**АДМИНИСТРАЦИЯ ПОСЕЛКА КЕДРОВЫЙ**

**КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ**

**П О С Т А Н О В Л Е Н И Е**

07.11.2019 г. п. Кедровый № 462-п

Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселка Кедровый Красноярского края на 2019 – 2032 годы

В соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, Федеральным законом от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», руководствуясь Уставом поселка Кедровый Красноярского края,

**П О С Т А Н О В Л Я Ю:**

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры поселка Кедровый Красноярского края на 2019 – 2032 года согласно приложению.
2. Постановление подлежит опубликованию в периодическом печатном издании «Вести Кедрового» и размещению на официальном сайте администрации поселка Кедровый Красноярского края [www.pgtkedr.ru](http://www.pgtkedr.ru) в информационной телекоммуникационной сети «Интернет».
3. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.
4. Постановление вступает в силу в день, следующий за днем его официального опубликования.

Глава поселка Кедровый

Красноярского края А.М. Федорук

Исп. Чернышова М.А.

телефон: 8(39133)290-54

Приложение

к постановлению

Администрации поселка Кедровый

Красноярского края

от 07.11.2019 г. № 261-п

УТВЕРЖДАЮ

Глава поселка Кедровый

Красноярского края

07.11.2019 г.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_А.М. Федорук

**Программа**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры поселка Кедровый Красноярского края**

2019 г.

Содержание:

[Определения 5](#_Toc9456965)

[Обозначения и сокращения 6](#_Toc9456966)

Паспорт [программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселка Кедровый Красноярского края на 2019-2032 годы 7](#_Toc9456968)

[Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры поселка Кедровый Красноярского края 11](#_Toc9456969)

[1.1. Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации и Красноярского края 11](#_Toc9456970)

[1.2. Социально-экономическая характеристика 12](#_Toc9456971)

[1.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта 15](#_Toc9456972)

[1.3.1 Автомобильный транспорт 15](#_Toc9456973)

[1.3.2 Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог 16](#_Toc9456974)

[1.4 Железнодорожный транспорт 22](#_Toc9456975)

[1.5 Водный транспорт 22](#_Toc9456976)

[1.6 Воздушный транспорт 22](#_Toc9456977)

[1.7. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселке, обеспеченность парковками (парковочными местами) 22](#_Toc9456978)

[1.8.  Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока 24](#_Toc9456979)

[1.9. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения 25](#_Toc9456980)

[1.10. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств 25](#_Toc9456981)

[1.11. Анализ уровня безопасности дорожного движения 26](#_Toc9456982)

[1.12 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 29](#_Toc9456983)

[1.13 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселка Кедровый Красноярского края 30](#_Toc9456984)

[1.13.1 Перспективы развития и размещения транспортной инфраструктуры 31](#_Toc9456985)

[1.13.1.1 Железнодорожная инфраструктура 31](#_Toc9456986)

[1.13.1.2 Автодорожная инфраструктура 31](#_Toc9456987)

[1.13.1.3 Пассажирский транспорт 32](#_Toc9456988)

[1.13.1.4 Парковочное пространство 32](#_Toc9456989)

[1.14 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселка. 33](#_Toc9456990)

[1.15 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры. 35](#_Toc9456991)

[Раздел 2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселка Кедровый Красноярского края 37](#_Toc9456992)

[2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения 37](#_Toc9456993)

[2.2 Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселка 38](#_Toc9456994)

[2.2.1 Вариант 1 (базовый). 38](#_Toc9456995)

[2.2.2 Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). 39](#_Toc9456996)

[2.2.3 Вариант 3 (экономически обоснованный). 39](#_Toc9456997)

[2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта 39](#_Toc9456998)

[2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения 40](#_Toc9456999)

[2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения 40](#_Toc9457000)

[2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения 40](#_Toc9457001)

[2.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения. 41](#_Toc9457002)

[Раздел 3.  Принципиальные варианты действий для развития транспортной инфраструктуры поселка Кедровый Красноярского края, укрупненная их оценка по целевым показателям развития транспортной инфраструктуры поселка Кедровый Красноярского края с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта. 44](#_Toc9457003)

[3.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта 45](#_Toc9457004)

[3.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования 47](#_Toc9457005)

[3.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для пешеходного движения и велосипедного движения 49](#_Toc9457006)

[3.4 Мероприятия по развитию парковочного пространства 52](#_Toc9457007)

[Раздел 4. Финансовое обеспечение программы 53](#_Toc9457008)

[Раздел 5. Оценка эффективности мероприятий программы 54](#_Toc9457009)

[5.1 Достижение запланированных значений целевых показателей 56](#_Toc9457010)

[5.2 Соответствие объемов фактического финансирования запланированным объемам 57](#_Toc9457011)

[5.3 Выполнение запланированных мероприятий 58](#_Toc9457012)

[5.4 Показатель эффективности использования финансовых средств 59](#_Toc9457013)

[5.5 Показатель эффективности реализации Программы 59](#_Toc9457014)

[5.6 Вывод об эффективности реализации Программы 60](#_Toc9457015)

[Раздел 6.Предложения по совершенствованию обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения 61](#_Toc9457016)

[6.1 Организация контроля за реализацией программы 61](#_Toc9457017)

[6.2 Механизм обновления программы и внесения изменений 62](#_Toc9457018)

[Список использованных источников 63](#_Toc9457019)

Определения

***Автомобильная дорога* –** объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы и дорожные сооружения.

***Дорожная разметка*****–** линии, надписи и другие обозначения на проезжей части, бордюрах, дорожных сооружениях и элементах обустройства дорог, информирующие участников дорожного движения об условиях и режимах движения на участке дороги.

***ДТП*–** событие, возникшее в процессе движения ТС и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

***Дорожный знак* –** устройство в виде панели с обозначениями/надписями, информирующими участников дорожного движения о дорожных условиях и режимах движения, расположении населенных пунктов и других объектов.

***Организация дорожного движения* –** комплекс мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах.

***Проезжая часть* –** основной элемент дороги, предназначенный для непосредственного движения транспортных средств.

**Улично-дорожная сеть–** совокупность участков улиц и дорог, объединенных по административному или географическому признаку.

***Технические средства организации дорожного движения* –** дорожные знаки, разметка, светофоры, дорожные ограждения, предназначенные для информирования водителей об условиях движения по автомобильной дороге.

***Транспортный поток* –** совокупность транспортных единиц, совершающих упорядоченное движение в сечении выбранного перегона.

***Светофор* –** устройство, предназначенное для поочередного пропуска участников движения через определенный участок улично-дорожной сети.

## Обозначения и сокращения

а/д – Автомобильная дорога

БДД – Безопасность дорожного движения

п.г.т – Поселок городского типа

п. – Поселок

ДТП – Дорожно-транспортное происшествие

ж/д – Железная дорога

КСОДД – Комплексная схема организации дорожного движения

МПТ – Массовый пассажирский транспорт

о.п. – Остановочный пункт

ОДД – Организация дорожного движения

ПДД – Правила дорожного движения

РФ – Российская Федерация

ст. – Станция

СТП – Схема территориального планирования

ТП – Транспортный поток

ТС – Транспортное средство

УДС – Улично-дорожная сеть

МО – Муниципальное образование

ПАСПОРТ

программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселка Кедровый Красноярского края на 2019-2032 годы

