**Администрация Дзержинского района**

**Красноярского края**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

**с. Дзержинское**

04.10.2021 № 621-п

Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Курайского сельсовета Дзержинского района Красноярского края на 2021-2031 годы

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», постановлением Правительства РФ от 01.10.2015 N 1050 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов", генеральным планом Курайского сельсовета Дзержинского района Красноярского края, в редакции, получившей согласование Правительства Красноярского края 12.11.2019 года № 3-013068, утвержденным решением Совета депутатов Дзержинского района Красноярского края от 21.04.2021 №7-44Р, руководствуясь ст. 19 Устава района, ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Дзержинского сельсовета Дзержинского района Красноярского края на 2021-2031 годы согласно приложению, к настоящему постановлению, опубликованному на официальном сайте администрации Дзержинского района в сети Интернет.

2. Опубликовать настоящее постановление в районной газете «Дзержинец».

3. Контроль, за исполнением постановления оставляю за собой.

4. Постановление вступает в силу в день, следующий за днем его официального опубликования.

Глава Дзержинского района В.Н. Дергунов

Приложение

к постановлению администрации района

от 04.10.2021 № 621-п

ПРОГРАММА

КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ  
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
КУРАЙСКОГО СЕЛЬСОВЕТА  
ДЗЕРЖИНСКОГО РАЙОНА КРАСНОЯРСКОГО

КРАЯ  
на 2021 - 2031 годы

Вологда,  
2021 год

Заказчик

МКУ «Центр по осуществлению закупок Дзержинского района Красноярского края»

Юридический адрес: 663700, Красноярский край, Дзержинский район, с. Дзержинское, ул.  
Ленина, 15

Фактический адрес: 663700, Красноярский край, Дзержинский район, с. Дзержинское, ул.  
Ленина, 15

Еськов О.Н.

Разработчик:

ИП Крылов И.В.

Юридический адрес: 160024, г. Вологда, ул. Фрязиновская 25Г-25

Фактический адрес: 160000, г. Вологда, ул. Пречистенская набережная дом 72 офис 1Н

Контакты:

Email: [ea503532@yandex.ru](mailto:ea503532@yandex.ru)  
Телефон: +7 (8172) 50-35-32  
 Крылов И.В.

Оглавление

[ВВЕДЕНИЕ 5](#bookmark3)

ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ 7

[1 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ 10](#bookmark7)

1. [Анализ положения Дзержинского района Красноярского края в структуре](#bookmark9)

пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Курайского  
сельсовета в структуре пространственной организации субъектов Российской  
Федерации 10

1. [Социально-экономическая характеристика Курайского сельсовета,](#bookmark12)

[характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере  
транспорта, оценка транспортного спроса 11](#bookmark16)

1. [Характеристика функционирования и показатели работы транспортной](#bookmark18)

инфраструктуры по видам транспорта 13

1. [Автомобильный транспорт 13](#bookmark21)
2. [Водный транспорт 13](#bookmark23)
3. [Воздушный транспорт 13](#bookmark25)
4. [Железнодорожный транспорт 13](#bookmark27)
5. [Характеристика сети дорог муниципального образования Курайского сельского](#bookmark28)

поселения, параметры дорожного движения 13

1. [Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в](#bookmark31)  
   [Курайском сельсовете. Обеспеченность парковками (парковочными местами).. 15](#bookmark31)
2. [Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая](#bookmark32)

анализ пассажиропотока 16

1. [Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения 17](#bookmark37)
2. [Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценку работы](#bookmark38)

транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для  
данных транспортных средств 17

1. [Анализ уровня безопасности дорожного движения 17](#bookmark40)
2. [Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на](#bookmark41)

окружающую среду, безопасность и здоровье населения 18

1. [Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения](#bookmark43)

транспортной инфраструктуры Курайского сельсовета. 19

1. [Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и](#bookmark45)

развития транспортной инфраструктуры Курайского сельсовета 20

1. [Оценка финансирования транспортной инфраструктуры 22](#bookmark48)
2. [ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА  
   ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ  
   КУРАЙСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ 23](#bookmark50)
   1. [Прогноз социально-экономического и градостроительного развития 23](#bookmark51)
   2. [Прогноз транспортного спроса Курайского сельсовета, объемов и](#bookmark55)

характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта 23

* 1. [Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта 24](#bookmark58)
  2. [Прогноз развития дорожной сети 25](#bookmark60)
  3. Прогноз уровня автомобилизации 25
  4. [Прогноз показателей безопасности дорожного движения 25](#bookmark63)
  5. [Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на](#bookmark64)

окружающую среду и здоровье населения 26

1. [УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ](#bookmark66)

ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К  
РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА 27

1. [ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО](#bookmark69)

ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ  
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИИ  
ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 29

* 1. [Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта  
      29](#bookmark71)
  2. [Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию](#bookmark75)

транспортно-пересадочных узлов 30

* 1. [Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного](#bookmark77)

транспорта, включая развитие единого парковочного пространства 30

* 1. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного

передвижения 31

* 1. [Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта,](#bookmark79)

транспортных средств коммунальных и дорожных служб 31

* 1. Мероприятия по развитию сети дорог Курайского сельского поселения

[поселения 32](#bookmark92)

1. [МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОТРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 33](#bookmark83)
   1. [Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе](#bookmark82)

мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению  
перегруженности дорог и (или) их участков 33

* 1. [Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем 33](#bookmark85)
  2. [Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую](#bookmark86)

среду и здоровье населения 35

1. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной  
   инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов  
   экономической деятельности 36
2. [ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО](#bookmark89)  
   [ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ](#bookmark89)  
   [ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ](#bookmark89)

ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 37

1. [ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ,](#bookmark90)  
   [СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ](#bookmark90)  
   [ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ](#bookmark90)  
   [ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 41](#bookmark90)
2. [ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ,](#bookmark91)  
   [СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ](#bookmark91)  
   [ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА,](#bookmark91)  
   [РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА](#bookmark91)  
   [ТЕРРИТОРИИ КУРАЙСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ 45](#bookmark91)

ВВЕДЕНИЕ

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

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

Одним из основополагающих условий развития сельского поселения 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;
* 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. 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 Курайского сельсовета Дзержинского района Красноярского края на 2021-2031 годы. |
| Основание для разработки программы | * Градостроительный кодекс РФ; * Федеральные законы № 289-ФЗ от 1 апреля 2013 г., № 340-ФЗ от 3 августа 2018 г. «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; * Генеральный план Курайского сельсовета; * Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» |
| Заказчик (полное и сокращенное наименование) | МКУ «Центр по осуществлению закупок Дзержинского района Красноярского края»  663700, Красноярский край, Дзержинский район, с. Дзержинское, ул. Ленина, 15  контактное лицо - Виталий Михайлович,  тел. 8(39167)9-06-17, e-mail: svoevskiy [vm@mail.ru](mailto:vm@mail.ru) |
| Исполнитель | ИП Крылов И.В.  160000, г. Вологда, ул. Пречистенская набережная дом 72 офис 1Н  тел: 8-8172-503-532 |
| Цели и задачи программы | Целями работ являются:   * Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта * Развитие транспорта общего пользования, создание транспортно-пересадочных узлов * Развитие инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта * Развитие инфраструктуры пешеходного передвижения * Организация дорожного движения, повышение безопасности дорожного движения * Развитие сети дорог.   Задачи работ:   * Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей увеличение пассажирооборота, товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике * Предоставление качественных услуг населению, повышение обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры * Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, предоставление качественных услуг населению, повышение обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры * Обеспечение условия для пешеходного передвижения населения, повышение безопасности дорожного движения |

|  |  |
| --- | --- |
|  | * Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности, повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы * Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности, развитие в соответствии с транспортным спросом, развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, повышение качества содержания транспортной инфраструктуры, снижение уровня износа объектов транспортной инфраструктуры. |
| Целевые показатели (индикаторы) реализации программы | Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры включают технико-экономические, финансовые и социально-экономические показатели развития транспортной инфраструктуры, в том числе показатели безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности:   * Количество маршрутов наземного транспорта * Протяженность маршрутов наземного транспорта * Число остановочных площадок (в т.ч. обустроенных) * Обеспеченность объектами обслуживания автомобильного транспорта * Протяженность пешеходных дорожек, км * Содержание системы уличного освещения, % * Реконструируемых автомобильных дорог, км * Протяженность улично-дорожной сети, км * Количество зарегистрированных ТС, ед. * Кол-во ДТП, ед. |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:   1. Мероприятия по содержанию, реконструкции и текущему ремонту автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них.   Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.   1. Мероприятия по совершенствованию пешеходной инфраструктуры.   Реализация мероприятий позволит повысить качество пешеходного передвижения населения.   1. Мероприятия по развитию инфраструктуры для транспорта общего пользования. |

|  |  |
| --- | --- |
|  | Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения |
| Срок и этапы реализации программы | Мероприятия Программы охватывают период 2021 - 2031 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.  Этапы реализации программы:   1. этап: 2021-2025 г.г; 2. этап: 2026-2031 г.г. |
| Объемы и источники финансирования программы | Объем финансирования Программы составляет в 2021-2031 годах - 2246398,9 тысяч рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.  Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2021 - 2031 годах, могут быть уточнены при формировании проектов бюджета. |

