 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 Дзержинского сельсовета предусматривается с использованием существующих автомобильных дорог, магистральных и жилых улиц и прокладкой новых связей между жилыми районами, близлежащими населенными пунктами, объектами массового тяготения.

В основу проектного решения генерального плана развития Дзержинского сельсовета заложен принцип максимально возможного сохранения существующей структуры улиц населенных пунктов с выделением их по классификации в соответствии с СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений». Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*:

- сельские дороги - связь между районами села вне жилой застройки, выход на внешние автомобильные дороги;
- главные улицы – связь жилых территорий с общественным центром;
- основные улицы в жилой застройке – связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением;
- второстепенные улицы и дороги (переулки) – связь между основными жилыми улицами.

Костяк улично-дорожной сети поселка составляет система главных улиц, основных улиц в жилой застройке и поселковых дорог на выходе этих улиц.

Поселковые дороги (проходят вне застройки) обозначены поперечным профилем 4-4, ширина земляного полотна 10,0м, ширина проезжей части 7,0м, две полосы движения.

Главные улицы обозначены поперечным профилем 5-5, ширина в красных линиях 20,0-80,0м, две полосы движения, ширина проезжей части 8,0 – 15,0м, ширина тротуаров 1,5м и 3,0м.

Основные улицы обозначены профилем 6-6, ширина в красных линиях 20,0-60,0м, ширина проезжей части 8,0м, с двумя полосами движения, ширина тротуаров 2х1,0м и в новом жилом районе 2х1,0м и 1х3,0м.

Второстепенные улицы обозначены профилем 7-7, ширина в красных линиях 15,0-40,0м, проезжей части 6,0 - 7,0м, тротуаров 2х1,0м.

К реконструкции проектом предлагается 51,63 км существующей улично-дорожной сети с устройством капитального типа покрытия, доведением параметров проезжей части до 7м, устройством водоотвода, тротуаров и озеленением, в том числе: с. Дзержинское – 43,92 км, д. Кедровка – 2,25 км и д. Усолка – 6,76 км.

К строительству в населенных пунктах сельсовета предлагается 50,47 км улично-дорожной сети, в том числе: с. Дзержинское – 34,8 км, д. Кедровка – 0,65 км и д. Усолка – 3,81 км.

Проектом предусматривается замена покрытий с гравийного и грунтового на асфальтобетон, 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.

Магистральные улицы протрассированы в направлении основных пассажиропотоков. Они обеспечивают выход на внешние направления и обеспечивают связь жилых районов с основными промышленными предприятиями поселения.

Таблица 2.8

Прогнозные значения развития дорожной сети до 2036 года, км

Наименование показателя	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2036
Развитие УДС	94,02	94,02*	94,02*	94,02*	94,02*	94,02*	144,49*
* - Развивается параллельно с застройкой новых районов, может быть изменены на стадии ПСД							

2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Уровень автомобилизации на расчетный срок для определения потребностей транспортной инфраструктуры, принимается на уровне 400 единиц на 1000 человек.

Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2036 года, представлены в таблице 2.9.

Таблица 2.9

Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2036 года, ед.

Показатели	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2036
Общая численность населения МО, чел.	7600	7615	7630	7645	7660	7700
Количество зарегистрированных ТС, ед.	2812	2818	2899	2905	2911	3080
Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	370	370	380	380	380	400

Учитывая, что максимальное количество личного транспорта сосредоточено в с. Дзержинское, объекты транспортного обслуживания предусматриваются также на территории села.

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 Дзержинскому сельсовету, а также выполнение работ по содержанию, текущему и капитальному ремонту дорог.

Таблица 2.10

Прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения до 2036 года

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2036
1	Число зарегистрированных ДТП	ед.	11	10	10	9	8	5
2	Количество пострадавших в ДТП	ед.	13	11	10	8	7	3
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 Дзержинского сельсовета 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 2.11

Прогноз изменения Индекса загрязнения атмосферного воздуха

Наименование показателя	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2036
Индекс загрязнения атмосферного воздуха	3	3	3	3	3	3	2

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

Прогноз сценарных условий развития транспортного комплекса Дзержинского сельсовета 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 села.