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования поселка Кедровый Красноярского края на 2019-2032 годы (далее - Программа) |
| Основание для разработки Программы | - Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004 № 190-ФЗ;  - Федеральный закон от 29 декабря 2014 г. N 456-ФЗ "О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации";  - Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 “Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений”; - Генеральный план п. Кедровый Красноярского края;  - Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;  - Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;  - Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»; |
| Заказчик Программы | Администрация поселка Кедровый, Красноярский край, поселок кедровый, ул. Гвардейская 4А. |
| Разработчик Программы | ООО КОМПАНИЯ «РОСЭНЕРГОАУДИТ», 305040, Курская область, г. Курск, проспект Энтузиастов, д. 1-А, 81 |

|  |  |
| --- | --- |
| Цель Программы | Обеспечение развития транспортной инфраструктуры, для закрепления населения, повышения уровня его жизни, безопасности участников дорожного движения, повышения доступности объектов для всех категорий граждан. |
| Задачи Программы | а)\_повысить безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории поселка.  б) повысить доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности.  в)\_повысить эффективность развития транспортной инфраструктуры поселка в соответствии с потребностями населения в передвижении по территории поселения.  г)\_создание условий для управления транспортным спросом;  е)\_создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного ;  ж)\_создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;  з)\_создание условия для пешеходного передвижения населения;  и) повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |

|  |  |
| --- | --- |
| Важнейшие целевые показатели Программы | -\_повышение безопасности, качества и эффективности использования населением объектов транспортной инфраструктуры на территории поселка Кедровый Красноярского края;  -\_обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры;  -\_сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры на территории поселка Кедровый;  -\_повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры на территории поселка Кедровый. |
| Сроки и этапы реализации Программы | 2019-2032 год |
| Описание мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов социальной инфраструктуры | Мероприятия программы комплексного развития транспортной инфраструктуры направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по направлениям:  а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта;  б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования;  в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства;  г) мероприятия по развитию пешеходного передвижения;  д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, средств коммунальных и дорожных служб;  е) мероприятия по развитию сети дорог поселка Кедровый;  а) мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков;  б) мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем;  в) мероприятия по снижению воздействия транспорта на среду и здоровье населения;  г) мероприятия по контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством обслуживания населения. |
| Основные мероприятия Программы | - изготовление проектно-сметной документации на ремонт дворовых территорий и автодорог по улицам поселка;  - ремонт муниципальных автомобильных дорог общего пользования;  - ремонт дворовых территорий многоквартирных домов, подъездов к дворовым территориям;  - устранение деформаций повреждений асфальтобетонного покрытия (ямочный ремонт) автодорог по улицам поселка;  - установка и замена ограждающих устройств в опасных местах, в том числе проектные работы;  - замена и установка дорожных знаков, внесение изменений в схему размещения дорожных знаков;  - приобретение, установка и реконструкция светофорных объектов, в том числе проектные работы;  - нанесение горизонтальной дорожной разметки;  - приобретение искусственных дорожных неровностей. |
| Объемы и источники финансирования Программы | Требуемые затраты будут определяться по мере принятия решений по строительству/реконструкции объектов транспортной инфраструктуры по годам. Финансовое обеспечение предполагается из средства краевых субсидий. |

Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры поселка Кедровый Красноярского края

1.1. Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации и Красноярского края

Кедро́вый (ранее Красноярск-66) — [посёлок городского типа](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%BE%D1%81%D1%91%D0%BB%D0%BE%D0%BA_%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B3%D0%BE_%D1%82%D0%B8%D0%BF%D0%B0)в [Красноярском крае](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%80%D0%B0%D1%81%D0%BD%D0%BE%D1%8F%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%BA%D1%80%D0%B0%D0%B9) [России](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D1%8F). Был образован в 1965г.

В рамках м[униципального устройства](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B4%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B8%D0%B2%D0%BD%D0%BE-%D1%82%D0%B5%D1%80%D1%80%D0%B8%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D0%B5_%D0%B4%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%9A%D1%80%D0%B0%D1%81%D0%BD%D0%BE%D1%8F%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B3%D0%BE_%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%8F#%D0%9C%D1%83%D0%BD%D0%B8%D1%86%D0%B8%D0%BF%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D0%B5_%D1%83%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B9%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%BE) образует самостоятельное [муниципальное образование](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%83%D0%BD%D0%B8%D1%86%D0%B8%D0%BF%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D0%B5_%D0%BE%D0%B1%D1%80%D0%B0%D0%B7%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%B5) посёлок Кедровый со статусом [городского округа](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%BE%D0%BA%D1%80%D1%83%D0%B3_(%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D1%8F)) как единственный населённый пункт в его составе.

В рамках [административно-территориального устройства](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B4%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B8%D0%B2%D0%BD%D0%BE-%D1%82%D0%B5%D1%80%D1%80%D0%B8%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D0%B5_%D0%B4%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%9A%D1%80%D0%B0%D1%81%D0%BD%D0%BE%D1%8F%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B3%D0%BE_%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%8F#%D0%90%D0%B4%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B8%D0%B2%D0%BD%D0%BE-%D1%82%D0%B5%D1%80%D1%80%D0%B8%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D0%B5_%D1%83%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B9%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%BE) является поселком в составе [Емельяновского района края](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%95%D0%BC%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D1%8F%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD).

Создавался как военный городок для дислокации 36 гвардейской Венской Краснознамённой ракетной дивизии, ныне снятой с боевого дежурства. Ранее в поселке Кедровый располагалась Венская дивизии Ракетных войск стратегического назначения (РВСН), расформированная в 2002 году после сокращения базы хранения ядерных боеприпасов.

В соответствии с Указом Президента России, подписанным 3 августа 2006 года, ЗАТО посёлок Кедровый упразднено с 1 января 2007. В документе отмечается, что решение Президента принято на основании закона «О закрытом административно-территориальном образовании» № 3297-I и в соответствии с предложением правительства.

Поселок Кедровый наделен статусом городского округа 28 июня 2007 года. На сессии Законодательного собрания Красноярского края депутаты приняли ряд законов об установлении границ и наименовании представительных органов в бывшем ЗАТО пос. Кедровый. Причиной их принятия стал Указ Президента об упразднении ЗАТО пос. Кедровый 1 января 2007 года. В связи с этим депутаты внесли изменения в краевой закон о закрытых административно-территориальных образованиях.

Общая площадь территории составляет 27,5 км2[[1]](#footnote-1). Плотность населения составляет 198,8 чел.км2.

Расположен в 50 км от Красноярска, к северу от посёлка Памяти 13 Борцов Емельяновского района.

1.2. Социально-экономическая характеристика

Численность населения поселка Кедровый Красноярского края на момент разработки программы комплексного развития транспортной инфраструктуры составляет 5450[[2]](#footnote-2) человека. Динамика численности населения поселка Кедровый Красноярского края представлена в таблице 1 и на рисунке 1.

Таблица 1 - Динамика численности населения городского округа поселка Кедровый Красноярского края

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Год | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
| Тыс.чел. | 4692 | 4767 | 4887 | 5096 | 5317 | 5370 | 5477 | 5524 | 5450 |

Рисунок 1 - Динамика численности населения поселка Кедровый

В таблице 2 приведены показатели демографической статистики поселка.

Таблица 2 - Демографическая ситуация поселка по показателям:

| №  п/п | Показатели | Единицы измерения | 2018 |
| --- | --- | --- | --- |
| 1. | Численность постоянного населения (на начало года) | чел. | 5450 |
| 2. | Численность постоянного населения (на начало года) - мужчины | чел. | 2561 |
| 3. | Численность постоянного населения (на начало года) - женщины | чел. | 2889 |
| 4. | Численность постоянного населения (на начало года) – старше 14 лет | чел. | 4360 |
| 5. | Численность постоянного населения (на начало года) – до 14 лет | чел. | 1090 |

На рисунке 2 приведено процентное соотношение населения по половому признаку от общей численности населения. На рисунке 3 приведена статистика по населению старше 14 лет.

Рисунок 2 - Процентное соотношение численности населения по половому признаку

Рисунок 3 - Количество населения моложе и старше 14 лет

В последние 7 лет численность населения городского округа поселка Кедровый Красноярского края ежегодно повышалась, прогноз численности населения предполагает незначительное повышение общей численности населения на территории поселка Кедровый Красноярского края.

Для сохранения и увеличения роста численности населения поселка требуется развитие территории поселка, развитие жилищного строительства, улучшение качества жизни населения, повышение условий и оплаты труда населения, улучшение сферы здравоохранения поселка, а также образования и социальной политики. Также влияние на комфорт жизни населения, а следовательно на его увеличение влияют системы коммунальной и социальной инфраструктуры.

Немаловажным фактором развития поселка будет являться привлечение инвестиций в экономику поселка, развитие сельского хозяйства и промышленности, личных подсобных хозяйств.

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

1.3.1 Автомобильный транспорт

Географическое положение территории характеризуется как относительно выгодное с точки зрения климатических условий и круглогодичной транспортной доступности.

