

**Общество с ограниченной
ответственностью
Экспертная организация «РОСТ»**

**подготовлено специально
для Администрации города Кургана**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры города Кургана на период до 2028 года

**Сертификат соответствия № РОСС RU.И803.04ФА30/СС.00577-16 от 02.08.2016 до 26.06.2018
системы менеджмента ГОСТ ISO 9001-2011 (ISO 9001: 2008)**

**Свидетельство об утверждении экспертом Федеральной энергетической комиссии РФ от
09.04.2004 Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации**

**Диплом члена некоммерческого партнерства Межрегиональный центр экспертных и
аудиторских организаций ЖКХ № 015/2004 от 25.10.2004**

2017 год

Содержание

Паспорт Программы.....	5
Общие положения	9
Общие данные	20
1 Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры.....	23
1.1 Анализ положения Курганской области в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения города Кургана в структуре пространственной организации Курганской области	23
1.2 Социально-экономическая характеристика города Кургана, характеристика градостроительной деятельности на территории города, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса	26
1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	31
1.4 Характеристика сети дорог города Кургана, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог.....	42
1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации города Кургана, обеспеченность парковками (парковочными местами)	58
1.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.....	62
1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения .	65
1.8 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока, состояние инфраструктуры для транспорта общего пользования	67
1.9 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств.....	71
1.10 Анализ уровня безопасности дорожного движения	75
1.11 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	84
1.12 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры города Кургана.....	87

1.13 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры города Кургана	96
1.14 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.....	97
2 Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории города Кургана...	99
2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития города Кургана.....	99
2.2 Прогноз транспортного спроса города Кургана, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории города Кургана	104
2.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	105
2.4 Прогноз развития дорожной сети города Кургана.....	107
2.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения ..	108
2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения.....	109
2.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения	109
3 Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.....	115
4 Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов).....	122
4.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	122
4.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	136
4.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.....	140
4.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.....	142
4.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	143
4.6 Мероприятия по развитию сети дорог города Кургана	144

5 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	150
6 Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	155
7 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории города Кургана	160
Приложения.....	162

Паспорт Программы

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры города Кургана на период до 2028 г. (далее – Программа)
Основание для разработки Программы	1. Градостроительный кодекс РФ 2. Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ» 3. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» 4. Генеральный план муниципального образования города Кургана, утв. Решением Курганской городской Думы от 20.10.2010 № 215
Наименование Заказчика и разработчиков Программы, их местонахождение	Заказчик: Департамент архитектуры, строительства и земельных отношений Администрации города Кургана 640026, г. Курган, ул. Пушкина, 83а, тел./факс (3522) 45-72-82, e-mail: dasizo@kurgan-city.ru Разработчик: Общество с ограниченной ответственностью Экспертная организация «Развитие и осторожность» (ООО Экспертная организация «РОСТ») 625000, г. Тюмень, ул. Дзержинского, 15, офис 702, тел./факс: (3452) 59-50-33, e-mail: office@portcorp.ru
Цели и задачи Программы	Цель: Обеспечение сбалансированного, перспективного развития транспортной инфраструктуры города Кургана в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения. Задачи: 1. Обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности) на территории города Кургана.

	2. Обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры города для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования города Кургана. 3. Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов на территории города. 4. Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в городе Кургана. 5. Создание условий для управления транспортным спросом. 6. Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности. 7. Создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам. 8. Создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения. 9. Обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры. 10. Организация общественных стоянок и парковок автотранспорта.
Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры	Основные целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры: – увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения до 583,3км (рост на 20%); – увеличение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием до 100%; – ликвидация автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям; – рост обеспеченности парковочными местами до 90%; – увеличение протяженности велосипедных дорожек до 47,1 км (рост в 98 раз);

	– увеличение числа перевезенных пассажиров автомобильным транспортом на 40% (55,4 млн чел.); – увеличение удельного веса остановочных пунктов городского общественного транспорта, соответствующих нормативным требованиям, в общем количестве остановочных пунктов до 100%; – увеличение доли низкопольных автобусов в подвижном составе маршрутной сети города, обеспечивающих доступность и безопасность их для пассажиров-инвалидов, до 33%; – снижение числа лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, до 16 чел. (снижение в 2,9 раза); – сокращение среднегодовой концентрации бенз(а)пирена в атмосферном воздухе города до 1,1 ПДК (снижение в 2,7 раза).
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов)	Основные мероприятия: • Автомобильный транспорт: – Проектирование, строительство (96 км) и реконструкция (176 км) дорог общего пользования местного значения (всего 272 км); – Проектирование, строительство и реконструкция транспортных развязок (32 ед.), мостов (30 ед.) и путепроводов (7 ед.); – Строительство логистического центра в городе Кургане; – Установка недостающих или модернизация ТСОДД и элементов обустройства (светофоры, дорожные знаки и др.); – Создание единого парковочного пространства города Кургана (строительство парковочных машино-мест, пилотный проект платного паркинга); – Обустройство остановочных пунктов павильонами ожидания, информационным табло (с разработкой типового проекта оформления); – Замена подвижного состава автопарка; • Информационные технологии. • Безопасность: – Разработка КСОДД и проекта ОДД; – Создание ЦОДД города Кургана; – Разработка программы по формированию

	законопослушного поведения участников дорожного движения; – Установка камер фото- и видеофиксации (26 ед.); – Создание транспортной модели города Кургана (в составе ИТС); – Внедрение АСУДД (для координации работы светофоров); – Разработка мобильного приложения для пассажиров городского и пригородного общественного транспорта; – Внедрение системы электронных проездных билетов (единая система безналичной оплаты проезда) в т.ч. создание автоматизированной системы управления оплатой проезда (АСУОП); – Оснащение транспортных средств коммунальных и дорожных служб спутниковой системой ГЛОНАСС, интегрированную в АСУДД, с передачей данных в АО «РНИЦ Курганской области».
Срок и этапы реализации Программы	Срок реализации Программы: 2017 – 2028 гг. Этапы реализации Программы: 1 этап – 2017 – 2021 гг. 2 этап – 2022 – 2028 гг.
Объемы и источники финансирования Программы	Совокупная потребность в инвестициях, необходимых для реализации мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры города Кургана, составляет 141,13 млрд руб., в т.ч.: • по этапам: – 1 этап (2017 – 2021 гг.) – 20,25 млрд руб. (14%); – 2 этап (2022 – 2028 гг.) – 120,88 млрд руб. (86%); • по источникам финансирования: – федеральный бюджет – 87,27 млрд руб. (62%); – областной бюджет – 31,57 млрд руб. (22%); – местный бюджет – 8,72 млрд руб. (6%); – внебюджетные источники – 13,57 млрд руб. (10%).

Общие положения

Основание для разработки Программы

В соответствии с Градостроительным кодексом РФ **программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа (далее – Программа)** – документ, устанавливающий **перечень мероприятий** по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа.

Перечень мероприятий должен включать мероприятия, 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;
- договорами о комплексном освоении территорий или о развитии застроенных территорий.

Программа разрабатывается и утверждается органами местного самоуправления поселения, городского округа **на основании утвержденных** в порядке, установленном Градостроительным кодексом РФ, **генеральных планов** поселения, городского округа и должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

В соответствии с Транспортной стратегией РФ на период до 2030 г., утв. Распоряжением Правительства РФ от 11.06.2014 № 1032-р «О внесении изменений в Транспортную стратегию РФ, утв. распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р», выделяются следующие виды транспорта:

1. железнодорожный;
2. автомобильный (в т.ч. транспорт общего пользования);
3. воздушный;
4. внутренний водный;
5. морской;
6. городской наземный электрический (трамвайный, троллейбусный);
7. метрополитен.

В соответствии со ст. 14 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ» к вопросам местного значения городского поселения в сфере транспорта и транспортной инфраструктуры относятся:

– дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов поселения и обеспечение безопасности дорожного движения на них, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест), осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов поселения, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством РФ (п. 5);

– создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах поселения (п. 7).

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры города Кургана на период до 2028 г. (далее – Программа) разработана в соответствии с требованиями следующих нормативных правовых актов и документов, с учетом изменений и дополнений, действующих на момент разработки:

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ;
- Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;

- Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

- Федеральный закон от 24.11.1995 № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в РФ»;

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

- Постановление Правительства РФ от 18.07.2016 № 686 «Об определении участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также иных обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования, являющихся объектами транспортной инфраструктуры»;

- Постановление Правительства РФ от 23.01.2016 № 29 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта на этапе их проектирования и строительства и требований по обеспечению транспортной безопасности объектов (зданий, строений, сооружений), не являющихся объектами транспортной инфраструктуры и расположенных на земельных участках, прилегающих к объектам транспортной инфраструктуры и отнесенных в соответствии с земельным законодательством РФ к охранным зонам земель транспорта, и о внесении изменений в Положение о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию»;

- Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г., утв. Распоряжением Правительства РФ от 11.06.2014 № 1032-р «О внесении изменений в Транспортную стратегию РФ, утв. распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р»;
- Проект Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г. (Минтранс России. Изменения. Редакция от 29.04.2015);
- Проект Стратегии развития автомобильного и городского электрического транспорта РФ на период до 2030 г. (Минтранс России. Редакция от 22.12.2015);
- Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 гг.)», утв. Постановлением Правительства РФ от 05.12.2001 № 848;
- Федеральная целевая программа «Модернизация Единой системы организации воздушного движения РФ (2009 – 2020 гг.)», утв. Постановлением Правительства РФ от 01.09.2008 № 652;
- Приказ Минтранса России от 29.01.2010 № 22 «О Порядке ведения Реестра категоризированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»;
- Приказ Минтранса России от 17.03.2015 № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения»;
- Приказ Минтранса России от 01.12.2015 № 347 «Об утверждении Порядка обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, автовокзалов, автостанций и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи»;
- Приказ Минстроя России от 28.08.2014 № 506/пр «О внесении в федеральный реестр сметных нормативов, подлежащих применению при определении сметной стоимости объектов капитального строительства, строительство которых финансируется с привлечением средств федерального бюджета, укрупненных сметных нормативов цены строительства для объектов непроизводственного назначения и инженерной инфраструктуры»;
- Приказ Минрегиона РФ от 04.10.2011 № 481 «Об утверждении Методических рекомендаций по применению государственных сметных нормативов - укрупненных нормативов цены строительства различных видов объектов капитального строительства непроизводственного назначения и инженерной инфраструктуры»;
- Приказ Министерства экономического развития РФ от 16.09.2016 № 582 «Об утверждении Методических указаний по разработке и реализации государственных программ РФ»;
- Распоряжение Росавтодора от 07.06.16 № 974-р «Об издании и применении ОДМ 218.2.073-2016 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности пересечений и примыканий автомобильных дорог в одном уровне для оптимизации их работы с использованием методов компьютерного моделирования»;
- Распоряжение Росавтодора от 07.06.16 № 975-р «Об издании и применении ОДМ 218.2.072-2016 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности и уровней загрузки автомобильных дорог методом компьютерного моделирования транспортных потоков»;
- ГОСТ Р 52399-2005. Геометрические элементы автомобильных дорог;

- ГОСТ Р 52398-2005. Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования;
- ГОСТ Р 52766-2007. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования;
- ГОСТ Р 52282-2004. Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний;
- ГОСТ Р 56829-2015. Интеллектуальные транспортные системы. Термины и определения;
- СП 42.13330.2011. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*, утв. Приказом Минрегиона РФ от 28.12.2010 № 820;
- СНиП 2.05.02-85. Автомобильные дороги;
- ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог» (издан на основании распоряжения Росавтодора от 17.02.2012 № 49-р);
- ОДМ 218.6.003-2011 «Методические рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах»;
- ОДМ 218.4.007-2011 «Методические рекомендации по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры в сфере дорожного хозяйства» (издан на основании распоряжения Росавтодора от 15.11.2011 № 871-р);
- Стратегия социально-экономического развития Уральского федерального округа до 2020 г., утв. Распоряжением Правительства РФ от 06.10.2011 № 1757-р;
- Схема территориального планирования Курганской области, утв. Постановлением Правительства Курганской области от 24.12.2012 № 658;
- Стратегия социально-экономического развития Курганской области до 2020 г., утв. Распоряжением Правительства Курганской области от 02.12.2008 № 488-р;
- Государственная программа Курганской области «Развитие автомобильных дорог», утв. Постановлением Правительства Курганской области от 08.12.2012 № 394;
- Государственная программа Курганской области «Повышение безопасности дорожного движения в Курганской области» на 2014 – 2018 гг., утв. Постановлением Правительства Курганской области от 14.10.2013 № 484;
- Генеральный план муниципального образования города Кургана, утв. Решением Курганской городской Думы от 20.10.2010 № 215 (далее – Генеральный план города Кургана);
- Правила землепользования и застройки города Кургана, утв. Решением Курганской городской Думы от 19.12.2007 № 318;
- Местные нормативы градостроительного проектирования муниципального образования города Кургана, утв. Решением Курганской городской Думы от 15.06.2011 № 148;
- Стратегия социально-экономического развития муниципального образования города Кургана до 2030 г., утв. Решением Курганской городской Думы от 24.12.2014 № 243 (далее – Стратегия социально-экономического развития города Кургана до 2030 г.);

- Среднесрочный Прогноз социально-экономического развития муниципального образования города Кургана на 2017 – 2019 гг., утв. Постановлением Администрации города Кургана от 26.09.2016 № 6848;
- План мероприятий на 2017 – 2020 гг. по реализации Стратегии социально-экономического развития муниципального образования города Кургана до 2030 г., утв. Постановлением Администрации города Кургана от 26.09.2016 № 6790;
- Программа социально-экономического развития муниципального образования города Кургана на 2016 г. и плановый период до 2018 г., утв. Решением Курганской городской Думы от 23.12.2015 № 224;
- Муниципальная программа «Повышение безопасности дорожного движения в городе Кургане на 2017 – 2019 гг.», утв. Постановлением Администрации города Кургана от 14.11.2016 № 8233;
- Муниципальная программа «Охрана окружающей среды и экологическая безопасность города Кургана на 2014 – 2019 гг.», утв. Постановлением Администрации города Кургана от 06.12.2013 № 9068;¹
- Муниципальная программа города Кургана «Основные направления благоустройства территории города Кургана на 2013 – 2020 годы», утв. Постановлением Администрации города Кургана от 20.11.2012 № 8653;
- Муниципальная программа города Кургана на 2014 – 2017 гг. «Любимый город», утв. Постановлением Администрации города Кургана от 20.12.2013 № 9460;
- Муниципальная программа «Повышение эффективности функционирования городского пассажирского транспорта общего пользования в городе Кургане на 2013 – 2017 гг.», утв. Постановлением Администрации города Кургана от 30.11.2012 № 9096;²
- Перспективный план развития регулярных перевозок на территории города Кургана на 2016 – 2018 гг., утв. Постановлением Администрации города Кургана от 07.07.2016 № 4559;
- иные нормативные правовые акты Российской Федерации;
- иные нормативные правовые акты Курганской области;
- иные нормативные правовые акты муниципального образования город Курган.

Цель Программы: Обеспечение сбалансированного, перспективного развития транспортной инфраструктуры города Кургана в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Задачи Программы:

1. Обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных

¹ Муниципальная программа «Охрана окружающей среды и экологическая безопасность города Кургана на 2014 – 2017 гг.» утверждена Постановлением Администрации города Кургана от 06.12.2013 № 9068. Постановлением Администрации города Кургана от 18.11.2016 № 8337 срок программы изменен на 2014 – 2019 гг.

² Отменена Постановлением Администрации города Кургана от 04.02.2016 № 582.

предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности) на территории города Кургана.

2. Обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры города для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования города Кургана.

3. Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов на территории города.

4. Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в городе Кургане.

5. Создание условий для управления транспортным спросом.

6. Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности.

7. Создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам.

8. Создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения.

9. Обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

10. Организация общественных стоянок и парковок автотранспорта.

В соответствии с Требованиями к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, утв. Постановлением Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440, Программа разрабатывается на срок не менее 10 лет и не более чем на срок действия генерального плана поселения, городского округа.

Генеральный план города Кургана утвержден Решением Курганской городской Думы от 20.10.2010 № 215 «Об утверждении Генерального плана муниципального образования города Кургана». Генеральный план разработан на расчетный срок до 2028 г. В Генеральном плане города Кургана приняты следующие этапы его реализации:

- первая очередь – до конца 2013 г.;
- вторая очередь – до конца 2018 г.;
- расчетный срок – до конца 2028 г.

Этапы реализации генерального плана, их сроки определяются органами местного самоуправления города исходя из складывающейся социально-экономической обстановки в городе и области, финансовых возможностей местного бюджета, сроков и этапов реализации соответствующих федеральных, областных и муниципальных целевых программ в части, затрагивающей территорию города, приоритетных национальных проектов.

Срок реализации Программы: 2017 – 2028 гг.

Этапы реализации Программы:

1 этап – 2017 – 2021 гг.

2 этап – 2022 – 2028 гг.

Термины и определения

При формировании Программы использованы следующие термины и определения (основные понятия):

объекты транспортной инфраструктуры – технологический комплекс, включающий в себя:

- железнодорожные, автомобильные вокзалы и станции;
- метрополитены;
- тоннели, эстакады, мосты;
- морские терминалы, акватории морских портов;
- порты, которые расположены на внутренних водных путях и в которых осуществляются посадка (высадка) пассажиров и (или) перевалка грузов повышенной опасности на основании специальных разрешений, выдаваемых в порядке, устанавливаемом Правительством РФ по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности РФ, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, судходные гидротехнические сооружения;
- расположенные во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе РФ искусственные острова, установки, сооружения;
- аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств;
- участки автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромы, посадочные площадки, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование, определяемые Правительством РФ;

субъекты транспортной инфраструктуры – юридические лица, индивидуальные предприниматели и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств или использующие их на ином законном основании;

транспортная безопасность – состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства;

транспортные средства – устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами, и включающие в себя:

- транспортные средства автомобильного транспорта, используемые для регулярной перевозки пассажиров и багажа или перевозки пассажиров и багажа по

заказу либо используемые для перевозки опасных грузов, на осуществление которой требуется специальное разрешение;

- воздушные суда коммерческой гражданской авиации;

- воздушные суда авиации общего назначения, определяемые Правительством РФ по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности РФ, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел;

- суда, используемые в целях торгового мореплавания (морские суда), за исключением прогулочных судов, спортивных парусных судов, а также искусственных установок и сооружений, которые созданы на основе морских плавучих платформ и особенности защиты которых от актов незаконного вмешательства устанавливаются в соответствии со статьей 12.3 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

- суда, используемые на внутренних водных путях для перевозки пассажиров, за исключением прогулочных судов, спортивных парусных судов, и (или) для перевозки грузов повышенной опасности, допускаемых к перевозке по специальным разрешениям в порядке, устанавливаемом Правительством РФ по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности РФ, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел;