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 Дзержинского сельсовета 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 снижения 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.	8	8	8	8
Количество муниципальных маршрутов ж/д транспортом	ед.	0	0	0	0
Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры					
Железнодорожные станции	ед.	0	0	0	0
Автостанции (совмещ. с ж/д станцией)	ед.	1	1	1	1
Число оборудованных остановочных площадок	ед.	58	58	58	58
Порт, причал, пристань	ед.	0	0	0	0
Число вертолетных площадок, ВПП	ед.	0	0	0	0
Доля пешеходных дорожек, пешеходных маршрутов, тротуаров, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения	%	30	60	70	80
Велосипедное движение, число пунктов хранения мест	км/ед	0/0	0/0	0/0	0/10
Обеспеченность парковочным пространством	%	80	95	100	100
Протяженность улично дорожной сети	км	94,02	120	144,49	150
Показатели автомобилизации и безопасности дорожного движения					
Количество зарегистрированных ТС, ед.	ед.	3918	2500	3080	4000
Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	ед.	515	325	400	519
Кол-во ДТП	ед.	12	8	5	3

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

Вариантами развития предполагается увеличение протяженности маршрутов автобусного транспорта.

В максимальном варианте предполагается организация единого комплекса по обслуживанию пассажиров, стоянки такси 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.

Предусматривается застройка территории с. Дзержинское, как многоквартирными, так и частными домами. Основная доля приходится на частные домовладения, где парковка автомобилей осуществляется на придомовых участках. В связи с этим, при росте автомобилизации основной дефицит придется на временные парковки (вдоль улично-дорожной сети и вблизи объектов притяжения). 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 Дзержинского сельсовета 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 Дзержинского сельсовета. 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 Дзержинского сельсовета развитие воздушного транспорта на перспективу не планируется.

Водный транспорт

На территории Дзержинского сельсовета развитие водного транспорта на перспективу не планируется.

Железнодорожный транспорт

На территории Дзержинского сельсовета развитие ж/д транспорта на перспективу не планируется.

Автомобильный транспорт

В части автомобильных дорог проектом существующего генерального плана предусматривается устройство автомобильных дорог общего пользования местного значения с капитальным типом дорожной одежды, выполняющие роль подъездных автомобильных дорог к территориям предприятий, а также к части населенных пунктов:

Таблица 4.1

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
		Краевой, Муниципальный бюджет	внебюджетные средства
ремонт и реконструкцию автомобильных дорог межмуниципального значения с устройством на всех дорогах усовершенствованного капитального покрытия и доведением дорог V категории до нормативов IV категории. Протяженность реконструируемых дорог межмуниципального значения составит 14,72 км.	2019-2036	100	-
реконструкция автодороги общего пользования регионального значения «Дзержинское - Курай – Абан» по нормативам III категории, 7,1 км	2019-2036	100	-
Ремонт некатегорированных дорог обычного типа, 0,76 км с устройством твердого (гравийно-щебеночного) покрытия	2019-2036	100	-
Реконструкция транспортных искусственных сооружений (мосты, водопропускные трубы)	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 остановок, 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 4.2

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
		Краевой, Муниципальный бюджет	внебюджетные средства
Обустройство, ремонт остановочных остановок.	2019-2036	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 Дзержинском сельсовете основными принципами размещения и строительства новых объектов постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей являются:

- сохранение существующих объектов хранения транспортных средств;
- 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 4.3

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
		Муниципальный бюджет	внебюджетные средства
Организация парковочного пространства	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. Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию без барьерной среды;
3. Организация тротуаров в районах перспективной застройки

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.

Таблица 4.4

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
		Краевой, Муниципальный бюджет	внебюджетные средства
Установка дорожных и информационных знаков	2019- 2036	100	-
Установка пешеходных ограждений	2019- 2036	100	-
Строительство тротуаров вдоль улиц	2019-2036	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 селе 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 с. Дзержинское создаст предпосылки для повышения эффективности и снижения затрат всех предприятий, действующих на данной территории, а также расположенных в области.

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 область.

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 Дзержинского сельсовета

В целях повышения качественного уровня улично – дорожной сети Дзержинского сельсовета, 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 Дзержинского сельсовета.

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.

Для территории населенных пунктов Дзержинского сельсовета выделены категории: магистральная улица районного значения, улицы и дороги местного значения, проезды; для территорий сельских населенных пунктов - главная улица, улицы в жилой застройке основная и второстепенная, проезды.

Также в соответствии с нормативами градостроительного проектирования рассчитаны в соответствии с СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89 разработчиком программы были рассчитаны планируемые места организации остановок транспортных

средств на расстоянии пешеходных подходов не более 250 метров, в коммунальных и складских зонах не более 400 м, в зонах массового отдыха и спорта не более 800 м от главного входа.