Расстояние от поселка до краевого центра составляет 60 километров. Основное транспортное сообщение с краевым центром обеспечивается автомобильной трассой федерального значения М-53. Ближайшая железнодорожная станция – Кача (на расстоянии 40 км.), ближайший аэропорт – Емельяново (расстояние 16 км).

Транспортная инфраструктура поселка Кедровый Красноярского края представлена автомобильными дорогами федерального, районного и местного значения.

Основным видом транспорта в поселке Кедровый является легковой автомобильный транспорт.

1.3.2 Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры поселка. Они связывают поселение с соседними территориями, обеспечивают жизнедеятельность поселка, во многом определяют возможности развития, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров.

От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач в достижении устойчивого экономического роста, повышении конкурентоспособности местных производителей и улучшении качества жизни населения.

Автодорожная сеть представлена автодорогами федерального, районного и местного значения. Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения в поселке Кедровый составляет 32,9 км. Плотность автодорожной сети составляет 28,8 км/км2.

Развитие экономики во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния автомобильных дорог. Состояние дорожной сети не на всех участках УДС соответствует техническим, экономическим и социальным нормам.

Большая часть дорог имеет твердое покрытие. Имеется ряд улиц с грунтовым покрытием:

* ул. Багирова; ул. Кедровая; ул. Жуковского; ул. Венская; и Северная объездная дорога.

Транспортную доступность должны иметь все жители, но на первом этапе развития дорожной сети в первую очередь будут приведены в нормативное состояние дороги с твердым покрытием, по которым осуществляются пассажирские перевозки общественным транспортом.

Серьезным недостатком дорожной сети является недостаточная прочность дорожного полотна. Большинство участков территориальных дорог строились для пропуска транспортных средств с осевой нагрузкой до 6 тонн, в то время как современные грузовые автомобили имеют нагрузку 10 тонн на ось. Из-за низкого качества дорог основная часть денежных средств расходуется на ремонт и поддержание дорог в надлежащем состоянии.

Перечень дорог с указанием типа покрытия представлен в таблице 3.

Таблица 3 - Перечень и характеристика автомобильных дорог на территории поселка Кедровый Красноярского края

| № п/п | Наименование автомобильной дороги общего пользования | Средняя ширина улицы, м | Общая  протяженность, км | В том числе | | | Территориальное расположение |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Асфальт/бетон,  км | Щебень, км | Грунт, км |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1 | Улица Багирова | 6 | 0,96 | 0,72 | 0,24 | - | 660910, Красноярский край, поселок городского типа Кедровый |
| 2 | Улица Гвардейская | 6 | 0,67 | 0,67 |  | - | 660910, Красноярский край, поселок городского типа Кедровый |
| 3 | Улица Дзержинского | 5 | 0,45 | 0,45 | - | - | 660910, Красноярский край, поселок городского типа Кедровый |
| 4 | Улица Жуковского | 6 | 0,70 | 0,47 | 0,23 | - | 660910, Красноярский край, поселок городского типа Кедровый |
| 5 | Улица Кедровая | 6 | 0,88 | 0,6 | 0,28 | - | 660910, Красноярский край, поселок городского типа Кедровый |
| 6 | Улица Мира | 4 | 0,27 | 0,27 | - | - | 660910, Красноярский край, поселок городского типа Кедровый |
| 7 | Улица Павлова | 6 | 0,67 | 0,67 | - | - | 660910, Красноярский край, поселок городского типа Кедровый |

Продолжение таблицы 4

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 8 | Площадь Ленина | 50 | 0,11 | 0,11 | - | - | 660910, Красноярский край, поселок городского типа Кедровый |
| 9 | Северная объездная | 8 | 1,20 | - | 1,2 | - | 660910, Красноярский край, поселок городского типа Кедровый |
| 10 | Южная объездная | 8 | 1,80 | - | - | 1,8 | 660910, Красноярский край, поселок городского типа Кедровый |
| 11 | Автодорога 620/П-6т | 6 | 4,3 | 4,3 | - | - | 660910, Красноярский край, поселок городского типа Кедровый |
| 12 | Улица Венская | 6 | 2,4 | - | 2,4 | - | 660910, Красноярский край, поселок городского типа Кедровый |
| 13 | Автодорога 620/П-12П | 6 | 18,5 | - | - | 18,5 | 660910, Красноярский край, поселок городского типа Кедровый |
| ИТОГО | | | **32,9** | **8,71** | **4,35** | **20,3** | - |

Анализ сложившейся ситуации на автодорожной сети поселка Кедровый Красноярского края выявил следующие проблемы:

* улицы и дороги не везде имеют усовершенствованное асфальтобетонное покрытие;
* наблюдается износ проезжих частей, тротуаров, бортовых ограждений;
* отсутствие или плохая видимость автодорожной разметки; состояние дорожной разметки можно охарактеризовать как неудовлетворительное. Требуется обновление на центральных улицах поселения. Также на большинстве удаленных от центра улицах отсутствует дорожная разметка.

Основной каркас УДС носит крестообразную форму, состоящую из взаимно пересекающихся широтного и меридионального направлений. Сеть магистральных улиц и дорог развита в основном в направлении меридиональных (продольных) транспортных связей. Широтные же направления не получили достаточного развития. Меридиональное направление представлено внутрипоселковой дорожной сетью, которая выходит на дороги регионального значения.

Широтное направление в основном представлено внутриквартальными переездами и переулками.

Экологическая нагрузка на окружающую среду от автомобильного транспорта оценивалась на основе расчета концентрации оксида углерода и оксида азота в воздухе при заданной интенсивности движения, расчеты показали, что все показатели находятся в пределах ПДК.

Превышений ГН 2.1.6.1338-03 «Предельно допустимые концентрации (ПДК) загрязняющих веществ в атмосферном воздухе населенных мест» не обнаружено.

Уровень негативного воздействия транспорта на окружающую среду оценивался посредством расчета среднесуточного выброса оксида углерода (СО) и оксида азота (NO2) транспортными средствами и представлен в таблице 6 пункта 1.12.

1.4 Железнодорожный транспорт

На момент составления программы комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории городского округа поселка Кедровый Красноярского края отсутствует железнодорожная инфраструктура..

Ближайшая железнодорожная станция – Кача находится на расстоянии в 40 км. от поселка кедровый Красноярского края.

1.5 Водный транспорт

На момент разработки программы комплексного развития транспортной инфраструктуры, обслуживание населения поселка Кедровый Красноярского края водным транспортом не осуществляется.

1.6 Воздушный транспорт

На момент разработки программы комплексного развития транспортной инфраструктуры, обслуживание населения поселка Кедровый Красноярского края воздушными перевозками не осуществляется.

Ближайший аэропорт – Емельяново находится на расстоянии в 16 км от поселка Кедровый.

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

В структуре автомобильного транспорта преобладают легковые автомобили.

Уровень автомобилизации составляет 178 автомобилей на одну тысячу жителей. Общее число автотранспортных средств составляет 984 автомобиля.

В целом за последние годы, прослеживается тенденция увеличения количества автотранспортных средств у населения. Это обусловлено преимуществом легковых автомобилей по сравнению с общественным транспортом: обеспечение более высокой скорости и удобства перемещения, исключение необходимости делать пересадки, выбор наиболее предпочтительного маршрута следования, возможность совершать поездку «от двери до двери».

Хранение автотранспорта граждан происходит на приусадебных участках или в гаражах, находящихся в личной собственности граждан, а также в установленных для этого местах на УДС поселка.

Грузовой автотранспорт хранится на соответствующих автобазах, предприятиях, гаражах.

Основными недостатками развития парковочного пространства являются:

- недостаточное развитие сети автомобильных дорог;

- увеличение транспортной подвижности населения с использованием личного автомобильного транспорта;

- низкие темпы строительства и реализации гаражей, автостоянок, автопарковок;

- проектирование и строительство застройки, с недостаточным количеством мест для стоянки автомобилей;

- невысокий уровень администрирования вопросов стоянки и остановки автомобилей;

- снижение пропускной способности автомобильных дорог и объектов улично - дорожной сети;

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89», так:

- согласно п. 11.27, потребность в автозаправочных станциях составляет: одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей; На территории поселка отсутствуют АЗС, ближайшая топливозаправочная стация находится в п. Памяти 13 Бойцов, следовательно, требуется размещение 1 автозаправочной станции.