- железнодорожный подвижной состав, осуществляющий перевозку пассажиров и (или) грузов повышенной опасности, допускаемых к перевозке по специальным разрешениям в порядке, устанавливаемом Правительством РФ по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности РФ, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел;

- транспортные средства городского наземного электрического транспорта;

транспортный комплекс – объекты и субъекты транспортной инфраструктуры, транспортные средства;

градостроительная деятельность – деятельность по развитию территорий, в т.ч. городов и иных поселений, осуществляемая в виде территориального планирования, градостроительного зонирования, планировки территории, архитектурно-строительного проектирования, строительства, капитального ремонта,

реконструкции объектов капитального строительства, эксплуатации зданий, сооружений;

устойчивое развитие территорий – обеспечение при осуществлении градостроительной деятельности безопасности и благоприятных условий жизнедеятельности человека, ограничение негативного воздействия хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду и обеспечение охраны и рационального использования природных ресурсов в интересах настоящего и будущего поколений;

объект капитального строительства – здание, строение, сооружение, объекты, строительство которых не завершено (далее – объекты незавершенного строительства), за исключением временных построек, киосков, навесов и других подобных построек;

линейные объекты – линии электропередачи, линии связи (в т.ч. линейно-кабельные сооружения), трубопроводы, автомобильные дороги, железнодорожные линии и другие подобные сооружения;

строительство – создание зданий, строений, сооружений (в т.ч. на месте сносимых объектов капитального строительства);

реконструкция объектов капитального строительства (за исключением линейных объектов) – изменение параметров объекта капитального строительства, его частей (высоты, количества этажей, площади, объема), в т.ч. надстройка, перестройка, расширение объекта капитального строительства, а также замена и (или) восстановление несущих строительных конструкций объекта капитального строительства, за исключением замены отдельных элементов таких конструкций на аналогичные или иные улучшающие показатели таких конструкций элементы и (или) восстановления указанных элементов;

реконструкция линейных объектов – изменение параметров линейных объектов или их участков (частей), которое влечет за собой изменение класса, категории и (или) первоначально установленных показателей функционирования таких объектов (мощности, грузоподъемности и других) или при котором требуется изменение границ полос отвода и (или) охранных зон таких объектов;

капитальный ремонт объектов капитального строительства (за исключением линейных объектов) – замена и (или) восстановление строительных конструкций объектов капитального строительства или элементов таких конструкций, за исключением несущих строительных конструкций, замена и (или) восстановление систем инженерно-технического обеспечения и сетей инженерно-технического обеспечения объектов капитального строительства или их элементов, а также замена отдельных элементов несущих строительных конструкций на аналогичные или иные улучшающие показатели таких конструкций элементы и (или) восстановление указанных элементов;

капитальный ремонт линейных объектов – изменение параметров линейных объектов или их участков (частей), которое не влечет за собой изменение класса, категории и (или) первоначально установленных показателей функционирования таких объектов и при котором не требуется изменение границ полос отвода и (или) охранных зон таких объектов;

объекты федерального значения – объекты капитального строительства, иные объекты, территории, которые необходимы для осуществления полномочий по

вопросам, отнесенным к ведению РФ, органов государственной власти РФ Конституцией РФ, федеральными конституционными законами, федеральными законами, решениями Президента РФ, решениями Правительства РФ, и оказывают существенное влияние на социально-экономическое развитие РФ;

объекты регионального значения – объекты капитального строительства, иные объекты, территории, которые необходимы для осуществления полномочий по вопросам, отнесенным к ведению субъекта РФ, органов государственной власти субъекта РФ Конституцией РФ, федеральными конституционными законами, федеральными законами, конституцией (уставом) субъекта РФ, законами субъекта РФ, решениями высшего исполнительного органа государственной власти субъекта РФ, и оказывают существенное влияние на социально-экономическое развитие субъекта РФ;

объекты местного значения – объекты капитального строительства, иные объекты, территории, которые необходимы для осуществления органами местного самоуправления полномочий по вопросам местного значения и в пределах переданных государственных полномочий в соответствии с федеральными законами, законом субъекта РФ, уставами муниципальных образований и оказывают существенное влияние на социально-экономическое развитие муниципальных районов, поселений, городских округов;

парковка (парковочное место) – специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, являющееся в т.ч. частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющееся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы по решению собственника или иного владельца автомобильной дороги, собственника земельного участка;

транспортно-пересадочный узел – комплекс объектов недвижимого имущества, включающий в себя земельный участок либо несколько земельных участков с расположенными на них, над или под ними объектами транспортной инфраструктуры, а также другими объектами, предназначенными для обеспечения безопасного и комфортного обслуживания пассажиров в местах их пересадок с одного вида транспорта на другой;

нормативы градостроительного проектирования – совокупность установленных в целях обеспечения благоприятных условий жизнедеятельности человека расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами регионального и местного значения населения субъектов Российской Федерации, муниципальных образований и расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения субъектов Российской Федерации, муниципальных образований;

сметная стоимость строительства, реконструкции, капитального ремонта (далее - сметная стоимость строительства) – сумма денежных средств, необходимая для строительства, реконструкции, капитального ремонта объектов капитального строительства;

сметные нормативы – сметные нормы и методики применения сметных норм и сметных цен строительных ресурсов, используемые при определении сметной стоимости строительства;

деятельность по комплексному и устойчивому развитию территории – осуществляемая в целях обеспечения наиболее эффективного использования территории деятельность по подготовке и утверждению документации по планировке территории для размещения объектов капитального строительства жилого, производственного, общественно-делового и иного назначения и необходимых для функционирования таких объектов и обеспечения жизнедеятельности граждан объектов коммунальной, транспортной, социальной инфраструктур, а также по архитектурно-строительному проектированию, строительству, реконструкции указанных в настоящем пункте объектов;

интенсивность движения – количество транспортных средств, проходящие в единицу времени через определенное сечение дороги;

состав движения – качественный показатель транспортного потока, характеризующий наличие в нем различных типов транспортных средств;

пропускная способность – максимальное число автомобилей, которое может пропустить участок дороги в единицу времени в одном или двух направлениях в рассматриваемых дорожных и погодно-климатических условиях;

уровень (коэффициент) загрузки движением – отношение фактической интенсивности движения по автомобильной дороге, приведенной к легкому автомобилю, к пропускной способности за заданный промежуток времени;

плотность движения – число автомобилей на 1 км дороги;

транспорт общего пользования – вид транспорта, который удовлетворяет потребности организаций всех видов деятельности и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающий различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения;

автомобильные дороги общего пользования – внегородские автомобильные дороги, которые являются государственной собственностью РФ;

грузооборот – сумма произведений веса каждой партии (отправки) перевозимого груза в тоннах на расстояние ее перевозки в километрах;

пассажиروоборот – величина перевозки пассажиров с учетом расстояний, на которые перевезены пассажиры;

интеллектуальная транспортная система (ИТС) – система управления, интегрирующая современные информационные и телематические технологии и предназначенная для автоматизированного поиска и принятия к реализации максимально эффективных сценариев управления транспортно-дорожным комплексом региона, конкретным транспортным средством или группой транспортных средств с целью обеспечения заданной мобильности населения, максимизации показателей использования дорожной сети, повышения безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для водителей и пользователей транспорта.

Общие данные

Муниципальное образование город Курган является административным центром Курганской области, имеет статус городского округа. Устав муниципального образования города Кургана принят решением Курганской городской Думы от 28.02.2005 № 38.

Официальное наименование муниципального образования – город Курган. Понятия «муниципальное образование городской округ город Курган», «муниципальное образование город Курган», «муниципальное образование город Курган Курганской области», «городской округ город Курган», «город Курган», «город Курган Курганской области» используются как равнозначные, далее в Программе – город Курган.

Общие данные, влияющие на разработку технологических и экономических параметров Программы:

- общая площадь территории города Кургана – 393 км² (39 303 га);
- численность населения города Кургана (среднегодовая) в 2015 г. – 325,74 тыс. чел.

Территория

Город Курган расположен в центре Евразии, к востоку от Уральского хребта, на юго-западе Западно-Сибирской равнины, на большом удалении от морей и океанов, в 1973 км к востоку от Москвы. Город расположен в бассейне среднего течения реки Тобол (бассейн Оби), преимущественно на левом (северном) берегу. Высота над уровнем моря – около 75 м. Географические координаты: 55°27' северной широты, 65°20' восточной долготы (рис. 1).

Территорию города Кургана составляют исторически сложившиеся земли города Кургана, прилегающие к нему земли общего пользования, территории традиционного природопользования населения города Кургана. Границы территории города Кургана установлены Законом Курганской области от 26.08.2004 № 437 «Об установлении границ муниципального образования города Кургана».

Рельеф

Территория расположена в юго-западной части Западно-Сибирской низменности и характеризуется плоским и слабовсхолмленным или пологоувалистым рельефом, расчлененным террасированными долинами р. Тобола и его притоков. В долине реки Тобол выделяются поймы и три надпойменные террасы. Пойма изрезана многочисленными старицами, озерами, которые местами переходят в болота. Ширина поймы – 3-6 км, абсолютные отметки поверхности – 68-70 м. Первая надпойменная терраса отделена от поймы уступом высотой до 3-4 м. Поверхность ее равнинна, с многочисленными бессточными понижениями. Ширина ее до 2 км. Рельеф второй надпойменной террасы полого-увалистый. Ширина террасы – 5-8 км. Третья надпойменная терраса представляет собой плато с задернованными пологими склонами. Рельеф равнинный с общим уклоном к р. Тобол, местами нарушен увалами.