1 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ

ИНФРАСТРУКТУРЫ

1. Анализ положения Дзержинского района Красноярского края в структуре  
   пространственной организации Российской Федерации, анализ положения  
   Курайского сельсовета в структуре пространственной организации  
   субъектов Российской Федерации

Дзержинский район - субъект Российской Федерации, входит в состав  
Красноярского края. Административный центр края - г. Красноярск.

В рамках муниципального устройства в границах административно -  
территориальных единиц Красноярского края всего образовано:

* 17 городских округов,
* 3 муниципальных округа,
* 41 муниципальный район, которые состоят из:

26 городских поселений,

457 сельских поселений.

Дзержинский район граничит с Тасеевским районом на севере, с Сухобузимским  
районом на западе, с Канским районом на юге, Абанским районом на востоке.

Курайский сельсовет входит в состав Дзержинского района, который  
находится в центральной части края. Сельское поселение находится в юго-восточной  
части района, в 300 км к северо-востоку от административного центра края - г.  
Красноярск и в 24 км к юго-востоку от административного центра района - с.  
Дзержинское. Граничит на юге - с Нижнетанайским сельским поселением, на западе с  
Александро-Ершинским сельским поселением, на юге - с Канским районом  
Красноярского края, на востоке - с Абанским районом Красноярского края.

Краткая характеристика Курайского сельсовета

Статус и границы сельского поселения установлены Закон Красноярского края от  
28.01.2005 № 13-2902 «Об установлении границ и наделении соответствующим статусом  
муниципального образования Дзержинский район и находящихся в его границах иных  
муниципальных образований», и определяют муниципальное образование как сельское  
поселение с административным центром с. Курай (единственный населенный пункт).

Связь с. Курай с районным центром с. Дзержинское, расположенном на расстоянии  
24 км, осуществляется по межмуниципальной автомобильной дороге 04К-001 Абан -  
Дзержинское. С областным центром - г. Красноярск - по автомобильным дорогам: 04К-  
021 Канск - Тасеево - Устье, далее - по федеральной а/д Р-255 «Сибирь».

В состав Курайского сельсовета входят четыре населенных пункта: с.  
Курай, д. Ашпатск, д. Петровка, д. Плитная. Населенные пункты связаны между собой  
рагиональной а/д Абан-Дзержинское, а также местными автомобильными дорогами:  
Курай-Ашпатск-Плитная, Подъезд к Петровке, Подъезд к Кураю.

Климат

Климат района резко континентальный, который проявляется в больших годовых  
амплитудах температуры воздуха.

Величина абсолютной температуры воздуха: минимальная -56 °С, максимальная

+38°С.

Количество осадков, выпадающих в теплый период, составляет 288 мм, а в  
холодный - 74 мм.

Средняя высота снежного покрова на открытых участках составляет 36 см,  
максимальная - 50 см, минимальная - 17 см.

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

Анализ экономической ситуации

К крупным предприятиям на территории поселения относится СХПК "КОЛОС"  
(сельскохозяйственная деятельность), которое находится сейчас в стадии ликвидации.  
Кроме того, на территории Курайского сельсовета ведут сельскохозяйственную  
деятельность индивидуальные предприниматели в области растениеводства, пчеловодства  
и животноводства.

Демографическая ситуация и анализ численности населения

Согласно динамике численности населения (таблица 1.1), население  
муниципального образования с каждым годом уменьшается.

Таблица 1.1.

Численность населения Курайского сельсовета

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Населенный пункт | Население, чел | | | | |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| Курайский сельсовет | 1241 | 1228 | 1180 | 1158 | 1148 |

Характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в  
сфере транспорта

Село Курай исполняет функции административного центра, центра социального и  
культурно-бытового обслуживания поселения, оказывающего периодические и  
эпизодические услуги межпоселенческого уровня. В селе расположены: МБОУ Курайская  
СОШ (350 мест), МБДОУ Курайский детский сад (40 мест), библиотека, Курайский СДК,  
Курайский ФАП. Более полный перечень социальных услуг жители получают в районном  
центре - с. Дзержинское (на расстоянии 24 км от поселения).

Показатель обеспеченности жилфондом находится на среднем уровне (по данным  
Генерального плана средняя норма жилой обеспеченности в 2018 г. составила 28,8 м2 на  
человека при среднем показателе по России - 25 кв.м на человека).

Степень развития транспортной инфраструктуры на территории села находится на  
удовлетворительном уровне. 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. К основным проблемам транспортной  
инфраструктуры района также относится недостаток средств на содержание автодорог.

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 общественного  
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 поселения, 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.

Курайский сельсовет характеризуется удовлетворительным уровнем  
транспортного спроса.

Пешеходное движение осуществляется по тротуарам, а также по проезжим частям  
из-за недостатка пешеходной инфраструктуры.

На территории поселения пассажирские перевозки наземным транспортом  
представлены межмуниципальными и междугородними маршрутами:

№ 110 - "с. Дзержинское - д. Плитная"

№ 106 - "с. Дзержинское - д. Петровка"

Дзержинское - Курай  
Дзержинское - Ашпатск

№ 699, "г. Красноярск - с. Курай - с. Дзержинское".

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

Курайский сельсовет расположен на расстоянии 300 км по наземному  
пути от административного центра края - г. Красноярска и 24 км до с. Дзержинское.

В системе транспортного обслуживания участвует автомобильный транспорт.

1. Автомобильный транспорт

Основную роль в осуществлении внешних связей муниципального образования  
имеет автодорога 04К-001 Абан - Дзержинское, которая обеспечивает внешние  
транспортные связи с соседними населенными пунктами.

Внутри поселения присутствуют автомобильные дороги местного значения:  
Подъезд к Кураю, Курай-Ашпатск-Плитная, Подъезд к Петровке. В с. Курай основными  
транспортными осями являются: ул. Пионерская (продолжение региональной  
автомобильной дороги), ул. Центральная (на нее опирается улично-дорожная сеть села).  
Улично-дорожные сети остальных населенных пунктов содержат в своем составе не более  
5 улиц.

Уровень автомобилизации на территории поселения был принят в соответствии с  
Генеральным планом и составляет 232 легковых автомобиля на 1000 жителей.

1. Водный транспорт

На территории Курайского сельсовета водное сообщение отсутствует.

1. Воздушный транспорт

На территории Курайского сельсовета воздушное сообщение отсутствует.

1. Железнодорожный транспорт

На территории Курайского сельсовета ж/д сообщение отсутствует.

1. Характеристика сети дорог муниципального образования Курайского сельсовета, параметры дорожного движения.

Общая характеристика дорожной сети на территории муниципального образования  
представлена в таблице 1. 2.