- согласно п. 11.26, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей, следовательно, необходимо проектирование и строительство 4 - 5 автозаправочных станций на общее количество автомобилей в поселении - 984 автомобиля.

- согласно п. 11.19, общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

Размещение гаражей на сегодняшний день не требуется, так как дома в жилой застройке имеют приквартирные участки, обеспечивающие потребность в местах постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей.

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

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

Согласно реестру муниципальных маршрутов на территории поселка Кедровый Красноярского края нет внутрипоселковых маршрутов, через территорию поселка проходят маршрутный транспорт, относящийся к ведомости края.

Маршрут является связующим звеном между поселком Кедровый и соседними поселениями. Юго-Восточная часть поселка не имеет пешеходной доступности до мест остановки транспортных средств.

Следует отметить, что происходит снижение пассажиропотока за последние 3 года, это обусловлено рядом факторов, таких как общее снижение численности населения, рост уровня автомобилизации, увеличение пользования автомобилями такси.

1.9. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Для передвижения пешеходов в поселке предусмотрены асфальтированные тротуары. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы регулируемые и нерегулируемые пешеходные переходы.

В последнее время развитие велосипедного движения в поселении приобретает большую популярность. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселка Кедровый не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

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

Грузовые транспортные средства на территории поселка Кедровый Красноярского края принадлежат как физическим лицам, так и юридическим лицам.

Грузовые перевозки осуществляются специализированным автотранспортом. В основном перевозятся строительные материалы, грунт и мусор и т.д.

Перевозки опасных грузов, а также тяжеловесных, а также крупногабаритных грузов на территории поселка Кедровый Красноярского края осуществляются на основании выданных специальных разрешений в соответствии с административными регламентами.

Организация дорожного движения на территории поселка определена таким образом, чтобы исключить движение грузовых автомобилей и автомобилей, осуществляющих перевозку опасных и крупногабаритных грузов, по центральным улицам.

1.11. Анализ уровня безопасности дорожного движения

По данным УГИБДД ГУ МВД России по Красноярскому краю за период в 2015 – 2019 год на территории поселка Кедровый Красноярского края официально было зарегистрировано 8 дорожно-транспортных происшествий, с участием пешеходов и автомобильного транспорта, в которых погибло 0 человек и 12 получили ранения различной степени тяжести.

Общая статистика ДТП на территории поселка Кедровый Красноярского края представлена в таблице 4 и на рисунке 4.

Таблица 4 - Общая статистика ДТП поселка Кедровый Красноярского края

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Год** | **Количество зарегистрированных ДТП** | **Количество погибших** | **Количество раненых** |
| 2015 | 2 | 0 | 2 |
| 2016 | 6 | 0 | 10 |
| 2017 | В УГИБДД ГУ МВД не зарегистрированы ДТП | 0 | 0 |
| 2018 | В УГИБДД ГУ МВД не зарегистрированы ДТП | 0 | 0 |
| 2019 | В УГИБДД ГУ МВД не зарегистрированы ДТП | 0 | 0 |

По результатам анализа статистики аварийности на рисунке 4 представлена диаграмма.

Рисунок 4 - Общая статистика ДТП

Согласно статистике, по данным УГИБДД ГУ МВД России по Красноярскому краю в период за 2015 – 2019 год на территории поселка Кедровый Красноярского края, которая приведена ниже в таблице 5, наиболее частыми видами дорожно - транспортных происшествий в поселке Кедровый являются «Столкновение» и «Наезд».

Таблица 5 - Статистика видов ДТП

|  |  |
| --- | --- |
| **Вид ДТП** | **Количество** |
| 2015 г. | |
| Столкновение | 1 |
| Опрокидывание | 1 |
| 2016 г. | |
| Съезд с дороги | 1 |
| Наезд на пешехода | 1 |
| Столкновение | 1 |
| Наезд на ТС | 1 |

Продолжение таблицы 5

|  |  |
| --- | --- |
| Наезд на препятствие | 1 |
| Иной вид | 1 |
| 2017 г. | |
| В УГИБДД статистика за данный период не ведется | |
| 2018 г. | |
| В УГИБДД статистика за данный период не ведется | |
| 2019 г. | |
| В УГИБДД статистика за данный период не ведется | |

Основными причинами дорожно - транспортных происшествий на автомобильных дорогах поселка Кедровый Красноярского края являются:

- недостатки транспортно-эксплуатационного состояния проезжей части;

- плохие погодные условия;

- несоблюдение правил дорожного движения;

- плохая освещенность дорог;

- отсутствие или плохая видимость горизонтальной разметки;

- превышение скоростного режима.

Одним из наиболее действенных инструментов по снижению дорожно -транспортного травматизма служат мероприятия по ликвидации аварийно - опасных участков.

Аварийно опасным участком является участок дороги, улицы, не превышающий 1000 метров вне населенного пункта и 200 метров в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течении отчетного года произошло три и более ДТП одного вида, либо пять и более ДТП вне зависимости от их вида, в результате которых погибли или были ранены люди.

На территории поселка Кедровый Красноярского края, на основании данных представленных УГИБДД ГУ МВД России по Красноярскому краю можно выделить участки УДС на которых наиболее часто возникают ДТП:

- подъезд к поселку Кедровый;

Анализ состояния аварийности на автомобильных дорогах на момент разработки ПКРТИ поселка Кедровый Красноярского края показывает, что возникновение дорожно-транспортных происшествий, влекущих за собой травматические последствия, связано со следующими причинами:

- ежегодное увеличение количества ТС;

- нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяженностью сети дорог общего пользования местного значения, не рассчитанной на существующие транспортные потоки.

К основным факторам, определяющим причины аварийности, следует отнести:

- пренебрежение требованиями и правилами ПДД со стороны участников движения;

- отсутствие систем видеонаблюдения за соблюдением ПДД;

- неудовлетворительное состояние дорожного полотна;

- отсутствие горизонтальной разметки в необходимых местах.

Для профилактики ДТП назначены первоочередные и плановые мероприятия:

Первоочередные мероприятия:

- своевременная обработка противогололедными материалами в зимний период.

- усиление контроля и надзора за дорожным движением со стороны ДПС.

Плановые мероприятия:

- нанесение в летний период времени горизонтальной разметки, с применением современных лакокрасочных и световозвращающих материалов.

- проведение информационно - разъяснительной работы о необходимости соблюдения ПДД.

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

Поступление в атмосферу загрязняющих веществ обусловлено возросшим за последние годы количеством автотранспорта.

По результатам расчетов, превышений гигиенических нормативов ГН 2.1.6.1338-03 «Предельно допустимые концентрации (ПДК) загрязняющих веществ в атмосферном воздухе населенных мест» не обнаружено.

Уровень негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду оценивался посредством расчета среднесуточного выброса оксида углерода (СО) и оксида азота (NO2) транспортными средствами и представлен в таблице 6.

Таблица 6 – Негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование участка | Показатель | | | |
| СО | | NО2 | |
| Факт, мг/м3 | Норматив, мг/м3 | Факт, мг/м3 | Норматив, мг/м3 |
| В среднем по УДС | ≈1,27 | 3 | ≈0,02 | 0,06 |

1.13 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселка Кедровый Красноярского края

Сформированная сеть улиц и дорог развита в основном в направлении меридиональных (продольных) транспортных связей.

Некоторые участки улично-дорожной сети не обеспечивают необходимой пропускной способности, безопасного и быстрого передвижения автотранспорта и пешеходов из-за недостаточного благоустройства улиц.

На первую очередьсуществующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения предлагается:

- ремонт дорожного покрытия;

- нанесение дорожной разметки;

- реконструкция мостовых сооружений, расположенных на территории поселка Кедровый Красноярского края.

Реализация вышеуказанных мероприятий развития транспортной системы позволит обеспечить выполнение основных требований по приведению дорог в нормативное состояние.

Приведение дорог в нормативное состояние имеет важное социально-экономическое и хозяйственное значение:

- возрастут скорость и безопасность движения автотранспорта, сократятся пробеги. Все это даст возможность снизить себестоимость перевозок грузов и пассажиров, обеспечить своевременное оказание медицинской помощи и проведение противопожарных мероприятий.