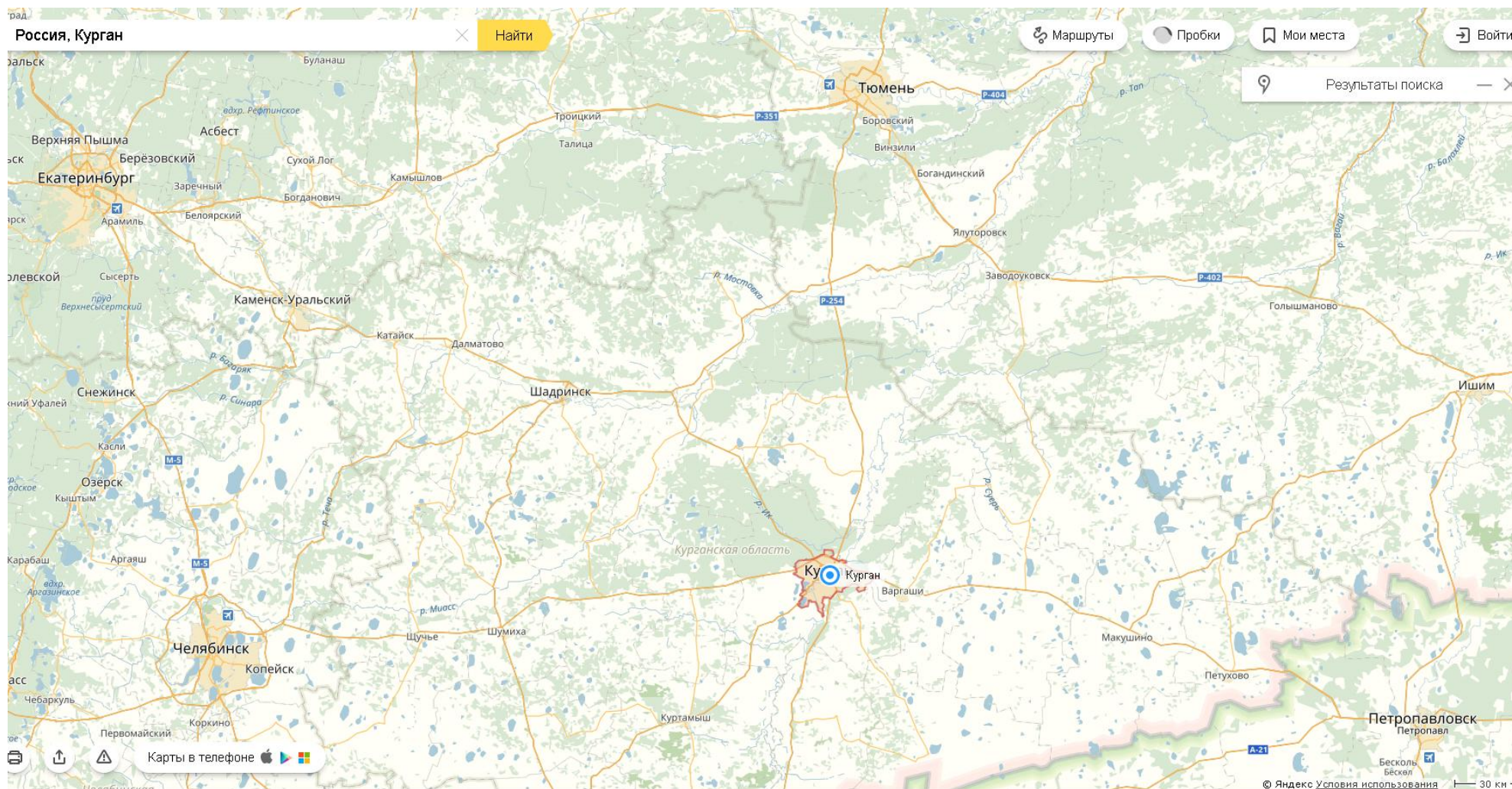


Рисунок 1. Географическое положение города Кургана

Источник: Поисково-информационный сервис Яндекс.Карты (<https://yandex.ru/maps>).

Климат

Климат города Кургана резко-континентальный. По строительно-климатическому районированию проектируемая территория расположена в I-м климатическом районе, подрайон I-B, для которого характерна: суровая и длительная зима, обуславливающая максимальную теплозащиту зданий, большие объемы снегопереноса, короткий световой год, большая продолжительность отопительного периода, низкие средние температуры наиболее холодных пятидневок.

Средняя годовая температура воздуха $+2^{\circ}\text{C}$, среднегодовая влажность воздуха – 73 %. Отличительной чертой климата является обилие солнечного света в теплый период. Продолжительность солнечного сияния в среднем за год составляет 2081 ч.

Продолжительность безморозного периода – 120-150 дней. Устойчивые морозы держатся в среднем 137 дней с середины ноября до третьей декады марта. К концу зимы высота снежного покрова в среднем достигает 25-30 см (максимум 40-45 см). Средняя глубина промерзания грунта 200-220 см. Территория города относится к зоне достаточного увлажнения. Годовое количество осадков 385 мм, большая их часть выпадает в теплый период.

Зимой преобладающими направлениями ветра являются южное и юго-западное направление, летом – северное. Среднегодовая скорость ветра 4,5 м/с. Наиболее повторяющиеся атмосферные явления на территории города: туманы (преобладают в холодный период), метели, грозы.

Гидрография

Гидрографическая сеть города Кургана представлена реками Тобол и Черная и озерами реки Черная. Река Тобол берет начало в отрогах Южного Урала и впадает в реку Иртыш. Протяженность реки до города Кургана 875 км. До города Кургана бассейн реки – это плоская равнина со слаборазвитой речной сетью. Пойма реки двухсторонняя, правобережная шириной – 4 км, левобережная – до 2 км.

Русло реки извилистое, деформирующееся, глубоко врезано в долину, берега обрывистые. Ширина русла в межень около 100 м, глубины на перекатах до 1,5 м, на плесах до 5-7 м. Средняя скорость течения колеблется от 0,3 до 0,65 м/с. Максимальная при высоких уровнях во время половодья 0,8 – 1,2 м/с.

Река Тобол имеет преимущественно снеговое питание, характеризуется хорошо выраженным половодьем, дождевыми подъемами уровня в летнее время и сравнительно устойчивой зимней меженью. Общая продолжительность половодья составляет в среднем 65-75 дней, начинается в среднем в I-й декаде апреля. Начало ледостава приходится на ноябрь месяц.

Река Черная представляет собой систему из 6 проточных озер, последовательно соединенных между собой рекой. Весеннее половодье составляет 30-40 дней с середины апреля до второй половины мая, но основная часть стока проходит в апреле. Подъем уровня воды весной достигает 0,5 – 1 м по длине реки, исключая проточные озера, где подъем уровня меньший.

Водный режим характеризуется незначительной величиной среднегодового модуля стока, большой изменчивостью годовых величин расходов воды в разные годы, резкой и высокой волной весеннего половодья в многоводные годы.

1 Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

1.1 Анализ положения Курганской области в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения города Кургана в структуре пространственной организации Курганской области

Курганская область расположена на стыке Урала и Сибири, в юго-западной части Западно-Сибирской низменности, в бассейне рек Тобола и Исети. Территория области – 71,5 тыс. км², протяженность с запада на восток – 430 км, с севера на юг – 290 км.

Курганская область имеет выгодное экономико-географическое положение. По ее территории проходит электрифицированная транссибирская железнодорожная магистраль, магистральные нефте- и газопроводы. Она граничит со Свердловской, Челябинской, Тюменской областями и Республикой Казахстан. Это благоприятствует развитию широких внутри- и межрегиональных связей, использованию уральского металла, нефти и газа Сибири, сибирского и казахстанского углей, других полезных ископаемых.

Транспортная инфраструктура города Кургана является частью международных транспортных коридоров:

- широтный трансконтинентальный коридор Москва – Челябинск – Владивосток – Пекин, включающий Транссибирскую железнодорожную магистраль (рис. 2) и автомобильную дорогу федерального значения Челябинск – Курган – Омск;

- меридиональный транспортный коридор, включающий автомобильную дорогу федерального значения Тюмень – Курган – Костанай.

По территории Курганской области и города Кургана проходит Южно-Уральская железная дорога – филиал ОАО «РЖД», одна из 16 железных дорог России (рис. 3).

Основные узловые станции дороги: Челябинск-Главный, Курган, Петропавловск, Троицк, Карталы, Магнитогорск, Орск, Оренбург, Бердяш.

Южно-Уральская железная дорога граничит с юга с железными дорогами Казахстана, с юго-запада с Приволжской железной дорогой, с запада с Куйбышевской железной дорогой, с севера со Свердловской железной дорогой, с востока с Западно-Сибирской железной дорогой.

Железнодорожный транспорт занимает ведущее место в транспортной системе города. Курганский железнодорожный узел является крупнейшим узлом, входящим в состав Южно-Уральской железной дороги на территории Курганской области. Он образовался в результате примыкания к двухпутной электрифицированной линии «Челябинск – Курган – Омск», двухпутной электрифицированной линии «Курган – Свердловск». На подходах к узлу данные линии имеют три и более пути. К линии «Курган – Омск» в районе станции Утяк примыкает направление на «Пески – Целинное». Имеется 2 железнодорожных моста через р. Черную и р. Тобол.

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

Ж/Д ЛИНИИ	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ	ГРАНИЦЫ
— Транссиб (основной пасс. ход)	● МОСКВА Столицы государств	— Государственная граница Российской Федерации
— Транссиб (новый пасс. ход)	● Владивосток Транспортные узлы на Транссибе	— Морское побережье Российской Федерации
— БАМ (Байкало-Анурская магистраль)	○ Калининград Транспортные узлы на других линиях	— Границы субъектов федерации (кроме Автономных округов)
— Трансмонгольская и Трансманьчжурская линии		
— Южно-Уральский ход		
— Турксиб (Туркестано-Сибирская магистраль)		
— Другие линии, имеющие транзитное значение		
— Основные выходы за рубеж		

Использование карти-схем или её фрагментов в сети Интернет или для воспроизведения печатном виде не допускается без письменного разрешения авторов проекта «Детской Трансформации». Для связи с нами используйте e-mail: copyright@trans-continent.ru либо факс: (4212) 32-38-45.