Таблица 1.2

Основные характеристики протяженность дорог

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатели | Ед. изм. | 2019 |
| 1 | Протяженность автомобильных дорог общего пользования, в | км | 60,72 |
| том числе: |
| 1.1 | Федерального значения | км | - |
| 1.2 | Регионального или межмуниципального значения | км | 10,67 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатели | Ед. изм. | 2019 |
| 1.3 | Местного значения, в т.ч.: | км | 50,05 |
| 1.3.1 | Вне границ населенных пунктов (районные) | км | 27,41 |
| 1.3.2 | В границах населенных пунктов | км | 22,64 |

Улично-дорожная сеть Курайского сельсовета

Внутри поселения присутствуют автомобильные дороги местного значения:  
Подъезд к Кураю, Курай-Ашпатск-Плитная, Подъезд к Петровке. В с. Курай основными  
транспортными осями являются: ул. Пионерская (продолжение региональной  
автомобильной дороги), ул. Центральная (на нее опирается улично-дорожная сеть села).  
Улично-дорожные сети остальных населенных пунктов содержат в своем составе не более  
5 улиц.

Перечни объектов дорожной сети на территории Курайского сельского поселения  
представлены в таблице 1.3 (вне границ населенных пунктов), таблице 1.4 (в границах  
населенных пунктов). Перечни дорог приняты в соответствии с Генеральным планом  
Курайского сельсовета .

Таблица 1. 3

Перечень автомобильных дорог общего пользования Курайского сельсовета (вне

границ населенных пунктов)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование | Протяжен- ность, км | Тип покрытия | Категория | | |
| III | IV | V |
| Регионального значения | | | | | |
| Абан-Дзержинское (РЗ) | 10,67 | асфальтобетон - 2,09км (6,4%);гравийно- щебеночное - 8,58км (80,4%) | 10,67 |  |  |
| ВСЕГО | 10,67 |  | 10,67 | - | - |
| Местного значения | | | | | |
| Подъезд к Кураю (МЗ) | 4,9 | гравийно-щебеночное |  | 4,9 |  |
| Курай-Ашпатск-Плитная  (МЗ) | 10,56 | гравийно-щебеночное |  | 10,56 |  |
| Подъезд к Петровке (МЗ) | 6,48 | гравийно-щебеночное |  | 6,48 |  |
| подъезд к «Урочищу Алексеевка» | 5,47 | гравийно-щебеночное | не категорирована | | |
| ВСЕГО | 27,41 |  | - | 27,41 | - |

Таблица 1.4

Перечень автомобильных дорог общего пользования Курайского сельсовета (в  
 границах населенных пунктов)

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование улицы | Длина  улицы,  км | Средняя ширина земляного полотна улицы, м | Средняя ширина дорожного покрытия улицы, м |  | Тип | покрытия | |
| а/б | ц/б | гравий  щебень | грунт |
| Сельсовет Курайский | 22,64 |  |  | 2,0 | - | 14,04 | 6,6 |
| с. Курай | 10,65 |  |  | - | - | 8,8 | 1,85 |
| Кирова | 0,65 | 6 | 5 |  |  | + |  |
| Центральная | 2,38 | 8 | 7 |  |  | + |  |
| Набережная | 0,65 | 6 | 5 |  |  | + |  |
| Гагарина | 0,62 | 6 | 5 |  |  | + |  |
| Терешковой | 0,94 | 6 | 5 |  |  | + |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование улицы | Длина  улицы,  км | Средняя ширина земляного полотна улицы, м | Средняя ширина дорожного покрытия улицы, м | Тип покрытия | | | |
| а/б | ц/б | гравий  щебень | грунт |
| Лесная | 0,45 | 6 | 5 |  |  | + |  |
| Новая | 1,01 | 6 | 5 |  |  | + |  |
| Колхозная | 0,22 | 6 | 5 |  |  | + |  |
| Школьная | 0,28 | 8 | 7 |  |  | + |  |
| Свердлова | 1,17 | 6 | 5 |  |  | + |  |
| Октябрьский | 0,24 | 6 | 5 |  |  | + |  |
| Проезд | 0,19 | 5 | 4 |  |  | + |  |
| Подъезд к свалке Курай | 1,20 | 5 | 5 |  |  |  | + |
| Подъезд к кладбищу Курай | 0,65 | 5 | 5 |  |  |  | + |
| д. Ашпатск | 4,97 |  |  | 2,0 | - | 2,32 | 0,65 |
| Центральная | 0,26 | 4,5 | 4 |  |  | + |  |
| Центральная | 2,00 | 6 | 5 | + |  |  |  |
| Лесная | 0,39 | 6 | 5 |  |  | + |  |
| Нагорная | 1,00 | 6 | 5 |  |  | + |  |
| Проезд | 0,67 | 5 | 4 |  |  | + |  |
| Подъезд к кладбищу Ашпатск | 0,65 | 5 | 5 |  |  |  | + |
| д. Плитная | 2,79 |  |  | - | - | 2,09 | 0,7 |
| Новая | 0,78 | 6,4 | 6 |  |  | + |  |
| Чулпан | 1,31 | 6 | 5 |  |  | + |  |
| Подъезд к кладбищу Плитная | 0,70 | 5 | 5 |  |  |  | + |
| д. Петровка | 4,23 |  |  | - | - | 0,83 | 3,4 |
| Центральная | 0,62 | 6 | 5 |  |  | + |  |
| Центральная | 1,00 | 6 | 5 |  |  |  | + |
| Школьная | 1,00 | 6 | 5 |  |  |  | + |
| Школьная | 0,21 | 6 | 5 |  |  | + |  |
| Набережная | 0,43 | 6 | 5 |  |  |  | + |
| Проезд | 0,62 | 6 | 5 |  |  |  | + |
| Подъезд к кладбищу Петровка | 0,35 | 6 | 5 |  |  |  | + |

Классификация автомобильных дорог общего пользования местного значения и их  
отнесение к категориям автомобильных дорог на территории Курайского сельского  
поселения осуществляется в зависимости от транспортно -эксплуатационных  
характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог в порядке,  
установленном Правительством Российской Федерации.

Значительная часть дорог не имеет твердого покрытия.

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

Уровень автомобилизации, в соответствии с Генеральным планом, на территории  
Курайского сельсовета составляет 259 единиц транспорта на 1000 жителей (298  
единиц на 2021 год).

Таблица 1.5

Уровень автомобилизации Курайского сельсовета на 2021 гг.

|  |  |
| --- | --- |
| Вид автотранспортных средств | Кол-во |
| 2021 г |
| Общее количество автотранспортных средств, шт. | 298 |
| Численность населения муниципального образования | 1148 |

Ожидается незначительное увеличение количества зарегистрированных  
транспортных средств на территории поселения. Так, в соответствии с динамикой  
численности населения поселения, количество жителей ежегодно уменьшается, что в  
перспективе обеспечивает незначительный рост уровня автомобилизации.

Хранение легковых автомобилей осуществляется преимущественно на придомовых  
территориях. Парковочные места имеются практически у всех объектов социальной  
инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

На территории поселения дефицита парковочных мест не наблюдается. Учитывая  
высокий процент населения, проживающего в индивидуальной и высокоплотной  
малоэтажной жилой застройке и дальнейшее развитие индивидуального жилищного  
строительства, прогнозируется, что жители будут обеспечены местами для постоянного  
хранения автомобилей на своих приусадебных и придомовых участках.

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

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.

Автомобильный транспорт

На территории поселения пассажирские перевозки наземным транспортом  
представлены межмуниципальными маршрутами (таблица 1.6).

Таблица 1.6

Межмуниципальные автобусные маршруты , проходящие по территории  
 Курайского сельсовета

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Регистрационный номер маршрута | Наименование | Протяженность, км |
| 110 | Дзержинское - Плитное | 34,0 |
|  | Дзержинское - Курай | 24,0 |
|  | Дзержинское - Ашпатск | 27,2 |
| 106 | Дзержинское - Петровка | 41,2 |

Также действуют междугородные маршруты (таблица 1.7).

Таблица 1.7

Междугородние автобусные маршруты Курайского сельсовета

Регистрационный  
номер маршрута

699

Наименование

Протяженность в прямом  
(обратном) направлении, км

г. Красноярск - с. Курай - с.  
Дзержинское

310 (310)

Данные о пассажиропотоках на маршрутах наземного транспорта отсутствуют.  
Водный транспорт

На территории Курайского сельсовета водное сообщение отсутствует.