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

Таблица 4.5

Наименование мероприятия	Протяженность (ориентировочно), км	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
			Краевой, Муниципальный бюджет	внебюджетные средства
Реконструкция УДС	51,63	2019 г. – 2036 г	100	-
Строительство УДС	50,47	2019 г. – 2036 г	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 Дзержинского сельсовета:

- 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 Дзержинском сельсовете 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. Требуется установка дополнительных дорожных знаков в соответствии с ПОДД Дзержинского сельсовета. Предполагается установка пешеходных барьерных ограждений в соответствии с проектами организации дорожного движения.

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 области и совершенствование деятельности подразделений противопожарной службы и поисково-спасательных отрядов области при спасении и оказании помощи пострадавшим в ДТП.

Таблица 5.1

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
		Краевой, Муниципальный бюджет	внебюджетные средства
Установка барьерного ограждения	2019-2036	100	-
Установка пешеходных ограждений	2019-2036	100	-
Обновление разметки	2019-2036	100	-
Установка дорожных и информационных знаков, 185 шт.	2019-2022	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, комфортности для всех участников движения.

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

- обеспечения актуальной и достоверной информацией о функционировании транспортного комплекса всех участников движения, органов управления транспортным комплексом, участников транспортной деятельности и потребителей услуг транспортного комплекса;
- управления транспортными потоками с минимизацией задержек транспортных средств (в первую очередь городского пассажирского транспорта) и негативного влияния на окружающую среду;
- автоматизации контроля нарушений правил дорожного движения, особенно тех, которые влияют на пропускную способность УДС и безопасность движения;
- управления работой пассажирского транспорта, 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 сельской 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».

Реализация ИТС в Дзержинском сельсовете не предусматривается.

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 - газ) топливо-энергетических ресурсов.

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

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

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 селе. 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 центральной части села;
- применение экологических добавок в дорожном полотне.

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 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 5.2

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
		Муниципальный бюджет	внебюджетные средства
мониторинг исполнения расписаний, графиков движения на маршрутах села	2019- 2036	-	100

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

Мероприятия по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Дзержинского сельсовета согласно генеральному плану рекомендуются (более подробное описание в п. 1.11 данной программы):

- Реконструкция, замена автобусных остановок – 22 шт.

7 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 Дзержинского сельсовета.

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 Дзержинского сельсовета, 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 Дзержинского сельсовета 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 09.12.2016г. Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации.

Ориентировочная стоимость строительства зданий и сооружений определена по проектам объектов-аналогов, Каталогах 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 7.1. 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 7.1

Объемов и источники финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Дзержинского сельсовета

Мероприятия	Стоимость мероприятий, тыс. рублей							Источники финансирования
	Всего	2019 г	2020 г	2021 г	2022 г	2023 г	2024-2036 гг	
авиационный транспорт	-							
водный транспорт	-							
Железнодорожный транспорт								
Автомобильный транспорт								
ремонт и реконструкцию автомобильных дорог межмуниципального значения с устройством на всех дорогах усовершенствованного капитального покрытия и доведением дорог V категории до нормативов IV категории. Протяженность реконструируемых дорог межмуниципального значения составит 14,72 км.	*						*	Краевой – 100%
реконструкция автодороги общего пользования регионального значения «Дзержинское - Курай – Абан» по нормативам III категории, 7,1 км	*						*	
Ремонт некатегорированных дорог обычного типа, 0,76 км с устройством твердого (гравийно-щебеночного) покрытия	*						*	
Реконструкция транспортных искусственных сооружений (мосты, водопропускные трубы)	Согласно ПСД	*	*	*	*	*	*	
Мероприятия по развитию автомобильного транспорта								
Обустройство, ремонт остановочных павильонов, 22 шт	720		48	48	48	48	528	Муниципальный - 100
Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства								
Организация парковочного пространства	***	-	-	-	-	-	-	Муниципальный – 50% внебюджетные источники