1.13.1 Перспективы развития и размещения транспортной инфраструктуры

1.13.1.1 Железнодорожная инфраструктура

Развитие железнодорожного сообщения в части реконструкции и модернизации выходит за рамки вопросов местного значения. Тем не менее, для развития поселка Кедровый Красноярского края важное значение могло бы иметь мероприятие федерального уровня:

- разработка специализированными организациями проекта развития железнодорожной станции Кача.

1.13.1.2 Автодорожная инфраструктура

В перспективе предусматривается улучшение транспортного обслуживания как уже формирующихся, так и намечаемых новых районов городской застройки за счет:

- улучшения существующих и организации новых поперечных транспортных связей в периферийных частях поселка;

- организации системы пешеходных направлений и зон, включающих сооружения благоустроенных пешеходных дорожек.

Общая протяженность улиц и дорог по проекту Генерального плана составит 32,9 км, а плотность улично-дорожной сети, на территории поселка, обсуживаемой транспортом 1,196 км/км2.

1.13.1.3 Пассажирский транспорт

Дальнейшее развитие линий общественного транспорта в перспективе будет происходить по мере наращивания проектной магистральной УДС. С учетом того, что подавляющий объем пассажирских перевозок приходится на утренние и вечерние часы пик, а в остальной период в связи с небольшими размерами территории поселка, передвижения в значительной мере совершаются пешком, в структуре автобусного парка должны преобладать машины средней вместимости – до 70% от их общего числа.

1.13.1.4 Парковочное пространство

Принята следующая концепция размещения и строительства новых объектов постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей:

- считать, что автомобили, принадлежащие населению, проживающему в индивидуальных домах, размещаются на участках предназначенных под индивидуальное строительство.

Увеличение парка автомобилей потребует развития предприятий автосервиса, станций технического обслуживания.

На расчетный срок с учетом увеличения количество автомобилей потребуется увеличение количества СТО Развитие комплекса АЗС недостаточно для обслуживания парка автомобилей, однако, с учетом развития, ПКРТИ предполагается размещение АЗС.

1.14 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселка.

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

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015 с изм. и доп., вступ. в силу с 10.01.2016).
2. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2016) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
3. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2016).
4. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.08.2015).
5. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения».
6. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений».
7. Генеральный план поселка Кедровый Красноярского края Красноярского края.

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 поселка.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. от 15.02.2016 г.), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, поселков, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

Программа позволит обеспечить:

а) безопасность, качество, а также эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории поселка Кедровый Красноярского края;

б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;

в) дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, а также всех субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселка Кедровый Красноярского края;

г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;

д) условия для управления транспортным спросом;

е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения;

ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам на территории поселка Кедровый Красноярского края;

з) создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

Для качественного функционирования и развития транспортной инфраструктуры необходимо постоянно актуализировать и дополнять нормативно правовую базу.

1.15 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.

Уровень бюджетной обеспеченности муниципального образования достаточно низкий. Финансирование мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры может осуществляться за счет средств бюджета края, а также внебюджетных источников финансирования. Средства местного бюджета составляют муниципальный дорожный фонд, источниками формирования которого являются:

* акцизы на дизельное топливо, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
* акцизы на моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
* акцизы на автомобильный бензин, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
* акцизы на прямогонный бензин, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
* плата в счет возмещения вреда, причиняемого объектам дорожного хозяйства транспортными средствами, осуществляющими автомобильные перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов;
* штрафы за нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов;
* субсидии из федерального и регионального дорожного фонда на финансовое обеспечение дорожной деятельности, а также капитального ремонта и ремонта дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов, расположенных в границах поселка Кедровый Красноярского края;
* безвозмездные поступления от физических и юридических лиц на финансовое обеспечение дорожной деятельности, в том числе добровольные пожертвования, в отношении объектов дорожного хозяйства;
* денежные средства, поступающие в бюджет поселка от уплаты неустоек (штрафов, пеней), а также от возмещения убытков муниципального заказчика, взысканные в установленном порядке в связи с нарушением исполнителем (подрядчиком) условий муниципального контракта или иных договоров, финансируемых за счет средств муниципального дорожного фонда.
* денежные средства, внесенные участником конкурса или аукциона, проводимых в целях заключения муниципального контракта, финансируемого за счет средств муниципального дорожного фонда, в качестве обеспечения заявки на участие;
* государственная пошлина за выдачу уполномоченным органом администрации специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов;
* иные поступления в бюджет, установленные законодательством в части финансового обеспечения дорожной деятельности, а также иные источники, связанные с обеспечением дорожной деятельности.

Раздел 2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселка Кедровый Красноярского края

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Прогноз численности населения посёлка на проектные периоды основан на анализе темпов естественного и механического движения населения за предыдущие периоды.

На протяжении рассматриваемого периода численность населения посёлка увеличивалась, за 13 лет она увеличилась на 1000 человек, в среднем на 74 человека в год.

Рассматривается два варианта расчёта численности населения посёлка на с 2019 по 2032 год. В первом варианте (инерционном), приняты сложившиеся тенденции изменения демографических показателей на проектные периоды. В результате численность населения п. Кедровый на 2020 год составит – 5,5 тыс. человек, на 2032 год – 6-6,5 тыс. человек.

Второй вариант является целевым, с повышением рождаемости и уменьшением смертности населения, а также реализацией мероприятий по развитию экономики посёлка, развитием жилищного и социального строительства.

С тенденциями, определёнными в «Схеме территориального планирования Красноярского края», численность населения п. Кедровый по второму варианту составит:

- на 2020 год - 5,5-5,6 тыс. человек;

- на 2032 год – 7 тыс. человек.

Анализ динамики численности населения за прошедшие периоды показывает, что ожидания, заложенные в основном варианте генерального плана поселка Кедровый Красноярского края, оказались верны.Численность населения поселка на начало 2019г. составила - 5524 человек.

ПКРТИ учитывает возможные изменения социально-экономического положения в регионе, стране в целом, и прогнозируются возможные колебания численности населения к концу расчетного срока на 2-5% в ту или иную сторону.

Принятый вариант демографического прогноза полностью соотносится действующей стратегией и программой социально-экономического развития поселка Кедровый Красноярского края.

2.2 Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселка

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

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистичный) и вариант 3 (экономически обоснованный) предлагаемых к реализации с учетом всех перспектив развития поселка.

2.2.1 Вариант 1 (базовый).

В первом варианте развития предполагается сохранение действующих инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса.

Также данным вариантом учитывается агрессивная внешняя среда сложившая, благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

2.2.2 Вариант 2 (умеренно-оптимистичный).

На территории поселка предполагается проведение более активной политики, которая будет направлена на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Данный сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, которые связанны с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов на территории рабочего поселка, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Данный сценарий второго варианта развития характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности.

2.2.3 Вариант 3 (экономически обоснованный).

Сценарий предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети поселка, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, развитие кварталов перспективной застройки, увеличение объемов индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

На расчетный срок внешние деловые, транспортные связи поселка будут обеспечиваться, как и в настоящее время, автомобильным транспортом.

Базовыми принципами развития транспортной системы должны стать:

- повышение доступности социальных услуг путем оптимизации системы автодорог и улучшения транспортного сообщения;

- стимулирование экономического развития за счет улучшения инфраструктурной обеспеченности территории;

- повышение мобильности населения как фактора экономического развития.

Основные принципы развития транспортного комплекса на территории муниципального образования включают в себя три основные составляющие: улучшение качества существующих автодорог, строительство новых автодорог и строительство тротуаров для обеспечения пешеходного движения.

2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения

Основные принципы развития транспортного комплекса на территории муниципального образования включают в себя три основные составляющие:

- улучшение качества существующих автодорог;

- строительство новых автодорог;

- строительство новых тротуаров.

2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

На сегодняшний день уровень автомобилизации населения можно охарактеризовать как низкий. Учитывая рост притока автомобильного транспорта на территории поселка в перспективе, и прирост автомобильного транспорта в весеннее - летний период, (это связанно с сезонной миграцией населения) общее число автомобилей будет увеличиваться на 3 - 5% в год.

2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Основными причинами возникновения дорожно-транспортных происшествий на улично - дорожной сети, автомобильных дорогах поселка Кедровый Красноярского края являются:

- недостатки транспортно-эксплуатационного состояния улично - дорожной сети на территории поселка Кедровый Красноярского края;

- плохие погодные условия;

- отсутствие или плохая видимость горизонтальной разметки.