Воздушный транспорт

На территории Курайского сельсовета воздушное сообщение отсутствует.  
Железнодорожный транспорт

На территории Курайского сельсовета ж/д сообщение отсутствует.

1. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

В соответствии со сводом правил СП 42.13330.2016 «Градостроительство.  
Планировка и застройка городских и сельских поселений», затраты времени на трудовые  
передвижения (пешеходные или с использованием транспорта) не должны превышать 30  
мин. Применительно к Курайскому сельсовету данные мероприятия  
выполняются - размеры селитебной территории населенных пунктов, входящих в состав  
поселения таковы, что основные объекты посещений находятся в пределах 30-минутной  
пешеходной доступности от жилых зон, между населенными пунктами имеется  
автобусное сообщение.

Для передвижения пешеходов в селе тротуары и пешеходные дорожки, а также  
велосипедные дорожки не предусмотрены.

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

Грузовое передвижение по территории поселения осуществляется автомобильным  
транспортом.

Грузовой транспорт представлен автомобилями, обслуживающими предприятия.  
Информация об ограничениях движения грузового транспорта по территории поселения  
отсутствует.

В содержании дорог участвует специализированная техника. Качество содержания  
дорог находится на удовлетворительном уровне, в зимнее и весеннее время осложнено  
погодными условиями.

1. 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  
поселения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение  
тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

На территории Курайского сельского поселения за период 2018-2020 гг.  
зарегистрировано 1 дорожно-транспортное происшествие - наезд на пешехода на ул.  
Школьной, 8 в д. Петровка (15.06.2019). В результате дорожно-транспортных  
происшествий 1 человек ранен.

К причинам возникновения ДТП относятся отсутствие или неудовлетворительное  
состояние пешеходной инфраструктуры, технических средств организации дорожного  
движения.

Согласно ОДМ 218.6.015-2015, к аварийно-опасным участкам дороги (местам  
концентрации ДТП) относятся участки дорог, улиц, не превышающий 1000 метров вне  
населенного пункта или 200 метров в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц,  
где в течение отчетного года произошло три и более ДТП одного вида или пять и более  
ДТП независимо от их вида, в результате которых погибли или были ранены люди.  
Согласно ОДМ 218.6.015-2015, места концентрации ДТП на территории Курайского  
сельсовета отсутствуют.

В настоящее время на автодорогах на территории поселения безопасность  
дорожного движения обеспечивается преимущественно дорожными знаками.

1. 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.

Транспорт по-прежнему остается одним из крупных загрязнителей окружающей  
среды на территории поселения. Воздействие транспорта на окружающую среду  
многообразно и проявляется, прежде всего, в постоянном загрязнении атмосферного  
воздуха и почв токсичными веществами отработанных газов транспортных двигателей.  
Почти стопроцентное содержание жидких и газообразных веществ в выбросах от  
автотранспорта приводит к формированию высокого уровня загрязнения атмосферного  
воздуха.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру муниципального образования и  
характер дорожно-транспортной сети, можно сделать вывод о благополучной  
экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на  
окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

1. Характеристика существующих условий и перспектив развития и  
   размещения транспортной инфраструктуры Курайского сельсовета

В ходе разработки программы была определена целесообразность реализации  
различных мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры, позволяющих  
создать законченную улично-дорожную сеть, обеспечивающую удобную и надежную  
транспортную связь жилой застройки с общественным центром и местами приложения  
труда, внешнего сообщения.

Искусственные сооружения в области транспортной инфраструктуры  
(двухуровневые развязки и переезды и др.) на территории поселения представлены  
мостовым переходом на автомобильной дороге Курай -Ашпатск-Плитная (км 3+000),  
через р. Усолка, длиной 51,16 км, Г-6,6+2х1,1 в железобетонном исполнении.

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

Анализ сложившегося положения дорожно-транспортной инфраструктуры  
позволяет также сделать вывод о необходимости обустройства твердого покрытия на  
существующих проезжих частях, ремонтах автомобильных дорог с твердыми  
покрытиями.

В целях обеспечения безопасности движения планируется развитие системы  
освещения.

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

Кроме того, проанализировано наличие и размещение объектов, обслуживающих  
транспортных средств (АЗС, СТО). Наличие служб автодорожного сервиса (ремонт  
техники, шиномонтаж, заправка АЗС, АЗГС (бутан)), их месторасположение (адрес) на  
дорогах и в населенных пунктах Курайского сельсовета отсутствует.

Согласно требованиям к обеспеченности легкового автотранспорта

автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и  
местами постоянного хранения, на 1200 легковых автомобилей принимается 1  
топливораздаточная колонка автозаправочной станции. Из-за небольшого транспортного  
парка района, дополнительных АЗС на территории поселения не требуется. АЗС может  
быть размещено в районном центре - с. Дзержинское.

На 1 пост СТО приходится 200 автомобилей. На расчетный проектом  
рекомендуется в с. Курай разместить шино-монтажную мастерскую на 1 пост. Более  
серьезный ремонт рекомендуется производить в с. Дзержинское.

К объектам транспортной инфраструктуры относятся также остановки  
общественного транспорта. На территории муниципального образования имеются  
остановочные пункты: с. Курай - 2 шт; д. Ашпатск - 1 шт., д. Плитная - 1 шт, д. Петровка  
- 1 шт.

Кроме того, проведен анализ парковочного пространства на территории поселения.  
Хранение легковых автомобилей осуществляется преимущественно на придомовых  
территориях. Парковочные места имеются практически у всех объектов социальной  
инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

На территории поселения дефицита парковочных мест не наблюдается. Учитывая  
высокий процент населения, проживающего в индивидуальной и высокоплотной  
малоэтажной жилой застройке, прогнозируется, что жители будут обеспечены местами  
для постоянного хранения автомобилей на своих приусадебных и придомовых участках.

1. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования  
   и развития транспортной инфраструктуры Курайского 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  
   10.01.2021);
2. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 17.01.2021) «Об

автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о  
внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

1. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 08.12.2020) «О безопасности  
   дорожного движения»;
2. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 01.03.2021) «О  
   Правилах дорожного движения»;
3. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении  
   требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры  
   поселений, городских округов»;
4. 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»;
5. Схема территориального планирования Дзержинского района;
6. Приказ Минтранса России от 26.05.2016 № 131 «Об утверждении порядка  
   осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного  
   развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
7. СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и  
   сельских поселений».
8. ВСН 45-68 «Инструкция по учету движения транспортных средств на  
   автомобильных дорогах».
9. ОДМ 218.4.0052010 Рекомендации по обеспечению безопасности движения на  
   автомобильных дорогах.
10. «Руководство по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных  
    дорогах» № ОС-555-р от 19.06.2003.
11. Устав муниципального образования Курайский сельсовет.
12. Генеральный план Курайского сельсовета.
13. Иные нормативные правовые акты и нормативные технические документы.

Таким образом 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 поселения.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного  
самоуправления в Российской Федерации» №131 -ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. От  
23.05.2020 г.), п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-  
ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 24.04.2020 г.), а также Постановления Правительства  
№1440 от 25.12.2015, разработка и утверждение программ комплексного развития  
транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым  
устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий  
органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской  
Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 24.04.2020 г.) программы  
комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа -  
документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству,  
реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения,  
городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными  
программами, стратегией социально -экономического развития муниципального  
образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического  
развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и  
программой комплексного социально-экономического развития муниципального  
образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в  
области транспорта.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы,  
необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сельского  
поселения 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 области, органов местного самоуправления, представителей  
  бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий;
* 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 Курайского  
сельского поселения 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;
* условия для пешеходного передвижения населения;
* эффективность функционирования действующей транспортной  
  инфраструктуры.

1. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Состояние сети дорог муниципального образования 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 автомобильных дорог на территории Курайского сельсовета  
выполняется в плановом порядке. Качество содержания дорог находится на среднем  
уровне. В целом необходимо отметить, что финансирование транспортной  
инфраструктуры Курайского сельского поселения ограничено отсутствием целевого  
финансирования.