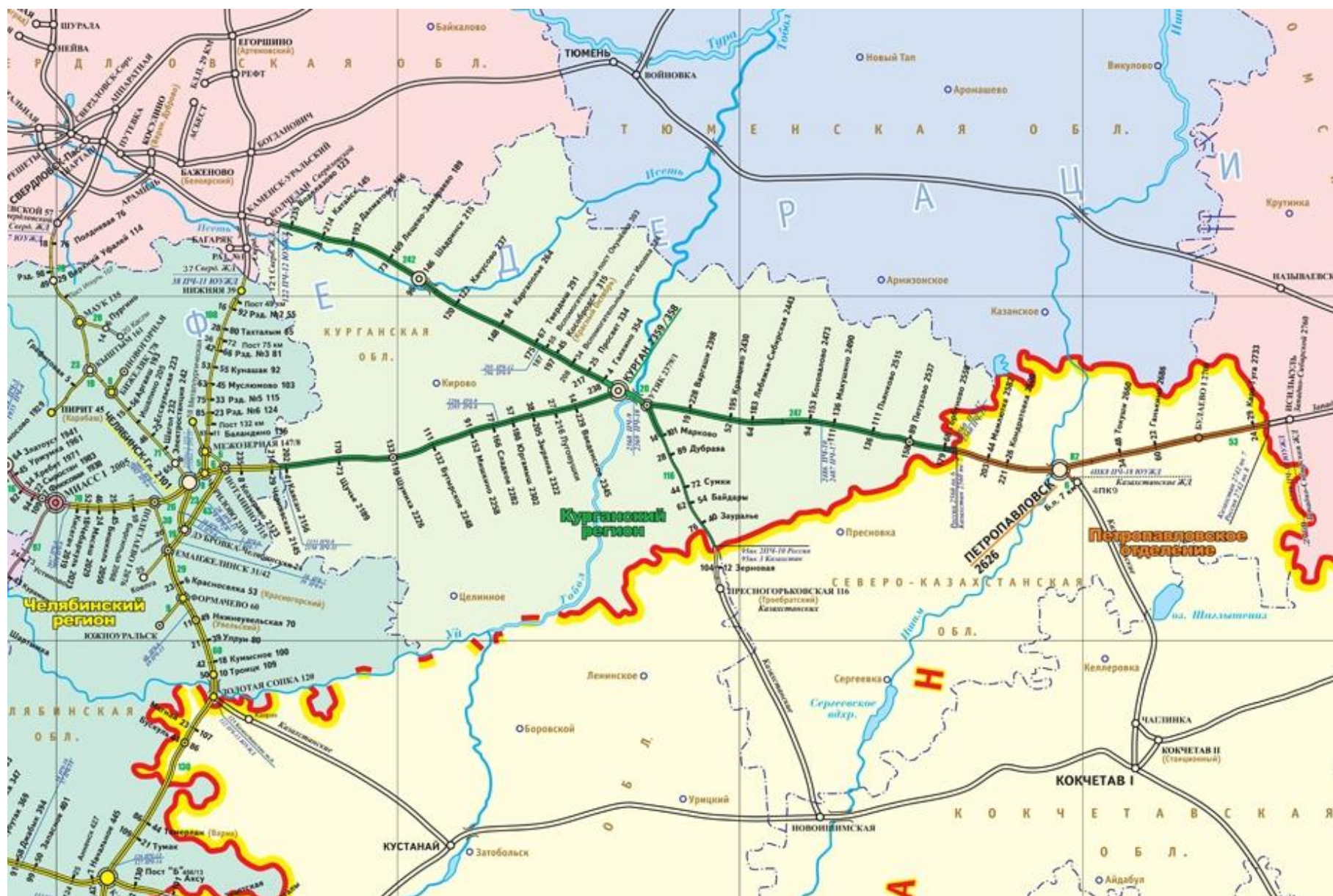


Рисунок 3. Курганский регион Южно-Уральской железной дороги - филиал ОАО «РЖД» (схема)

Источник: Официальный сайт Южно-Уральской железной дороги - филиал ОАО «РЖД»

http://yuzd.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=1&layer_id=3290&refererLayerId=3290&id=2146

Через город Курган проходит Транссибирская железнодорожная магистраль (Южноуральский ход: Самара – Челябинск – Курган – Омск), которая обеспечивает связь с Центральной Россией, Сибирью и Дальним Востоком, поезда дальнего следования уходят с вокзала «Центральный».

Пригородное железнодорожное сообщение осуществляется в пределах Курганской, Свердловской, Челябинской областей и обслуживает 4 направления: западное (Шумиха, Щучье, Каясан, Челябинск), северо-западное (Шадринск, Каменск-Уральский, Екатеринбург), восточное (Макушино, Петухово), южное (Зауралье, Зерновая, Пресногорьковская). Пригородное железнодорожное сообщение осуществляется электропоездами, которые уходят с вокзала «Пригородный».

Воздушные перевозки в городе Кургане осуществляются через аэропорт, расположенный в 5 км на северо-восток от центра.

Согласно карте объекта учета Государственного реестра аэропортов РФ, аэропорт города Кургана имеет региональный статус. Вышестоящий орган – Уральское МТУ Росавиации.

Распоряжением Правительства РФ от 20.04.2016 № 726-р аэропорт города Кургана включен в перечень аэропортов федерального значения³ как аэропорт административного центра (столицы) субъекта РФ.

Аэропорт осуществляет регулярные рейсы в г. Москва (Внуково), в летний период – в Симферополь, Сочи, чартерные рейсы.

1.2 Социально-экономическая характеристика города Кургана, характеристика градостроительной деятельности на территории города, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Город Курган – крупный промышленный центр, характеризующийся развитием отраслей военно-промышленного комплекса, машиностроения и металлообработки, электроэнергетики, химической, фармацевтической и медицинской промышленности.

В 2015 г. среднегодовая численность населения города Кургана составила 325,74 тыс. чел., что соответствует уровню 2013 г. За последние 10 лет численность населения сократилась на 4% (12,2 тыс. чел.). Основной причиной сокращения численности населения является низкий естественный прирост населения (в некоторых годах – естественная убыль населения), а также высокая миграционная активность. Основные миграционные потоки сформировались с областями Уральского федерального округа, в основном с Тюменской областью.

Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг по чистым видам экономической деятельности за 2013 – 2015 гг. увеличился на 11%. На динамику промышленного производства города определяющее влияние оказывали обрабатывающие производства. В их числе наиболее значимыми

³ К аэропортам федерального значения отнесены аэропорты, необходимые для организации воздушного сообщения между городами федерального значения, административными центрами субъектов РФ, а также международные аэропорты. В перечень включен 91 аэропорт.

являлись металлургическое производство и производство готовых металлических изделий, производство машин и оборудования, производство пищевых продуктов, химическое производство.

В 2015 г. увеличился выпуск прицепов к легковым автомобилям, возросло производство доильных установок, насосов, компрессоров воздушных, конструкций строительных сборных из стали, смесей асфальтобетонных. Увеличилось производство многих лекарственных средств. В то же время уменьшился выпуск автобусов, автоцистерн, машин для городского коммунального хозяйства, снизилось производство плит, панелей, конструкций и деталей сборных железобетонных, товарного бетона.

В городе Кургане сконцентрировано более 60% обрабатывающей промышленности региона. На долю города приходится порядка 80% областного металлургического производства и производства готовых металлических изделий, около 70% электрооборудования, электронного и оптического оборудования, 40% производимых в области машин и оборудования, более 40% транспортных средств и оборудования, половина резиновых и пластмассовых изделий, более четверти производства пищевых продуктов.

На территории города Кургана расположены крупнейшие бюджетообразующие промышленные предприятия:

- ОАО «Курганмашзавод» - крупнейшее промышленное предприятие Зауралья, один из лидеров оборонно-промышленного комплекса России, единственное в стране предприятие по производству боевых машин пехоты;

- ООО «КАВЗ» - одно из крупнейших автобусостроительных предприятий России, за время своего существования завод стал также самым массовым производителем капотных автобусов в мире;

- ЗАО «Курганстальмост» - самый крупный в России производитель пролетных строений железнодорожных и автомобильных мостов;

- ОАО «НПО «Курганприбор» - одно из ведущих предприятий своего сектора оборонно-промышленного комплекса России;

- ООО «Курганхиммаш» - производитель оборудования для нефтяной и нефтеперерабатывающей промышленности;

- ООО «Курганский кабельный завод» (ООО «Курган-Кабель») – производство нефтепогружных кабелей с рабочей температурой до 230°C, единственный в России по изготовлению подобной продукции;

- АО «ВА Курган» - современный, высокотехнологичный завод по производству стальной литой и колотой дроби;

- ООО «Варел НТС» - современный машиностроительный комплекс для изготовления нефтепромыслового оборудования и инструмента с алмазным оснащением;

- ООО «Завод цветного литья «Передовые технологии» - первый в России завод цветного литья по производству дверной фурнитуры;

- АО «Корвет» - машиностроительная отрасль, ОАО «Акционерное Курганское общество медицинских препаратов и изделий «Синтез» (ОАО «Синтез»)

- фармацевтическая промышленность, ПАО «СУЭНКО» (01.11.2016

АО «Курганэнерго» присоединилось к ПАО «СУЭНКО»), ПАО «Курганская Генерирующая Компания» - сфера электроэнергетики и др.