- неисполнением участниками дорожного движения правил дорожного движения;

- ростом количества дорожно-транспортных происшествий с участием водителей со стажем управления транспортным средством менее 3-х лет;

- отсутствие систем видеонаблюдения за соблюдением ПДД;

Сокращение количества человек, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение уровня тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий в целом неразрывно связано с эффективностью от реализации муниципальных программ.

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

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

Учитывая рост общего числа автомобилей также увеличиться негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения. В таблице 7 и на рисунках 5 - 7 представлены показатели прогноза воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду.

Таблица 7 – Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование участка | Показатель | | | |
| СО | | NО2 | |
| Факт, мг/м3 | Норматив, мг/м3 | Факт, мг/м3 | Норматив, мг/м3 |
| В среднем по УДС (текущий год) | ≈1,27 | 3 | ≈0,02 | 0,06 |

Продолжение таблицы 7

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2019-2022 | ≈1,3 | 3 | ≈0,03 | 0,06 |
| 2022-2031 | ≈1,4-1,6 | 3 | ≈0,03-0,045 | 0,06 |

Рисунок 5 - Показатели негативного воздействия текущий год

Рисунок 6 Прогноз показателей воздействия на 2019 - 2020

Рисунок 17 Прогноз показателей воздействия на 2019 – 2032

Раздел 3.  Принципиальные варианты действий для развития транспортной инфраструктуры поселка Кедровый Красноярского края, укрупненная их оценка по целевым показателям развития транспортной инфраструктуры поселка Кедровый Красноярского края с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.

Автомобильные дороги подвержены влиянию окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог.

Состояние сети автодорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту, капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. Поэтому в Программе выбирается вариант качественного содержания и капитального ремонта дорог.

Так как по прогнозу транспортный спрос, дорожная сеть, транспортная инфраструктура по видам транспорта не претерпят кардинальных изменений, рассматривается только один вариант развития транспортной инфраструктуры – оптимальный, направленный на развитие дорожной сети, что позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь, приведет к экономическому росту. Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития

Выполнение работ по реконструкции существующей сети автомобильных дорог и увеличение протяженности автомобильных дорог за счёт строительства новых, обеспечит выполнение мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог муниципального значения. Мероприятиями по организации комплекса мер по восстановлению первоначальных транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог являются выполнение работ по капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог общего пользования. Для реализации мероприятий Программы предусматривается обеспечить:

- осуществление капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог общего пользования на основе мониторинга и анализа транспортно-эксплуатационного состояния дорог. Вышеперечисленные мероприятия осуществляются за счет средств федерального, краевого бюджета, и внебюджетных источников финансирования.

3.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Существует два вида мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта:

- Организационные;

- Реконструктивно - планировочные.

К организационным мероприятиям относятся все мероприятия, которые не связаны с изменением основных физических параметров имеющейся улично-дорожной сети, а позволяют упорядочить движение и наиболее оптимально и равномерно перераспределить на нее имеющуюся нагрузку и использовать заложенный в нее ранее физический лимит пропускной способности.

К числу основных организовочных мероприятий относятся следующие:

- организация пешеходных переходов и пешеходных зон;

- введение одностороннего движения.

К реконструктивно-планировочным мероприятиям относятся все мероприятия, связанные с изменением физических параметров имеющейся улично-дорожной сети, основными из которых являются:

- уширение имеющихся улиц и дорог;

- строительство новых улиц и дорог;

Данные мероприятия применяются в том случае, когда физический лимит пропускной способности существующей улично-дорожной сети полностью исчерпан и применение организационных мероприятий никакого положительного эффекта уже не приносит, либо в целях перспективного развития территории, когда планируется увеличение населения, рабочих мест и мест тяготения населения, что в свою очередь может привести в будущем к дефициту дорожно - транспортной инфраструктуры.

Мероприятия по развитию представлены в таблице 8.

Таблица 8 - Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование объекта | Характеристики | Местоположение | Очередность | Объем финансирования[[3]](#footnote-3) тыс. руб | Примечание |
| 1 | Реконструкция автодорог с приведением параметров к нормативным | На УДС местного значения | п.Кедровый | 2019-2032 | IV кат. - 9 746,08/км[[4]](#footnote-4)  V кат. - 9 718,24/ км[[5]](#footnote-5) | Ответственный - Адм. п. Кедровый |
| 2 | Строительство а/дорог в новой жилой застройке | - | п. Кедровый | 2019-2032 | Стоимость определяется проектом | Ответственный - Адм. п. Кедровый |
| 3 | Организация пешеходных дорожек | На УДС местного значения | п. Кедровый | 2019-2032 | Стоимость определяется проектом | Ответственный - Адм. п. Кедровый |

Продолжение таблицы 8

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 4 | Организация велосипедных дорожек | На УДС местного значения | п. Кедровый | 2019-2032 | Стоимость определяется проектом | Ответственный - Адм. п. Кедровый |
| 5 | Организация защитных насаждений вдоль УДС | На УДС местного значения | п. Кедровый | 2019-2032 | Стоимость определяется проектом | Ответственный - Адм. п. Кедровый |
| 6 | Разработка проекта развития ж/д станции Кача | - | п. Кедровый | - | - | не относится к ведению адм. |
| 7 | Создание единой системы контроля качества топлива на АЗС | - | п. Кедровый | 2019-2032 | Стоимость зависит от плана мероприятий | Ответственный - Адм. п. Кедровый |
| 8 | Внедрение системы контроля экологических характеристик ТС | - | п. Кедровый | 2019-2032 | Стоимость зависит от плана мероприятий | Ответственный - Адм. п. Кедровый |

3.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования

Одним из важнейших элементов повышения качества транспортного обслуживания населения и эффективности работы автобусов во внутрипоселковом сообщении является создание надежной системы информирования пассажиров.

Для повышения качества транспортного обслуживания населения, целесообразно реализовать систему информационного обеспечения пассажиров, включающую следующие составляющие: - проведение аудита остановочных пунктов и оборудование их недостающими дорожными знаками 5.16 в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 Технические средства организации дорожного движения.

Для улучшения качества пассажирских перевозок, в соответствии с Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 8 декабря 2005 г. № 360-ст. рекомендуется:

- обеспечение наличия на остановочном пункте информационных табличек (листов) с расписанием движения и дальнейшей актуализацией их при каждом изменении расписаний или маршрутов движения пассажирского транспорта;

- наличие тактильно-звуковых мнемосхем, расположенных в зоне наиболее значимых социальных объектов (больниц, поликлиник, администрации), перечень таких остановок должен быть согласован с региональным представительством Всероссийского общества слепых;

Реконструкцию и замену остановочных павильонов вдоль основных пассажирских маршрутов муниципального образования необходимо вести поэтапно, по плану на несколько лет, для чего следует сформулировать предложения для владельцев и застройщиков.

Примечание: на большинстве остановочных павильонов предусмотреть в достаточном количестве места для размещения объявлений; обеспечить освещение по принципу "островок безопасности"; в особо значимых местах фрагментарно применить тактильные технологии; не реже раз в 2 - 3 года надлежит проводить ремонт павильонов, а также раз в 4 - 5 лет - обновлять их.

Мероприятия, по развитию транспорта общего пользования, на территории поселка Кедровый Красноярского края представлены в таблице 9

Таблица 9 - Мероприятия по развитию транспорта общего пользования

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование объекта | Характеристики | Расположение | Очередность | Объем финансирования[[6]](#footnote-6) тыс. руб | Примечание |
| 1 | Организация общественного транспорта | С учетом развития УДС | п.Кедровый | 2019-2032 | - | Ответственный - Адм. п. Кедровый |

Продолжение таблицы 9

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2 | Строительство/реконструкция остановочных пунктов | - | п.Кедровый | 2019-2032 | Стоимость определяется проектом | Ответственный - Адм. п. Кедровый |
| 3 | Увеличение парка транспортных средств | При выполнении п.1 | п.Кедровый | 2019-2032 | Стоимость зависит от количества ТС | Ответственный - Адм. п. Кедровый |
| 4 | Иные мероприятия представленные в п 3.2 | - | п.Кедровый | 2019-2032 | Стоимость определяется планом мероприятий | Ответственный - Адм. п. Кедровый |

3.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для пешеходного движения и велосипедного движения

В состав мероприятий, направленных на совершенствование условий пешеходного движения, входят:

- мероприятия, направленные на снижение количества дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) и тяжести их последствий с участием пешеходов;

- мероприятия по предупреждению травматизма на пешеходных переходах вблизи детских и общеобразовательных учреждений, а также в местах массового перехода пешеходов;

- мероприятия, направленные на обеспечение беспрепятственного перемещения пешеходных потоков.