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 Курайского сельского поселения. К недостаткам дорожной сети  
относится необходимость обустройства твердого покрытия на автомобильных дорогах, и  
комплексно решить проблему поможет лишь проектный подход в рамках целевого  
общероссийского проекта, с определением базового года и утверждения межремонтных  
сроков на улично-дорожную сеть местного значения, уточнения категорий дорог,  
внутриквартальных проездов, четким законодательным определением и делением дорог  
по принадлежности.

В рамках разрабатываемой программы комплексного развития транспортной  
инфраструктуры Курайского сельского поселения предусматривается реализация и  
финансирование затрат на мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры,  
которые позволят существенно улучшить состояние инфраструктуры муниципального  
образования и добиться опережающего роста инфраструктуры для создания  
экономических предпосылок для расширения инвестиционного потенциала и создания  
экономических возможностей по организации нового бизнеса и производств на  
территории Курайского сельсовета.

1. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И  
   ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА  
   ТЕРРИТОРИИ КУРАЙСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
   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 Курайского сельсовета выполнено прогнозирование численности населения.

Расчетная численность населения на первую очередь проекта и расчетный срок  
представлена в таблице 2.1.

Таблица 2.1

Прогноз численности населения Курайского сельсовета

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Населенный пункт | Население, чел | | | | | |
| 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026-2031 |
| Курайский сельсовет | 1148 | 1139 | 1131 | 1124 | 1115 | 1066 |

Объем планируемого жилищного строительства

Прогноз строительства жилья на территории Курайского сельсовета  
проводился в рамках разработки Генерального плана. Прогноз строительства жилья был  
проведен для периода до 2029 года. Согласно нему, жилищный фонд к 2029 году составит  
29 тыс.кв.м., средняя обеспеченность населения жильем составит 29 кв.м./чел.

Таблица 2.2.

Характеристики жилого фонда Курайского сельсовета

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Ед. изм. | 2018 | 2029 |
| Средняя обеспеченность жильем | м2/чел. | 28,8 | 29 |
| Существующий сохраняемый жилищный фонд | тыс. м2 | 29,1 | 27,6 |
| Объем убыли жилищного фонда | тыс. м2 | - | 1,5 |
| Объем нового жилищного строительства | тыс. м2 | - | 1,4 |

* 1. Прогноз транспортного спроса Курайского сельсовета, объемов и  
     характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

На расчетный срок предполагается сохранение существующих маршрутов  
пассажирских перевозок наземного (автомобильного) транспорта. Существенного роста  
пассажиропотока на маршрутах не прогнозируется.

Таблица 2.3

Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным

пассажирским маршрутам регулярных перевозок

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Ед. изм. | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026-  2031 |
| Количество межмуниципальных маршрутов | ед. | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Протяженность межмуниципальных маршрутов, км | км | 126,4 | 126,4 | 126,4 | 126,4 | 126,4 | 126,4 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Ед. изм. | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026-  2031 |
| Количество междугородних маршрутов | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Протяженность межмуниципальных маршрутов, км | км | 310 | 310 | 310 | 310 | 310 | 310 |

На территории муниципального образования деятельность ж/д, воздушного и  
водного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется.

Таблица 2.4

|  |  |
| --- | --- |
| Показатель | Ед.  изм. |
| Количество маршрутов | ед. |
| Протяженность маршрутов | км |

2021

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |

2026-2031

На территории Курайского сельсовета деятельность ж/д  
транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется

Показатели перевозок воздушным транспортом до 2031 года

Таблица 2.5

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование показателя | Ед. изм. | 2021 2022 2023 2024 2025 2026- |
| Всего вылетов | выл. | На территории Курайского сельсовета деятельность воздушного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется |
| - вертолетных | выл. |
| - самолетных | выл. |
| Перевезенных пассажиров | тыс.чел |

Таблица 2.6

Показатели деятельности водного транспорта до 2031 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | | | | | |
| Показатель | Ед. изм. | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026-  2031 |
| Количество маршрутов | ед. | На территории Курайского сельсковета деятельность водного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется | | | | | |
| Протяженность | км |

* 1. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В период реализации Программы развития транспортной инфраструктуры по видам  
транспорта предусматривается сохранение автомобильного сообщения внутри поселения,  
а также сохранение обеспечения поселения внешними автомобильными транспортными  
путями. Транспортная связь внутри поселения будет осуществляться личным  
транспортом, автобусами, пешеходным сообщением. Для целей обслуживания  
действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового  
транспорта.

Кроме того, программой предлагается оборудование существующих остановочных  
площадок новыми автопавильонами, тротуарами, освещением и соответствующими  
техническими средствами организации дорожного движения (дорожные знаки: «Место  
остановки автобуса», «Пешеходный переход»).

Таблица 2.7

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателя | Ед.  изм. | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026-  2031 |
| Железнодорожные станции | ед. | - | - | - | - | - | - |
| Причал, пристань, порт | ед. | - | - | - | - | - | - |
| Вертолетная площадка | ед. | - | - | - | - | - | - |
| Число остановочных площадок (в т.ч. оборудованных) | ед. | 5 (0) | 5 (1) | 5 (2) | 5 (3) | 5 (4) | 5 (5) |

* 1. Прогноз развития дорожной сети

Основными направлениями развития дорожной сети Курайского сельсовета в период реализации Программы будет являться сохранение протяженности,  
соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования  
за счет содержания и реконструкции автомобильных дорог. В соответствии с генеральным  
планом Курайского сельсовета, к расчетному сроку протяженность  
реконструируемых дорог местного значения должна составить 40,7 км (в т.ч. в границах  
населенных пунктов - 18,79 км). Кроме того, схемой территориального планирования  
Дзержинского района на перспективу предусматривается реконструкция автодороги  
общего пользования регионального значения «Абан - Дзержинское» по нормативам III  
категории с капитальным типом покрытия, которая будет входить в намечаемую к  
строительству дорогу «Томск - Большая Мурта - Тасеево - Абан». По территории  
Курайского сельсовета проходит 10,67 км данной дороги.

Строительство новых автомобильных дорог на территории поселения не  
предусмотрено.

Таблица 2.8

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование  показателя | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026-2031 |
| Реконструированных  а/д, км | - | 7,52 | 14,7 | 21,18 | 27,88 | 51,4 |
| Протяженность УДС, км | 60,72 | 60,72 | 60,72 | 60,72 | 60,72 | 60,72 |

2.5. Прогноз уровня автомобилизации

Уровень автомобилизации на расчетный срок для определения потребностей  
транспортной инфраструктуры, принимается на уровне 339 единиц.

Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2031 года, представлены в  
таблице 2. 9.

Таблица 2.9

Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2031 года, ед.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026-  2031 |
| Численность населения, чел. | 1148 | 1139 | 1131 | 1124 | 1115 | 1066 |
| Количество ТС, ед. | 298 | 302 | 306 | 310 | 314 | 339 |

Жителям индивидуальной жилой застройки необходимо хранить личный транспорт  
на территории своих приусадебных участков. Недостающие места хранения личного  
транспорта необходимо восполнять за счет размещения наземных стоянок на территории  
жилой застройки согласно СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и  
застройка городских и сельских поселений» составлена таблица минимально допустимого  
уровня обеспеченности населения сооружениями для хранения легкового  
автотранспорта».

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

1. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Предполагается постепенное снижение аварийности. Факторами, влияющими на  
снижение аварийности, станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по  
содержанию, реконструкции, освещению дорог, строительству и реконструкции  
пешеходной инфраструктуры.

Таблица 2.10

Прогнозные значения показателей безопасности

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Показатели | Ед. изм. | 2018-  2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2031 |
| 1 | Число  зарегистрированных  ДТП | ед. | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | Количество пострадавших в ДТП | ед. | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | Количество погибших в ДТП | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

* постоянно возрастающая мобильность населения
* пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со  
  стороны участников движения;
* 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;
* Поддержание обустройства автомобильных дорог общего пользования.