Удельный вес города Кургана в основных показателях социально-экономического развития области в 2015 г. представлен в табл. 1.

Таблица 1

Удельный вес города Кургана в основных показателях социально-экономического развития области в 2015 г.⁴

Наименование	Ед. изм.	Курганская область	г. Курган	Доля, %
Численность населения	тыс. чел.	861,9	325,2	37,7
Наличие основных фондов по полной (учетной) стоимости (на конец года), по коммерческим организациям (без субъектов малого предпринимательства)	млрд руб.	283,9	194,2	68,4
Ввод в действие общей площади жилых домов	тыс. м ²	292,6	126,4	43,2
Отгружено товаров собственного производства, выполнено работ и услуг собственными силами по видам экономической деятельности (по организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства)	млн руб.	104 180,9	73 062,9	70,1
обрабатывающие производства	млн руб.	84 115,1	55 434,9	65,9
производство и распределение электроэнергии, газа и воды	млн руб.	20 065,8	17 628,0	87,9
Продукция сельского хозяйства в фактически действовавших ценах	млн руб.	38 921,9	1 097,8	2,8
Оборот розничной торговли	млн руб.	105 765,5	64 123,0	60,6
Объем платных услуг населению (по организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства)	млн руб.	28 218,0	11 631,7	41,2
Инвестиции в основной капитал (без субъектов малого предпринимательства и объема инвестиций, не наблюдаемых прямыми статистическими методами)	млн руб.	27 506,2	12 126,9	44,1

Основные социально-экономические показатели города Кургана за 2013 – 2015 гг. представлены в табл. 2.

Таблица 2

Основные социально-экономические показатели города Кургана⁵

Наименование	Ед. изм.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	Темп роста/снижение 2015/2013 гг., %
		факт	факт	факт	
Среднегодовая численность населения	тыс. чел.	325,643	326,006	325,740	100
Число родившихся	чел.	4 503	4 400	4 845	108
Число умерших	чел.	4 440	4 540	4 549	102
Естественный прирост (+), убыль (-)	чел.	63	-140	296	470

⁴ Источник: Э40 Экономика и социальная сфера г. Кургана. 2016: Аналитическая записка/Курганстат. - Курган, 2016. - 28 с.

⁵ Источник: Комплексный доклад «Социально-экономическое положение г. Кургана» за январь – декабрь 2013 – 2015 гг./Курганстат.

Наименование	Ед. изм.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	Темп роста/ снижение 2015/2013 гг., %
		факт	факт	факт	
Число прибывших	чел.	9 429	9 550	8 004	85
Число выбывших	чел.	9 339	8 843	9 392	101
Миграционный прирост (+), убыль (-)	чел.	90	707	-1 388	-1542
Численность безработных, официально зарегистрированных в службе занятости (на конец периода)	чел.	1 994	2 208	3 092	155
Среднемесячная начисленная заработная плата одного работника (по организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства и без организаций с численностью до 15 чел.), рублей	руб.	24 692,2	26 007,2	27 195,9	110
Уровень официальной (или регистрируемой) безработицы на конец года (от экономически активного населения)	%	1,12	1,29	1,83	
Площадь жилищного фонда, всего	тыс. м²	7 534,9	7 716,2	7 831,6	104
Общая площадь жилых помещений, приходящаяся в среднем на одного жителя, - всего	м²/чел.	23,13	23,61	24,10	104
Ввод в действие жилых домов за счет всех источников финансирования	тыс. м² общей площади	139,01	186,40	109,50	79
Отгружено товаров собственного производства, выполнено работ и услуг по чистым видам экономической деятельности	млн руб.	62 500,8	65 349,1	69 287,0	111
обрабатывающие производства	млн руб.	46 344,2	47 653,1	54 258,5	117
производство, распределение электроэнергии, газа и воды	млн руб.	16 156,6	17 696,0	15 028,5	93
Оборот розничной торговли	млн руб.	57 362,5	62 043,8	64 023,0	112
Оборот общественного питания	млн руб.	2 561,0	2 800,0	2 666,0	104
Платные услуги населению	млн руб.	19 667,8	10 120,2	9 890,3	50
Объем работ, выполненных по виду экономической деятельности "Строительство"	млн руб.	2 701,4	1 334,2	1 080,0	40
Инвестиции в основной капитал (без субъектов малого предпринимательства и объема инвестиций, не наблюдаемых прямыми статистическими методами)	млн руб.	11 744,3	9 857,1	12 126,9	103

Город Курган со всех сторон окружен Кетовским административным районом Курганской области, районный центр которого (село Кетово) вплотную примыкает к городской черте города Кургана с юга. Планировочная организация города Кургана обусловлена спецификой территориальной характеристики самого города, который пересечен естественными (реки, озера, болота) и искусственными преградами

(железнодорожная Транссибирская магистраль), чередованием повышенных и пониженных территорий, что предопределило создание в городе пяти селитебных планировочных районов – Центрального, Западного, Восточного, Заозерного и Рябково, а также двух промышленных районов – Северного и Юго-Западного.

Сложившаяся в границах современной застройки планировочная структура характеризуется раздробленностью селитебных территорий города на отдельные планировочные районы, разобщенностью их друг от друга, что обуславливается условиями рельефа, наличием пойменных, затапливаемых участков, наличием транзитных транспортных магистралей, перерезающих город и разделяющих его на отдельные районы. Все это усугубляется наличием значительных (стихийно размещенных в военное время) площадок крупных промышленных предприятий, которые теперь оказались в самых ответственных и центральных частях города, в окружении позже возникших территорий.

Территорию города характеризуют значительные по размерам площадки крупных заводов, продукция которых не связана с нуждами города (привозное сырье и увозящиеся изделия). Отсюда – транспортная загруженность территории с огромным числом железнодорожных путей, подъездных веток, наличие внутригородских грузовых железнодорожных станций, что в комплексе с железнодорожной Транссибирской магистралью, перерезающей город с запада на восток, создает значительные трудности в организации внутригородского движения, трассировки городских магистралей.

Жилая застройка города носит типовой характер: прямоугольная, периметральная застройка кварталов средней этажности в центральной части; застройка точечными домами повышенной этажности по проспекту маршала Голикова (район Заозерный); малоэтажная застройка кварталов на периферии в северной части у федеральной дороги, у озера «Черное», в удаленных микрорайонах в южной, юго-восточной, юго-западной частях города.

Общая площадь жилищного фонда города Кургана в 2015 г. составила 7 831,6 тыс. м², что на 4% выше значения 2013 г. В целях развития жилищного строительства и улучшения жилищных условий населения в городе утверждены следующие муниципальные программы:

- «Переселение граждан из аварийного жилищного фонда в городе Кургane на период 2013 – 2017 гг.», утв. Постановлением Администрации города Кургана от 08.04.2014 № 2629;

- «Стимулирование развития жилищного строительства в городе Кургane на 2015 – 2017 гг.», утв. Постановлением Администрации города Кургана от 11.12.2014 № 9681.

В рамках реализации Генерального плана города Кургана разработана проектная документация (проекты планировки и межевания) и реализуются проекты по застройке территорий города: 7, 11, 17 микрорайонов, 4 и 15 микрорайонов Заозерного района, юго-восточнее микрорайона Пригородное, пос. Чистое поле, 16 микрорайона.

Деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса города Кургана представлены в п. 1.3 настоящей Программы.

1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Город Курган – крупный транспортный узел Зауралья. Транспортная инфраструктура города Кургана представлена по следующим видам транспорта: железнодорожным, воздушным, автомобильным, имеется развитое пригородное и междугороднее автобусное сообщение.

Соответственно, к объектам транспортной инфраструктуры отнесены: аэропорт, железнодорожные и автомобильные вокзалы и станции, мосты, дороги.

Железнодорожный транспорт⁶

Основной работой Курганского железнодорожного узла является пропуск транзитных грузовых и пассажирских поездов. Кроме того, данный узел выполняет местную работу – обслуживает город Курган – крупнейший промышленный центр. В состав Курганского узла входят 8 станций: Курган, Камчиха, Утяк, Курганка, Галкино, Заводская, Промышленная и Курган-Грузовой.

В границах города Кургана расположены станции Утяк, Курган, Галкино:⁷

- Станция Утяк по характеру работы является промежуточной и отнесена к 3 классу. Путевое развитие станции включает 4 главных пути и 9 приемо-отправочных. К станции Утяк примыкает 1 путь необщего пользования.

- Станция Курган по характеру работы является участковой и отнесена к внеклассной. Путевое развитие станции включает 5 парков. К станционным путям примыкает 34 пути необщего пользования.

- Станция Галкино по характеру работы является промежуточной и отнесена к 5 классу. Путевое развитие станции включает 2 главных пути и 4 приемо-отправочных. К станции примыкает 2 пути необщего пользования. Станция Галкино закрыта для грузовых операций.

Станция Курган обеспечивает потребность города в грузопассажирских перевозках, а также пропускает транзитные пассажирские и грузовые поезда.

Также имеется ряд остановочных пунктов: 2356 км, 2364 км, 2370 км, 2372 км, поселок ПДМС, 352 км.

В городе Кургане действуют 2 железнодорожных вокзала: Центральный и Пригородный. Здания пригородного и пассажирского вокзалов располагаются с южной стороны путей. Для связи северной и южной части города имеются пешеходные переходы над станционными путями в районе вокзала и станции Курганка, а также четыре путепровода.

Общая протяженность железнодорожных путей общего пользования на территории Курганской области на конец 2015 г. составляет 746,1 км.