Мероприятия	Стоимость мероприятий, тыс. рублей							Источники финансирования
	Всего	2019 г	2020 г	2021 г	2022 г	2023 г	2024-2036 гг	
								– 50%
Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения								
Установка пешеходных ограждений	*	*	*	*	*	*	*	Муниципальный – 100%
Строительство тротуаров вдоль улиц	*	*	*	*	*	*	*	Краевой – 20%, Муниципальный – 80%
Установка барьерного ограждения	*	*	*	*	*	*	*	
Установка систем ограничения скорости движения	*	-	-	-	-	-	-	Муниципальный – 100%
Установка систем контроля скорости движения, систем видеофиксации	*	-	-	-	-	-	-	внебюджетные источники – 100%
Нанесение разметки	*	*	*	*	*	*	*	Муниципальный бюджет – 100%
Установка дорожных и информационных знаков, 185 шт.	740	260	120	160	200	-	-	Краевой – 30%, Муниципальный – 70%
Мониторинг исполнения расписаний, графиков движения на маршрутах села	*	-	-	-	-	-	-	внебюджетные источники – 100%
Мероприятия по развитию сети дорог Дзержинского сельсовета								
Реконструкция УДС, 51,63 км	54000*	3000*	3000*	3000*	3000*	3000*	39000*	Краевой – 40%
Строительство УДС, 50,47 км	*	-	-	-	-	-	*	Муниципальный – 60%

Мероприятия	Стоимость мероприятий, тыс. рублей							Источники финансирования
	Всего	2019 г	2020 г	2021 г	2022 г	2023 г	2024-2036 гг	
Всего	55460	3260	3168	3208	3248	3048	39528	
* - Суммы и объемы работ уточняются при разработке ПСД; ** - Строится собственниками автотранспортных средств по мере необходимости; *** - Закладываются при проектировании новых объектов жилищной, социальной и производственной инфр-ры.								

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.

8. 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 округа, 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 округа, 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 8.1

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"> - Реконструкция транспортных искусственных сооружений (мосты, водопропускные трубы) - ремонт и реконструкцию автомобильных дорог межмуниципального значения с устройством на всех дорогах усовершенствованного капитального покрытия и доведением дорог V категории до нормативов IV категории. Протяженность реконструируемых дорог межмуниципального значения составит 14,72 км. - реконструкция автодороги общего пользования регионального значения «Дзержинское - Курай – Абан» по нормативам III категории, 7,1 км - Ремонт некатегорированных дорог обычного типа, 0,76 км с устройством твердого (гравийно-щебеночного) покрытия. 	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	- Обустройство, ремонт остановочных павильонов, 22 шт	Увеличение пассажиропотока на 15%, сохранение обеспечение населения общественным транспортом
Развитие инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	Предоставление качественных услуг населению, повышение обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры	- не предусматривается	

Цель программы	Задачи программы	Предусмотренные мероприятия	Оценка социально экономической эффективности
<p>Развитие инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства</p>	<p>Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное 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</p>	<p>- Организация парковочного пространства</p>	<p>Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры и качества обслуживания на 35%, расширение парковочного пространства на 30%,</p>
<p>Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения</p>	<p>Обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения, повышение безопасности дорожного движения</p>	<p>- Установка пешеходных ограждений - Строительство тротуаров вдоль улиц - Установка дорожных и информационных знаков</p>	<p>Снижение времени в пути пешеходам на 15%, снижение вероятности ДТП с участием пешеходов на 50%, организация велосипедных маршрутов</p>
<p>Организация дорожного движения, повышение безопасности дорожного движения, снижение перегруженности дорог и/или их участков</p>	<p>Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, создание приоритетных условий для обеспечения</p>	<p>- Установка барьерного ограждения - Установка систем ограничения скорости движения - Установка систем контроля скорости движения, систем видеофиксации - Нанесение разметки - Установка дорожных и информационных</p>	<p>Снижение вероятности ДТП на 35 %, снижение загрузки улично - дорожной сети на 20%.</p>

Цель программы	Задачи программы	Предусмотренные мероприятия	Оценка социально экономической эффективности
	безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности, повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы	знаков, 185 шт.	
Внедрение интеллектуальных транспортных систем	Обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры	- Мониторинг исполнения расписаний, графиков движения на маршрутах села	Повышение эффективности 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	- Реконструкция УДС, 51,63 км - Строительство УДС, 50,47 км	Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 25%, снижение вероятности ДТП на 25%, снижение экологической нагрузки на ОС на 20%, улучшение качества обслуживания территорий на 45%, снижение износа улично-дорожной сети на 60 %

Цель программы	Задачи программы	Предусмотренные мероприятия	Оценка социально экономической эффективности
	инфраструктуры		

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

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.

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

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, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ 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, 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, 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 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 поселения, в который также входит и разработка генерального плана.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры округа 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 Красноярском крае, 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 округа 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 сельсовета, 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 сельсовета должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Транспортная система Дзержинского сельсовета является элементом транспортной системы области, 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 округа 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.