Если в расчетный срок данные мероприятия осуществятся, то прогноз показателей

безопасности дорожного движения будет благоприятный.

1. 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 связи с чем усилится  
влияние негативных 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  
увеличивающимся 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 увеличивающимся 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.

1. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ  
   ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К

РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

Прогноз сценарных условий развития транспортного комплекса Курайского  
сельсовета разработан на основании сценарных условий, основных параметров  
прогноза социально-экономического развития Российской Федерации.

При прогнозировании учитывалась динамика численности населения, деловая  
активность региона. По итогам сформированы прогнозы по развитию ключевых отраслей  
транспортного спроса населения на услуги транспортного комплекса.

Были разработаны 3 сценария на вариантной основе - вариант 1 (базовый), вариант  
2 (реалистичный) и варианта 3 (оптимистичный).

Вариант 1 (базовый). Развитие транспортной инфраструктуры осуществляется на  
уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения на  
уровне выполнения локальных ремонтно-восстановительных работ, без проведения  
реконструкций и строительства объектов транспортной инфраструктуры. 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 реализаций предложений по реконструкции региональных  
дорог. Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и  
пассажирских перевозок.

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 (в т.ч.  
местных автомобильных дорог). Целевыми показателями (индикаторами) по сравнению с  
базовыми показателями для данного варианта будет стабилизация инвестиционной  
привлекательности территории.

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 2031 | | | | года |  |
|  | | | |  |
| Показатель | Ед.  изм | Существующее  положение | Вариант  №1 | Вариант  №2 | Вариант  №3 |
| Прогнозные показатели деятельност  мар | и автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским ршрутам регулярных перевозок | | | | |
| Количество маршрутов наземного транспорта  (межмуниципальные/междугородние) | ед. | 4/1 | 4/1 | 4/1 | 4/1 |
| Протяженность наземных маршрутов (городские/ междугородние) | км | 126,4/310 | 126,4/310 | 126,4/310 | 126,4/310 |
| Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры | | | | | |
| Число остановочных площадок (в т.ч. оборудованных) | ед. | 5(0) | 5(0) | 5(5) | 5(5) |
| Обеспеченность объектами обслуживания автомобильного транспорта | % | 50 | 50 | 50 | 100 |
| Содержание автомобильных дорог | % | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Содержание системы уличного освещения | % | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Протяженность реконструируемых дорог | км | - | 0 | 10,67 | 51,4 |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Ед.  изм | Существующее  положение | Вариант  №1 | Вариант  №2 | Вариант  №3 |
| Протяженность улично-дорожной сети | км | 60,72 | 60,72 | 60,72 | 60,72 |
| Протяженность пешеходных дорожек | км | 0 | 0 | 0 | 18,79 |
| Показатели автомобилизации и безопасности дорожного движения | | | | | |
| Количество зарегистрированных ТС, ед. | ед. | 298 | 339 | 339 | 339 |
| Кол-во ДТП | ед.  /год | 1 | 1 | 1 | 0 |

Пассажирские перевозки в настоящее время осуществляются по 5 наземным  
маршрутам, обслуживают маршруты объекты транспортной инфраструктуры: 5  
остановочных пунктов, которые в настоящее время не оснащены необходимыми  
техническими средствами организации дорожного движения. Вариантами развития  
транспортной инфраструктуры предполагается сохранение существующей маршрутной  
сети и транспортной инфраструктуры для транспорта общего пользования. Кроме того,  
программой предусмотрено обустройство остановочных пунктов новыми павильонами,  
освещением, тротуарами, пешеходными переходами и соответствующими дорожными  
знаками.

Третьим вариантом развития транспортной инфраструктуры предлагается  
строительство шиномонтажной мастерской в с. Курай. Строительство объекта возможно  
осуществлять с привлечением внебюджетных инвестиций.

Вариантами развития транспортной инфраструктуры предлагается содержание  
системы уличного освещения в полном объеме (замена лампочек и д.р.).

Вторым и третьими вариантами предусмотрена реконструкция автомобильных  
дорог. Вторым вариантом предусмотрена реконструкция региональной а/д Абан-  
Дзержинское на территории поселения (10,67 км), третьим вариантом - региональной  
(10,67 км) и местных автомобильных дорог (40,7 км в т.ч. в границах населенных пунктов  
- 18,79 км). Программой предусматривается замена покрытий с гравийного и грунтового  
на асфальтобетон, спрямление искривлённости 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.

Увеличение протяженности улично-дорожной сети программой не предусмотрено.

Вторым и третьим вариантами развития транспортной инфраструктуры  
предусмотрено строительство тротуаров в населенных пунктах (18,79 км), в т.ч. с. Курай -  
8,8 км, д. Ашпатск - 2,97 км, д. Плитная 2,79 км, и д. Петровка - 4,23 км. Строительство  
тротуаров должно проходить одновременно с работами по реконструкции  
соответствующих улиц.

На первую очередь и расчетный срок предусматривается незначительный рост  
уровня автомобилизации. Дефицита парковочных мест не ожидается.

Мероприятия вариантов развития транспортной инфраструктуры предусматривают  
наряду с программными комплексами мероприятий по обеспечению безопасности  
дорожного движения. Так, наряду с остальными мероприятиями, всеми вариантами  
предусматривается содержание автомобильных дорог (в т.ч. текущий ремонт дорог,  
содержание технических средств организации дорожного движения).

Таким образом, экономически наиболее эффективным и отвечающим насущным  
потребностям Курайского сельского поселения представляется реализация третьего  
(оптимистичного) варианта развития транспортной инфраструктуры.

1. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО  
   ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ  
   ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИИ  
   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 реконструкцией участков улично-дорожной сети, развитием пешеходной  
инфраструктуры на территории Курайского сельского поселения. Предусмотрены  
мероприятия по увеличению количества и оборудованию объектов обслуживания  
транспорта.

4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам  
транспорта

Воздушный транспорт

На территории Курайского сельсовета развитие воздушного транспорта  
на перспективу не планируется.

Водный транспорт

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

Железнодорожный транспорт

На территории Курайского сельсовета развитие железнодорожного  
транспорта на перспективу не планируется.

Автомобильный транспорт

В части автомобильных дорог предусматриваются мероприятия по содержанию,  
реконструкции и текущему ремонту автомобильных дорог. Мероприятия по  
реконструкции автомобильных дорог предусмотрены генеральным планом Курайского  
сельсовета и предусматривают замену покрытий с гравийного и грунтового на  
асфальтобетон, спрямление искривлённости улиц, где это возможно, для более  
свободного движения транспорта и создание одинаковой ширины улиц в красных линиях.  
Текущий ремонт автомобильных дорог предусматривает локальный ремонт дорожных  
покрытий (ямочный ремонт), осуществляется ежегодно при выявлении недостатков  
улично-дорожной сети. Содержание автомобильных дорог проводится ежегодно,  
включает в зимнее время: вывоз снега, устранение наледи; в летнее время: грейдирование  
автомобильных дорог, нанесение разметки; круглогодично: содержание технических  
средств организации дорожного движения (мытье, своевременная замена дорожных  
знаков, мытье, замена лампочек и настройка светофоров, ремонт искусственных  
неровностей).