Информация о результатах деятельности и основные показатели работы железнодорожного транспорта за 2013 – 2016 гг. представлены в табл. 3.

⁶ Источники:

1. Генеральный план города Кургана.

2. Статистическая информация за 2011 – 2015 гг. Т65 Транспорт и связь Курганской области: Сборник/Курганстат. - Курган. 2016. - 83 с.

⁷ Источник: Южно-Уральская дирекция управления движением, Курганский центр организации работы железнодорожных станций (исх. от 22.02.2017 № 109/ДЦС-З).

Таблица 3

Информация о результатах деятельности и основные показатели работы железнодорожного транспорта за 2013 – 2016 гг.⁸

Наименование	Ед. изм.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Темп роста/ снижение 2016/2013 гг., %
Погрузка	вагон	12 028	5 714	6 172	6 751	56
Курган		9 257	5 596	6 035	6 620	72
Утяк		2 771	118	137	131	5
Погрузка	т	609 102	282 957	301 819	319 343	52
Курган		451 241	277 628	295 735	312 092	69
Утяк		157 861	5 329	6 084	7 251	5
Выгрузка	вагон	27 571	22 811	23 406	20 218	73
Курган		24 722	20 501	21 133	18 416	74
Утяк		2 849	2 310	2 273	1 802	63
Показатели работы по Курганскому региону						
Грузооборот по региону	млн т·км нетто	60 082,9	59 513,2	63 075,8	61 617,8	103
Пассажиروоборот	тыс. пасс.·км	54 084	49 687	47 619	45 254	84

В период 2013 – 2016 гг. наблюдается снижение показателей грузовых перевозок по станциям, находящимся в границах города Кургана. Наибольшее снижение наблюдается по станции Утяк: погрузка – более чем в 20 раз, выгрузка – на 37%.

Основные показатели развития железнодорожного транспорта транспортной системы Курганской области представлены в табл. 4.

Таблица 4

Основные показатели развития железнодорожного транспорта транспортной системы Курганской области

Наименование	Ед. изм.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	Темп роста/ снижение 2015/2011 гг., %
Отправлено грузов	тыс. т	9 956	19 403	17 380	15 666	14 995	151
Отправлено пассажиров	тыс. чел.	3 008	2 969	1 953	1 783	1 721	57

В течение 2011 – 2015 гг. объем отправленных грузов увеличился в 1,5 раза, число отправленных пассажиров снизилось на 43%.

В 2015 г. Южно-Уральской железной дорогой на территории Курганской области отправлено 1,7 млн чел., из них 19% – в прямом и местном сообщении, 81% – в пригородном (табл. 5).

⁸ Источник: Южно-Уральская дирекция управления движением, Курганский центр организации работы железнодорожных станций (исх. от 22.02.2017 № 109/ДЦС-3).

Таблица 5

Отправление пассажиров по Южно-Уральской железной дороге на территории Курганской области

Наименование	Ед. изм.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	Темп роста/снижение 2015/2011 гг., %
Отправление пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования	тыс. чел.	3 008	2 969	1 953	1 783	1 721	57
в прямом и местном сообщении		402	392	448	362	322	80
в пригородном сообщении		2 606	2 577	1 505	1 421	1 399	54
Структура отправок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования	%	100	100	100	100	100	
в прямом и местном сообщении		13	13	23	20	19	
в пригородном сообщении		87	87	77	80	81	

Пассажирские перевозки узла на 90% сосредоточены на ст. Курган.

В 2015 г. объем отправок грузов железнодорожным транспортом общего пользования по Южно-Уральской железной дороге на территории Курганской области составил 15,0 млн т, прибытие грузов – 2,6 млн т (табл. 6).

Таблица 6

Основные показатели грузовых перевозок железнодорожным транспортом общего пользования по Южно-Уральской железной дороге на территории Курганской области

Наименование	Ед. изм.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	Темп роста/снижение 2015/2011 гг., %
Отправление грузов железнодорожным транспортом общего пользования	тыс. т	9 956	19 403	17 380	15 666	14 995	151
Прибытие грузов железнодорожным транспортом общего пользования	тыс. т	3 892	4 152	3 016	2 624	2 584	66
Грузопоток	тыс. т	13 848	23 555	20 396	18 290	17 579	127
	%	100	100	100	100	100	
отправлено	%	72	82	85	86	85	
прибыло	%	28	18	15	14	15	
Структура отправок грузов по Южно-Уральской железной дороге на территории Курганской области							
Отправлено грузов – всего (отправление грузов без	%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100

Наименование	Ед. изм.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	Темп роста/ снижение 2015/2011 гг., %
учета транзита (собственная погрузка))							
из них:							
каменный уголь		0,1	0,1	0,1	-	-	
черные металлы		0,5	0,1	0,3	0,3	0,1	
нефтяные грузы		1,9	2,5	6,3	9,4	6,0	
лесные грузы		4,1	1,6	1,1	1,3	1,7	
хлебные грузы		19,7	29,0	16,5	18,0	18,1	
минерально-строительные материалы		40,7	45,0	46,2	32,1	40,6	
промышленное сырье и формовочные материалы		14,2	9,5	12,0	20,1	17,7	
остальные грузы		18,8	12,1	17,5	18,8	15,8	

От общего грузооборота Курганского железнодорожного узла 90% составляют транзитные перевозки. Местные грузовые перевозки составляют всего лишь 10% грузооборота узла.

Местный грузооборот выполняется на путях общего пользования, грузовых дворах и сильно развитой системе подъездных путей промышленных предприятий.

Основные показатели промышленного железнодорожного транспорта Курганской области представлены в табл. 7.

Таблица 7

Основные показатели промышленного железнодорожного транспорта Курганской области

Наименование	Ед. изм.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	Темп роста/ снижение 2015/2011 гг., %
Эксплуатационная длина собственных железнодорожных подъездных путей (на конец года)	км	227,1	225,9	225,7	220,8	247,3	109
Объем погрузочно-разгрузочных работ	тыс. т	2 880,8	3 499,9	3 653,7	2 736,2	3 054,7	106
Уровень механизации при погрузке и выгрузке	%	91,4	92,8	95,1	84,3	84,7	
Перевезено грузов по путям организаций	тыс. т	2 906,2	3 510,4	2 720,3	2 706,9	2 936,9	101
Грузооборот	млн т·км	5,9	8,2	8,4	9,4	14,5	246
Средняя дальность перевозки 1 тонны груза	км	2,0	2,3	3,1	3,5	4,9	245
Наличие собственных локомотивов	шт.	43,0	42,0	41,0	39,0	41,0	95
в т.ч. тепловозов	шт.	43,0	42,0	41,0	39,0	41,0	95

Наименование	Ед. изм.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	Темп роста/ снижение 2015/2011 гг., %
Наличие всех собственных грузовых вагонов	шт.	45,0	41,0	32,0	33,0	37,0	82

Основные проблемы в сфере объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта на территории города Кургана:

- отсутствие, неудовлетворительное состояние вокзалов и пассажирских платформ на станциях и остановочных пунктах;
- недостаточное развитие инфраструктуры отдельных грузоотправителей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования (отсутствие вагонных весов у предприятий);
- отсутствие работ в некоторых организациях по приведению в надлежащее состояние технических устройств на железнодорожных путях необщего пользования для обеспечения безопасности движения и сохранности вагонного парка (замена кранового хозяйства, установка габаритных ворот, смотровые эстакады, строительство повышенного пути и т.д.).

Воздушный транспорт⁹

Эксплуатант аэродрома – ОАО «Аэропорт Курган». Базирующиеся авиакомпании – ООО «Авиакомпания «СИБИА».

Принадлежность аэродрома – гражданский аэродром РФ. Общая площадь, занимаемая аэродромом, составляет 357 га. Магнитный курс посадки 18°/198°. Класс ИВПП «В». Класс Аэропорта -3.

Основные технические характеристики аэродрома аэропорта города Кургана представлены в табл. 8.

Таблица 8

Характеристика аэродрома аэропорта города Кургана

Наименование	Значение
Количество взлетно-посадочных полос (далее – ВПП)	I
Класс ВПП	B
Размеры	2601X 42
Категория ИКАО	не категорирован
Квалификационное число покрытия	50 F/D/X/T
Магнитный курс посадки	17/197
Покрытие ВПП	нежесткого типа, асфальтобетон
Светосигнальное оборудование	ОМИ Т-2
Категория уровня требуемой пожарной защиты	постоянно – 5 (по запросу – 6, 7)

⁹ Основные источники информации:

1. ОАО «Аэропорт Курган». Годовой отчет ОАО «Аэропорт Курган» за 2013 – 2015 гг.
2. Генеральный план города Кургана.

Наименование	Значение
Наличие радиолокаторов	ОРЛ-А, ОРЛ-Т
Наличие средств навигации и посадки	РМС, ОСП, ЛККС

Принимаемые типы воздушных судов ИЛ-76, ТУ-154, Boeing-737-800, Boeing-737-400(500), Airbus-319(320), ЯК-42, ТУ-134, АН-12, АН-26, АН-24, CRJ-100(200), АTR-72, АTR-42, ЯК-40, Embraer-120, а также все типы воздушных судов 3 и 4 класса, все типы вертолетов.

Пропускная способность аэровокзала – 80 чел./ч.

Основные технико-экономические показатели деятельности аэропорта города Кургана представлены в табл. 9.