В рамках реализации данных мероприятий рекомендуется:

- обустройство имеющихся пешеходных переходов современными техническими средствами организации дорожного движения (ТСОДД) и электроосвещением;

- организация регулируемых пешеходных переходов на автомобильных дорогах;

- обустройство новых пешеходных переходов в соответствии с требованиями действующих нормативных документов;

- ликвидация наземных пешеходных переходов, не отвечающих требованиям действующих нормативных документов;

- замена существующих дорожных знаков 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и 1.23 “Дети” на знаки, выполненные на щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета;

- на дорогах и улицах с двухсторонним движением с двумя и более полосами для движения в данном направлении, а также на дорогах с односторонним движением с тремя и более полосами знак 5.19.1 дублируют над проезжей частью;

- дублирование линий дорожной разметки световозвращателями дорожными;

- распространение световозвращающих элементов (фликеров) среди жителей поселка;

- изготовление и распространение световозвращающих элементов (брелоков, наклеек и т.п.) в среде дошкольников и учащихся младших классов.

Также необходимо проводить образовательные мероприятия в школах и детских садах, направленные на повышение культуры поведения на дороге и изучение правил дорожного движения:

- создание серии видеофильмов по безопасному поведению на дорогах и улицах для внеклассной работы с учащимися общеобразовательных учреждений и воспитанниками учреждений дополнительного образования;

- разработка и тиражирование научно-методических материалов, образовательных программ, печатных и электронных учебных пособий по безопасному поведению на дорогах и улицах.

- создание видео- и телевизионной информационно-пропагандистской продукции, организация тематической (социальной) наружной рекламы (баннеры, перетяжки), а также размещение материалов в средствах массовой информации, общественном транспорте.

Мероприятия по обеспечению доступности объектов для маломобильных групп населения должны выполняться на основании требований:

- ГОСТ Р 52875-2007 - Указатели тактильные для инвалидов по зрению.

- ОДМ 218.2.007-2011 Отраслевой дорожный методический документ.

- Методических рекомендаций по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства.

- Распоряжения Федерального дорожного агентства от 05.06.2013 г. №758-р

Для инвалидов с дефектами зрения, в том числе полностью слепых, предусматривается укладка специальных тактильных плит в местах пешеходных переходов через проезжую часть улиц и при пересечении внутриквартальных съездов, на пути следования по тротуарам, перед препятствиями, а также на посадочных площадках остановочных пунктов. Поверхность указателей должна быть шероховатой рифленой с противоскользящими свойствами, отличной по структуре и цвету от прилегающей поверхности дорожного или напольного покрытия, и обеспечивать ее распознавание инвалидами по зрению на ощупь и (или) визуально.

В таблице 10 представлены мероприятия по развитию инфраструктуры.

Таблица 10 - Мероприятия по развитию инфраструктуры для пешеходного и велосипедного движения

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование объекта | Характеристики | Расположение | Очередность | Объем финансирования[[7]](#footnote-7) тыс. руб | Примечание |
| 1 | Установка светофоров и искусственных неровностей вблизи образовательных учреждений | - | п.Кедровый | 2019-2032 | Стоимость определяется проектом, и зависит от количества МБОУ | Ответственный - Адм. п. Кедровый |
| 2 | Обустройство тротуаров пешеходного движения | - | п.Кедровый | 2019-2032 | Стоимость определяется проектом | Ответственный - Адм. п. Кедровый |

Продолжение таблицы 10

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 3 | Установка уличного освещения | - | п.Кедровый | 2019-2032 | Стоимость определяется проектом | Ответственный - Адм. п. Кедровый |
| 4 | Иные мероприятия представленные в п 3.4 | - | п.Кедровый | 2019-2032 | Стоимость определяется планом мероприятий | Ответственный - Адм. п. Кедровый |

3.4 Мероприятия по развитию парковочного пространства

Мероприятия по развитию парковочного пространства представлены в таблице 11.

Таблица 11 - Мероприятия по развитию парковочного пространства

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование объекта | Местоположение | Очередность | Объем финансирования[[8]](#footnote-8) тыс. руб | Примечание |
| 1 | Строительство стоянок около объектов притяжённости ТС (жилых кварталы, МБОУ) | п. Кедровый | 2019-2032 | Стоимость определяется проектом, и зависит от количества машиномест и типа парковки | Ответственный - Адм. п. Кедровый |
| 2 | Строительство/  реконструкция существующих парковок, заездных карманов, линейных парковок | п. Кедровый | 2019-2032 | Стоимость определяется проектом | Ответственный - Адм. п. Кедровый |

Раздел 4. Финансовое обеспечение программы

Финансирование Программы намечается осуществлять за счет консолидации средств федерального, регионального, муниципального бюджета и внебюджетных источников.

Внебюджетные источники - средства муниципальных предприятий и учреждений, заемные средства, средства организаций различных форм собственности, плата за пользование услугами.

В качестве потенциальных источников финансирования программы являются средства федерального и регионального бюджетов, в том числе выделенные для реализации федеральных и региональных программ, средства инвесторов. Объемы ассигнований, выделяемых из вышеперечисленных источников, ежегодно уточняются с учетом их возможностей и достигнутых соглашений.

Финансово-экономическое обоснование программы на 2019 - 2032 года будет производиться ежегодно, по мере уточнения мероприятий необходимых для реализации в текущий год.

Раздел 5. Оценка эффективности мероприятий программы

Оценка эффективности реализации Программы (далее – Оценка) осуществляется заказчиком Программы ежегодно в течении всего срока ее реализации и по окончании ее реализации.

Источником информации для проведения оценки эффективности являются отчеты исполнителей мероприятий Программы о достигнутых результатах, использовании финансовых средств за отчетный период.

Мероприятия с целевыми показателями представлены в таблице 12

Таблица 12 - Система показателей, характеризующих эффективность Программы мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  | Значение показателя | | |  |  |
| Наименование показателя | Ед. изм. | Текущее | Краткосрочная |  | Среднесрочная | Долгосрочная |  |
| значение | перспектива |  | перспектива | перспектива |  |
|  |  |  |  |
|  |  | 2019 год | (до 2023 года) |  | (до 2030 года) | (более 10 лет) |  |
| Развитие улично-дорожной сети и повышение уровня организации автомобильного транспорта | | | | | |  |  |
| Протяжѐнность автодорог общего пользования с твердым |  |  |  |  |  |  |  |
| покрытием: |  |  |  |  |  |  |  |
| - федерального значения | % | 0 | 0 |  | 0 | - |  |
| - регионального и межмуниципального значения; |  | 0 | 0 |  | 0 | - |  |
| - местного значения ( всего 32,9. Асфальт - 8,71, грунт и щебень - 20,65) |  | 27 | 47 |  | 60-100 | - |  |
| Снижение средних затрат времени в пути по трудовым по- | мин/час | - 5 | -5 |  | -5 | - |  |
| ездкам, минут | «пик» |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
| Оптимизация системы пассажирских перевозок | | | | |  |  |  |
| Доля населения, не имеющего постоянного обслуживания |  |  |  |  |  |  |  |
| общественным пассажирским транспортом, от общей чис- | % | 60 | 30 |  | 5 | - |  |
| ленности населения района |  |  |  |  |  |  |  |
| Совершенствование условий пешеходного движения | | | | |  |  |  |
| Доля дорог отвечающих нормативным требованиям | % | 27 | 47 |  | 60-100 | - |  |
| Совершенствование условий парковочного пространства | | | | |  |  |  |
| Отношение парковочных мест к общему количеству автомобилей | % | 90 | 95 |  | 95 | - |  |
| Повышение уровня безопасности дорожного движения | | | | |  |  |  |
| Социальный риск (смертность на 5 тыс. человек населе- | чел./5 |  |  |  |  |  |  |
| тыс. чел. | 5 | менее 5 |  | менее 3 | - |  |
| ния района) (численность населения на 2018 г.– 3168 чел.) |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
| Снижение уровня воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду | | | | |  |  |  |
| СО | мг/м3 | 1,27  0,02 | 1,3  0,03 |  | менее 1,3  менее 0,03 |  |  |
|  | - |  |
| NO2 |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |  |

5.1 Достижение запланированных значений целевых показателей

Степень достижениязапланированных результатов по каждому целевому показателю за отчетный период (Иi)проводится путем сопоставления фактически достигнутого значения целевого показателя за отчетный период (Ифакт) с его плановым значением (Иплан) по следующей формуле:

Ифакт

Иi = ----------,

Иплан

где:

Иi – степень достижения планового значения целевого показателя за отчетный период;

Ифакт – значение показателя, фактически достигнутое на конец отчетного периода;

Иплан – плановое значение целевого показателя в отчетном периоде.

i – порядковый номер целевого показателя.