Таблица 4.1

Мероприятия в области автомобильного транспорта на территории Курайского

сельского поселения

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мероприятия | Планируемые  сроки | Источники финансирования, % | | | |
| Бюджетные средства | | | внебюджет  ные  средства |
| Краевой  бюджет | Районны й бюджет | Местный  бюджет |
| 1 Мероприятие «Реконструкция автомобильных дорог» | 2025-2031 | 90 | 7 | 3 | - |
| Реконструкция Абан-Дзержинское | 2022-2031 | 100 | 0 | 0 | - |
| Реконструкция Подъезд к Кураю | 2022-2023 | 93 | 7 | 0 | - |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мероприятия | Планируемые  сроки | Источники финансирования, % | | | |
| Бюджетные средства | | | внебюджет  ные  средства |
| Краевой  бюджет | Районны й бюджет | Местный  бюджет |
| Реконструкция Курай-Ашпатск- Плитная | 2024-2031 | 93 | 7 | 0 | - |
| Реконструкция Подъезд к Петровке | 2026-2031 | 93 | 7 | 0 | - |
| Реконструкция улиц в с. Курай: Кирова, Центральная, Набережная, Гагарина , Терешковой, Лесная, Новая, Колхозная, Школьная, Свердлова, Октябрьский проезд | 2022-2025 | 84 | 10 | 6 | - |
| Реконструкция улиц в д. Ашпатск: Центральная, Лесная, Нагорная, Проезд, Подъезд к кладбищу | 2024-2031 | 84 | 10 | 6 | - |
| Реконструкция улиц в д. Плитная: Новая, Чулпан, Подъезд к кладбищу | 2025-2031 | 84 | 10 | 6 | - |
| Реконструкция улиц в д. Петровка: Центральная, Школьная, Набережная, Проезд, Подъезд к кладбищу | 2022-2031 | 84 | 10 | 6 | - |
| 2 Мероприятие «Содержание автомобильных дорог» | 2021-2031 | 90 | 7 | 3 | - |
| 2.1 Содержание дорог зимнее | 2021-2031 | 90 | 7 | 3 | - |
| 2.2 Содержание дорог летнее | 2021-2031 | 90 | 7 | 3 | - |
| 2.3 Содержание и установка ТСОДД на улично-дорожной сети | 2021-2031 | 90 | 7 | 3 | - |
| 3 Мероприятие «Текущий ремонт автомобильных дорог» | 2021-2031 | 90 | 7 | 3 | - |

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

Предполагается сохранение существующей системы обслуживания населения  
общественным пассажирским транспортом. Движение общественного транспорта  
предлагается осуществлять по существующим межмуниципальным и междугородним  
наземным маршрутам.

Программой предусмотрено мероприятие по обустройству существующих  
автобусных остановок (5 шт.) на период 2022-2031 гг за счет средств местного бюджета.  
Мероприятие предусматривает замену павильонов, устройство освещения и тротуаров к  
павильону, пешеходных переходов, соответствующих дорожных знаков.

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

В целях повышения безопасности дорожного движения и улучшения обслуживания  
пользователей предусмотрено строительство шиномонтажной мастерской в с. Курай.  
Строительство объекта возможно осуществлять с привлечением внебюджетных  
инвестиций.

В населенных пунктах поселения основными принципами размещения объектов  
постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей являются:

* сохранить существующие объекты хранения транспортных средств;
* предусмотреть выполнение требований к размещению автостоянок для  
  транспорта инвалидов;
* считать, что автомобили, принадлежащие населению, проживающему в  
  индивидуальных и малоэтажных домах, размещаются на придомовых участках.

В связи с этим, мероприятий по развитию парковочного пространства на  
территории Курайского сельского поселения не предусмотрено.

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения  
предполагается достигать за счет обустройства тротуаров, освещения участков  
автомобильных дорог.

Мероприятия по данному разделу:

1. Формирование системы улиц с пешеходным движением (строительство  
   тротуаров). Строительство тротуаров предусмотрено на улицах населенных пунктов и  
   проводится одновременно с проведением мероприятий по реконструкции  
   соответствующей улицы. Строительство тротуаров должно проводиться в комплексе с  
   обустройством наземных пешеходных переходов (в т.ч. установкой дорожных знаков,  
   разметки), обеспечением освещения. Тротуары должны иметь твердое покрытие,  
   отделение от проезжей части (парковочных карманов) бортовым камнем, зеленой зоной,  
   пешеходным ограждением. На пешеходных переходах необходимо обустройство  
   пандусов.
2. Содержание системы уличного освещения (своевременная замена лампочек и

дрО-

Таблица 4.2

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мероприятия | Планируемые  сроки | Источники финансирования, % | | |
| Бюджетные средства | | внебюджетны е средства |
| Краевой  бюджет | Местный  бюджет |
| 1 Мероприятие «Строительство тротуаров вдоль улиц» | 2021-2024 | - | 100 | - |
| Строительство тротуаров в с. Курай: Кирова, Центральная, Набережная, Г агарина , Терешковой, Лесная, Новая, Колхозная, Школьная, Свердлова, Октябрьский проезд | 2022-2025 | - | 100 | - |
| Строительство тротуаров в д. Ашпатск: Центральная, Лесная, Нагорная, Проезд, Подъезд к кладбищу | 2024-2031 | - | 100 | - |
| Строительство тротуаров в д. Плитная: Новая, Чулпан, Подъезд к кладбищу | 2025-2031 | - | 100 | - |
| Строительство тротуаров в д. Петровка: Центральная, Школьная, Набережная, Проезд, Подъезд к кладбищу | 2022-2031 | - | 100 | - |
| 2 Мероприятие «Содержание системы уличного освещения» | 2021-2031 | - | 100 | - |

Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации  
как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении

дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования  
из иных источников.

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

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта связаны с  
содержанием и реконструкцией автомобильных дорог (мероприятия предусмотрены  
разделом 4.1).

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

предусматриваются.

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 (их содержание, ремонт, реконструкция).

Строительство новых автомобильных дорог на территории поселения не  
предусмотрено.

5 МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОТРНОИ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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 Курайского сельского поселения:

* повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения  
  среди участников дорожного движения, в том числе среди несовершеннолетних;
* содержание автомобильных дорог, в т.ч. ТСОДД, текущий ремонт дорог  
  (мероприятие предусмотрено разделом 4.1);
* содержание развитие системы освещения (мероприятие предусмотрено  
  разделом 4.4);
* развитие пешеходной инфраструктуры (мероприятие предусмотрено  
  разделом 4.4).

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 профилактику возникновения опасных участков улично-дорожной сети.

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

1. 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 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).

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 - трансакции 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 обозначенные проблемы на территории муниципального  
образования отсутствуют. В связи с этим внедрение ИТС для Курайского сельского  
поселения нецелесообразно.

1. 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 среду и на  
  здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных  
  средств;
* стимулировать использование транспортных средств, работающих на  
  альтернативных источниках (ненефтяного происхождения) топливо -энергетических  
  ресурсов.

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

* разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний  
  период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить  
  отрицательное влияние противогололедных материалов;
* обустройство АЗС колонкой с газомоторным топливом (мероприятие  
  предусматривается за счет внебюджетных источников).

Уменьшение выбросов вредных веществ возможно также 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, также связаны с мероприятиями, принимаемыми для улучшения общей  
транспортной ситуации в населенных пунктах. К таким мероприятиям, помимо действий,  
связанных с улучшением эксплуатационных свойств транспортных средств, качества  
используемых бензинов и других расходных материалов, относятся и средства  
организации дорожного движения, а именно:

* применение экологических добавок в дорожном полотне.

1. 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, предусмотрены мероприятия, направленные на  
повышение уровня обустройства автомобильных дорог и обеспечение транспортной  
безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

С этой целью предусмотрено сохранить взаимодействие администрации  
муниципального образования с транспортным предприятием, занимающимся  
содержанием автомобильных дорог.

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

Раздел включает в себя, с разбивкой по годам, оценку стоимости основных  
мероприятий по реализации Программы. Основной целью Программы является развитие  
современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и  
безопасности услуг транспортного комплекса Курайского сельсовета.

Для достижения основной цели программы необходимо решить следующие задачи:

* выполнение комплекса работ по обеспечению транспортно-  
  эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, при выполнении которых не  
  затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности  
  (содержание дорог);
* выполнение комплекса работ по строительству, 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  
  (реконструкция, строительство новых автомобильных дорог).

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства  
бюджета Красноярского края, Дзержинского района и Курайского сельсовета, а  
также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из бюджета  
субъекта РФ определяются после принятия соответствующих программ и подлежат  
уточнению после формирования бюджета на соответствующий финансовый год с учетом  
результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия  
по обеспечению взаимодействия органов местного самоуправления, подготовка  
инициативных предложений для органов местного самоуправления 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 реализации мероприятий, 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 объекта на основании изучения местных условий.