Если значение Иi превышает 1, а также в случае, если желаемой тенденцией является снижение показателя и полученное значение меньше 1, для расчета среднего значения достижения запланированных целевых показателей данное отношение принимается равным 1.

Среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы (И) рассчитывается по формуле:

∑ Иi

И = ----------,

N

где:

И – среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы за отчетный период;

∑ Иi – сумма оценок достижения плановых значений показателей за отчетный период;

N – количество целевых показателей Программы, подлежащих выполнению в отчетном периоде.

5.2 Соответствие объемов фактического финансирования запланированным объемам

Степень соответствия объемов фактического финансирования запланированным объемам за отчетный период (Ф) проводится путем сопоставления фактического объема финансирования за счет всех источников финансирования за отчетный период (Ффакт) к запланированному объему (Фплан) по следующей формуле:

Ффакт

Ф = -----------,

Фплан

где:

Ф – степень уровня финансирования мероприятий Программы за отчетный период;

Ффакт – фактический объем финансирования мероприятий Программы за отчетный период;

Фплан – объем финансирования мероприятий, предусмотренный Программой на отчетный период.

5.3 Выполнение запланированных мероприятий

Степень выполнения каждого запланированного мероприятия Программы за отчетный период (Мj) определяется путем сопоставления фактически полученного результата от реализации мероприятия (Мфакт) к его запланированному значению (Мплан) по следующей формуле:

Мфакт

Мj = ------------,

Мплан

где:

Мj – показатель степени выполнения мероприятия Программы за отчетный период;

Мфакт – фактически полученный результат по мероприятию за отчетный период;

Мплан – предусмотренный Программой ожидаемый результат по мероприятию за отчетный период;

j – порядковый номер мероприятия Программы.

Расчет среднего показателя степени выполнения запланированных мероприятий за отчетный период (М) определяется как отношение суммы оценок степени выполнения запланированных мероприятий к их количеству.

∑ Мj

М = ------------

К

где:

М – среднее значение степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;

∑ Мj – сумма оценок степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;

К – количество мероприятий Программы, подлежащих выполнению в отчетном периоде.

5.4 Показатель эффективности использования финансовых средств

При проведении Оценки определяется показатель эффективности использования финансовых средств (Э), - отношение среднего показателя степени выполнения мероприятий (М) к степени уровня финансирования (Ф).

М

Э = --------

Ф

где:

Э – эффективность использования финансовых средств Программы за отчетный период;

М – среднее значение степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;

Ф – степень уровня финансирования мероприятий Программы в отчетном периоде.

5.5 Показатель эффективности реализации Программы

Показатель эффективности реализации Программы определяется как произведение среднего значения достижения запланированных значений целевых показателей (И) и показателя эффективности использования финансовых средств Программы (Э) по следующей формуле:

П = И x Э

где:

П – показатель эффективности реализации Программы за отчетный период;

И – среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы за отчетный период;

Э – эффективность использования финансовых средств Программы в отчетном периоде.

5.6 Вывод об эффективности реализации Программы

Вывод об эффективности реализации Программы формируется на основании значений П.

Реализация Программы признается:

с высоким уровнем эффективности, если значение П больше либо равно 0,9;

со средним уровнем эффективности, если значение П меньше 0,9, но больше либо равно 0,7.

В остальных случаях реализация Программы признается с низким уровнем эффективности.

Раздел 6.Предложения по совершенствованию обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения

В рамках реализации настоящей программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структура управления, а также характер взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагается оставить в неизменном виде.

Настоящая программа разработана в соответствии с требованиями к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры утверждёнными Постановлением Правительства Российской Федерации №1440 от 25.12.2015 «Об утверждении требований к Программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселка».

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, при наличии генерального плана, утвержденных до дня вступления в силу настоящего Федерального закона, должна быть разработана и утверждена программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселка Кедровый Красноярского края.

В целях информационной открытости программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры п. Кедровый Красноярского края до 2032 года» подлежит размещению на официальном портале органов местного самоуправления в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

6.1 Организация контроля за реализацией программы

Система управления Программой и контроль за ходом ее выполнения определяется в соответствии с требованиями, определенными действующим законодательством.

Механизм реализации Программы базируется на принципах четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей программы.

Координатор Программы является ответственным за реализацию Программы.

Контроль выполнения программных мероприятий, подготовки бюджетной заявки по финансированию предусмотренных программой мероприятий на каждый год, уточнению затрат по направлениям программы, срокам их реализации, составу исполнителей в соответствии с результатами выполнения программных мероприятий за год, подготовке годового отчета о ходе реализации программы и эффективности использования бюджетных средств возлагаются на администрацию.

Прекращение или изменение настоящей муниципальной программы производиться на основании соответствующего постановления администрации.

6.2 Механизм обновления программы и внесения изменений

В процессе реализации Программы мероприятия по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры могут корректироваться и дополняться в зависимости от складывающейся ситуации, изменения внутренних и внешних условий.

По ежегодным результатам мониторинга должна осуществляться своевременная корректировка Программы.

Список использованных источников

1. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
2. Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».
3. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.08.2015).
4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2016).
5. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения».
6. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.01.2016).
7. Генеральный план поселка Кедровый Красноярского края.
8. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».
9. Поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011;
10. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений».
11. Приказ министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 « Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту и содержанию автомобильных дорог.

1. Согласно статистике <http://www.gks.ru/dbscripts/munst/munst04/DBInet.cgi?pl=8006001> [↑](#footnote-ref-1)
2. Согласно статистике РОССТАТА <http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/afc8ea004d56a39ab251f2bafc3a6fce> на 1 января 2018г. [↑](#footnote-ref-2)
3. Стоимость указана с учетом цен Росстата на дату разработки ПКРТИ. Объем инвестиций необходимо уточнять по факту принятия решения о строительстве/реконструкции/ремонте каждого объекта в индивидуальном порядке. [↑](#footnote-ref-3)
4. Согласно докладу во исполнение подпункта «ж» пункта 1 перечня поручений Президента Российской Федерации по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации 8 октября 2014 г. (от 12 ноября 2014 г. № Пр-2651ГС) и пункта 8 поручения Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева от 25 ноября 2014 г. № ДМ-П9-8751. {Таблица 2 доклада} [↑](#footnote-ref-4)
5. Согласно докладу во исполнение подпункта «ж» пункта 1 перечня поручений Президента Российской Федерации по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации 8 октября 2014 г. (от 12 ноября 2014 г. № Пр-2651ГС) и пункта 8 поручения Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева от 25 ноября 2014 г. № ДМ-П9-8751. {Таблица 2 доклада} [↑](#footnote-ref-5)
6. Объем инвестиций необходимо уточнять по факту принятия решения о строительстве/реконструкции/ремонте каждого объекта в индивидуальном порядке. [↑](#footnote-ref-6)
7. Объем инвестиций необходимо уточнять по факту принятия решения о строительстве/реконструкции/ремонте каждого объекта в индивидуальном порядке. [↑](#footnote-ref-7)
8. Объем инвестиций необходимо уточнять по факту принятия решения о строительстве, реконструкции или ремонте каждого объекта в индивидуальном порядке. [↑](#footnote-ref-8)