На предпроектной стадии при обосновании инвестиций определяется  
предварительная стоимость. Проекта на этой стадии еще нет, поэтому она составляется по  
предельно укрупненным показателям. При отсутствии таких показателей могут  
использоваться данные о стоимости объектов-аналогов. Стоимость устанавливается на  
каждой стадии проектирования, в связи, с чем обеспечивается поэтапная ее детализация и  
уточнение. Таким образом, базовые цены устанавливаются с целью последующего  
формирования договорных цен на разработку проектной документации и строительства.

В расчетах не учитывались:

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

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

Объемы и источники финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инф

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Мероприятия | Стоимость мероприятий, тыс. рублей | | | | | | | Источник  финансирован  ия |
| Всего | 2021 г | 2022 г | 2023 г | 2024 г | 2025 г | 2026-2031  гг |
| Мероприятия по развитию сети дорог | | | | | | | | |
| 1 Мероприятие «Реконструкция автомобильных дорог» | 1780025 | 0 | 240964,4 | 232328,3 | 210931,1 | 216688,5 | 879113,6 | Краевой районный, местный бюджет |
| 1.1 Реконструкция Абан-Дзержинское | 649354,86 | - | 64935,49 | 64935,49 | 64935,49 | 64935,49 | 389612,9 | Краевой  бюджет |
| 1.2 Реконструкция Подъезд к Кураю | 142697,8 | - | 71348,9 | 71348,9 | - | - | - | Краевой,  районный  бюджет |
| 1.3 Реконструкция Курай-Ашпатск-Плитная | 307528,32 | - | - | - | 43932,62 | 43932,62 | 219663,1 |
| 1.4 Реконструкция Подъезд к Петровке | 188710,56 | - | - | - | - | - | 188710,6 |
| 1.5 Реконструкция улиц в с. Курай: Кирова, Центральная, Набережная, Гагарина , Терешковой, Лесная, Новая, Колхозная, Школьная, Свердлова, Октябрьский проезд | 230296 |  | 62284,6 | 64378,2 | 57835,7 | 45797,5 |  | Краевой, районный, местный бюджет |
| 1.6 Реконструкция улиц в д. Ашпатск: Центральная, Лесная, Нагорная, Проезд, Подъезд к кладбищу | 77724,9 |  |  |  | 32974,2 | 27740,2 | 17010,5 |
| 1.7 Реконструкция улиц в д. Плитная: Новая, Чулпан, Подъезд к кладбищу | 73014,3 |  |  |  |  | 34282,7 | 38731,6 |
| 1.8 Реконструкция улиц в д. Петровка: Центральная, Школьная, Набережная, Проезд, Подъезд к кладбищу | 110699,1 |  | 42395,4 | 31665,7 | 11253,1 |  | 25384,9 |
| 2 Мероприятие «Текущий ремонт автомобильных дорог» | 170160 | 17016 | 17016 | 17016 | 17016 | 17016 | 85080 | Краевой районный, местный бюджет |
| 3 Мероприятие «Содержание автомобильных дорог» | 130548 | 13054,8 | 13054,8 | 13054,8 | 13054,8 | 13054,8 | 65274 |
| Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения | | | | | | | | |
| 1 Мероприятие «Строительство тротуаров вдоль улиц» | 163665,03 | 100 | 34728 | 31871,19 | 33862,3 | 35766,84 | 27336,7 | Местный  бюджет |
| 1.1 Строительство тротуаров в с. Курай: Кирова, Центральная, Набережная, Гагарина , Терешковой, Лесная, Новая, Колхозная, Школьная, Свердлова, Октябрьский проезд | 76181,6 |  | 20603,66 | 21296,22 | 19131,97 | 15149,75 | - |
| 1.2 Строительство тротуаров в д. Ашпатск: Центральная, Лесная, Нагорная, Проезд, Подъезд к кладбищу | 25711,29 |  | - | - | 10907,82 | 9176,42 | 5627,05 |
| 1.3 Строительство тротуаров в д. Плитная: Новая, Чулпан, Подъезд к кладбищу | 24153,03 |  | - | - | - | 11340,67 | 12812,36 |
| 1.4 Строительство тротуаров в д. Петровка: Центральная, | 36619,11 | - | 14024,34 | 10474,97 | 3722,51 | - | 8397,29 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Мероприятия | Стоимость мероприятий, тыс. рублей | | | | | | | Источник  финансирован  ия |
| Всего | 2021 г | 2022 г | 2023 г | 2024 г | 2025 г | 2026-2031  гг |
| Школьная, Набережная, Проезд, Подъезд к кладбищу |  |  |  |  |  |  |  |
| 2 Мероприятие «Содержание системы уличного освещения» | 1000 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 500 | Местный  бюджет |
| Мероприятия по развитию инфраструктуры для транспорта общего пользования | | | | | | | | |
| 1 Мероприятие «Обустройство остановочных пунктов» | 2000 | - | 400 | 400 | 400 | 400 | 400 | Районный  бюджет |
| Всего | 2246398,9 | 30170,8 | 306163,2 | 294670,3 | 275264,2 | 282926,1 | 1057204 |  |

Примечание: Точный объем капитальных вложений в реализацию мероприятий на период 2021-2031 гг. будет определен посредством  
принятия и утверждения финансирования в бюджетах соответствующего уровня на основании разработанной проектно-сметной  
документации по объектам.

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

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

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

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

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

Ni - 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).

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 | * Реконструкция автомобильных дорог * Содержание автомобильных дорог * Текущий ремонт автомобильных дорог * Обустройство остановочных пунктов | Расширение транспортных связей муниципального образования, повышение инвестиционной привлекательности повышение эффективности транспортного обслуживания и снижения издержек |
| Развитие инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб | Предоставление качественных услуг населению, повышение обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры | * Реконструкция автомобильных дорог * Содержание автомобильных дорог * Текущий ремонт автомобильных дорог | Увеличение доступности эффективности грузопотока транспортной инфраструктуры |
| Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения | Обеспечение условия для пешеходного передвижения населения, повышение безопасности дорожного движения | * Строительство тротуаров вдоль улиц * Содержание системы уличного освещения | Снижение времени в пути пешеходам, снижение вероятности ДТП с участием пешеходов |
| Организация дорожного движения, повышение безопасности дорожного движения, снижение перегруженности дорог и/или их участков | Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности, повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы | * Реконструкция автомобильных дорог * Содержание автомобильных дорог * Текущий ремонт автомобильных дорог * Содержание системы уличного освещения * Строительство тротуаров вдоль улиц * Обустройство остановочных пунктов | Снижение вероятности ДТП снижение загрузки улично - дорожной сети |
| Развитие сети дорог | Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности, развитие в соответствии с | * Реконструкция автомобильных дорог * Содержание автомобильных дорог * Текущий ремонт автомобильных дорог | Увеличение скорости движения, снижение времени в пути, снижение вероятности ДТП, снижение экологической нагрузки на ОС, улучшение качества обслуживания территорий, |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Цель программы | Задачи программы | Предусмотренные мероприятия | Оценка социально- экономической эффективности |
|  | транспортным спросом, развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, повышение качества содержания транспортной инфраструктуры, снижение уровня износа объектов транспортной инфраструктуры |  | снижение износа улично- дорожной сети |

8. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ,  
СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО  
ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ,  
СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ КУРАЙСКОГО СЕЛЬСВЕТА

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

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

Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для  
финансирования объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции  
объектов транспортной инфраструктуры на территории области 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.

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

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

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

Реализация генерального плана округа или поселения осуществляется путем  
выполнения мероприятий, которые предусмотрены в том числе программами  
комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований.

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

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

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

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

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

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы,  
необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры 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 Сахалинской области, 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 поселения, 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.

Транспортная система Курайского сельсовета является элементом  
транспортной системы Красноярского края и Дзержинского района, 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 также бюджета  
района. Задачами органов местного самоуправления станут организационные  
мероприятия по обеспечению взаимодействия органов местного самоуправления,  
подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

Высокая потребность в развитии транспортной инфраструктуры и бюджетные  
ограничения в части финансирования требуют расширения использования внебюджетных  
источников для финансирования развития транспортной инфраструктуры, в том числе  
заемных средств.

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.