Таблица 9

Технико-экономические показатели деятельности аэропорта города Кургана

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Темп роста/снижение, %	
							2016/2013 гг.	2016/2014 гг.
1	Пассажиропоток	чел.	67 587	81 541	74 837	67 472	100	83
	отправлено	чел.	34 219	41 224	37 284			
	прибыло	чел.	33 368	40 317	37 553			
2	Грузопоток	т	383,9	492,1	462,5	483,0	126	98
	отправлено грузов и почты	т	56,9	105,7	112,6			
	прибыло	т	327,0	386,4	349,9			
3	Количество рейсов	ед.	792	842	587	567	72	67

Объем перевозок пассажиров из аэропорта Курган в 2015 г. составил 74 837 чел., что на 8% ниже уровня 2014 г. По направлению Курган – Москва – Курган снижения пассажиров не произошло, перевезено 69 862 чел. (101% к уровню 2014 г.). Общее снижение перевозок пассажиров объясняется отменой в 2015 г. рейсов в Санкт-Петербург и Екатеринбург.¹⁰

Количество пассажиров, отправленных из аэропорта Курган, - 37 284 чел. Объем отправок пассажиров через аэропорты Уральского МТУ ВТ ФАВТ за 2015 г. составил 2 805 462 чел., т.е. удельный вес отправок пассажиров из аэропорта Курган составляет 1,3% от общего количества по Уральскому МТУ.

Объем грузов и почты, перевозимых через аэропорт Курган, в 2015 г. составил 462,5 т, в т.ч. отправлено грузов и почты из Кургана 112,6 т, или 1,7% от объемов Уральского МТУ.

В летний период 2015 г. в Сочи и Симферополь было выполнено 10 и 28 рейсов соответственно. Перевозка пассажиров в Сочи составила 2 426 чел., в Симферополь – 2 188 чел.

В 2016 г. наблюдается снижение показателей деятельности аэропорта (по сравнению с 2014 г.): пассажиропоток – на 17%, грузопоток – на 2%, количество рейсов – на 33%.

¹⁰ Источник: Годовой отчет ОАО «Аэропорт Курган» за 2015 г.

В 2015 г. руководство ОАО «Аэропорт Курган» приступило к подготовке материалов для открытия пункта пропуска через государственную границу РФ в аэропорту города Кургана. Основанием послужило подписание в июне 2014 г. соглашения о сотрудничестве в рамках государственно-частного партнерства по открытию пункта пропуска через государственную границу РФ в аэропорту города Кургана между Группой Компаний «Аэрофьюэлз» – основным акционером аэропорта и Правительством Курганской области.

Распоряжением Правительства РФ от 11.11.2015 № 2285-р аэропорт Курган открыт для выполнения международных полетов воздушных судов, в нем установлен воздушный грузопассажирский работающий на нерегулярной основе многосторонний пункт пропуска через государственную границу РФ. Запуск международных рейсов позволит расширить географию полетов для пассажиров, увеличит грузовые авиаперевозки в рамках строительства логистического центра в Курганской области.

Основные проблемы объектов инфраструктуры авиационного транспорта в городе Кургане:

- отсутствие достаточного спроса на авиационные перевозки в Курганской области;
- не развита сеть авиационных маршрутов;
- высокая стоимость авиабилета;
- недостаточный уровень платежеспособности населения, от которой зависит спрос на авиаперевозки и количество рейсов из аэропорта;
- ограничение градостроительной деятельности (запрет на строительство, использование земель и др.) на территории СЗЗ аэропорта.

Автомобильный транспорт

Город Курган имеет достаточно высокий уровень обеспеченности коммуникациями внешнего автомобильного транспорта:

- в северной части города с запада на восток проходит автомобильная дорога федерального значения Р-254 «Иртыш» (Челябинск – Курган – Омск – Новосибирск) (ранее – М-51 «Байкал» (от Челябинска через Курган, Омск, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ до Читы)¹¹);
- с северной стороны к городу подходит автомобильная дорога федерального значения «Подъезд к г. Тюмени от автомобильной дороги Р-254 «Иртыш» (М-51 «Байкал»))» (Курган – Тюмень);
- с северо-западного направления к городу подходит автомобильная дорога федерального значения Р-354 Екатеринбург – Шадринск – Курган.

Автомобильные дороги федерального значения на территории города Кургана представлены на рис. 4.

¹¹ Учетные номера автомобильных дорог и их наименования, которые могут применяться до 31.12.2017 включительно. Источник: Постановление Правительства РФ от 17.11.2010 № 928 «О перечне автомобильных дорог общего пользования федерального значения».

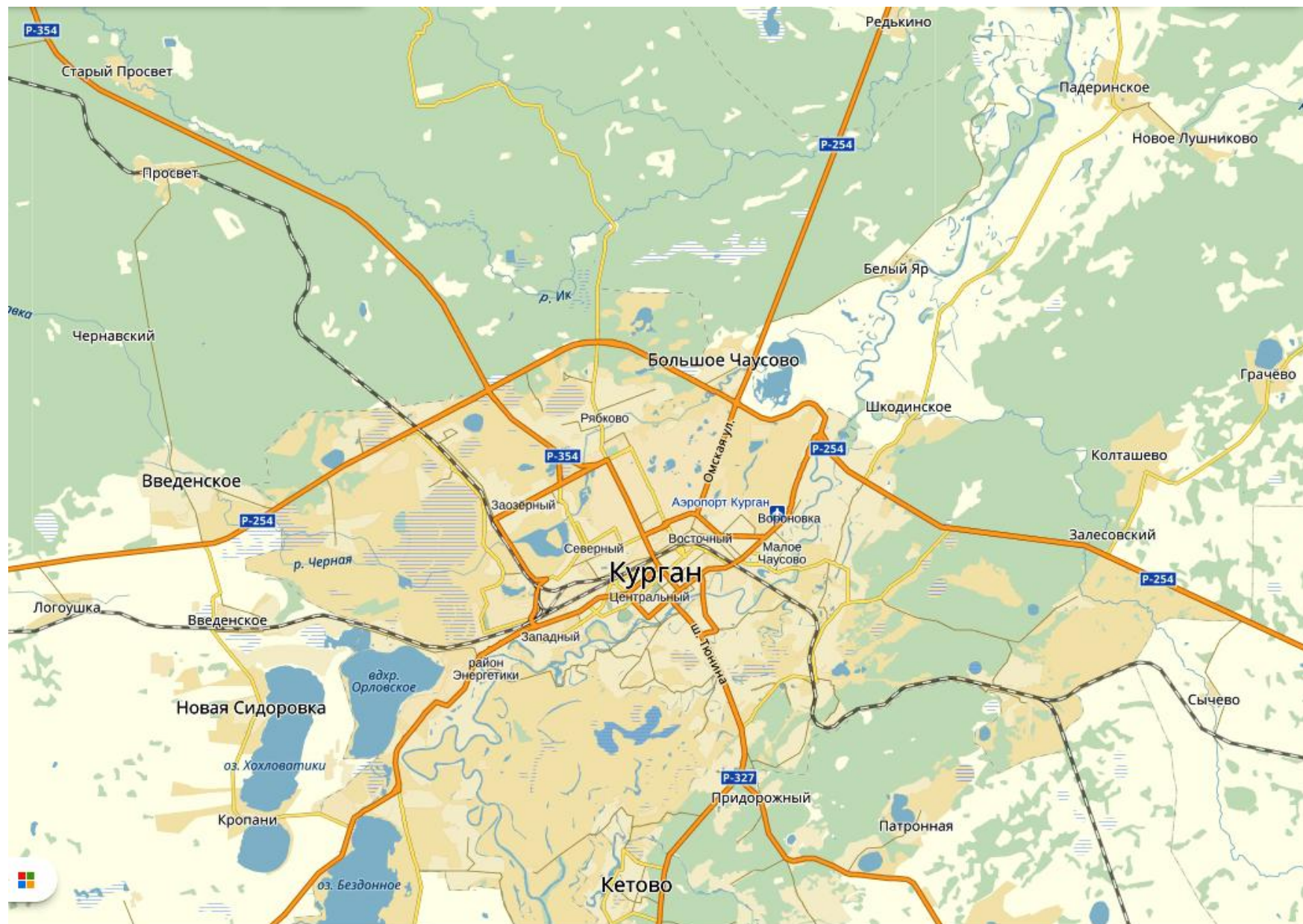


Рисунок 4. Автомобильные дороги федерального значения на территории города Кургана
Источник: Поисково-информационный сервис Яндекс.Карты (<https://yandex.ru/maps>).

С 01.01.2018 к автомобильной дороге федерального значения М-51, М-53, М-55 «Байкал» - от Челябинска через Курган, Омск, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ до Читы, подъезды к городам Тюмень, Томск транзитный участок, проходящий по территории города Усолье-Сибирское, на участке Челябинск – Курган – Омск – Новосибирск (М-51) применяется название Р-254 «Иртыш».¹²

По территории города Кургана проходит один участок федеральной автомобильной дороги (Р-254 «Иртыш» Челябинск – Курган – Омск – Новосибирск на участке км 250+100 – 288+900). Участок автомобильной дороги общего пользования федерального значения Р-254 «Иртыш», расположенный в границах города Кургана, соответствует требованиям технических регламентов и обеспечивает безопасность движения транспортных средств.¹³

К автомобильным дорогам регионального значения, обеспечивающим связь города Кургана с пригородом и другими районами области, а также соединяющим Курганскую область с Казахстаном, относятся: дорога «Байкал» («Иртыш») – Введенское – Новая Сидоровка – автодорога «Курган – Куртамыш – Целинное», «Курган – Половинное», «Курган – Куртамыш – Целинное», «Курган – Звериноголовское», «Курган – Садовое – Утятское» и др. На территории города находится Курганский автовокзал, осуществляются пригородные, междугородние перевозки пассажиров по направлениям Челябинск, Тюмень, Ханты-Мансийск, Сургут, Ишим, Нижний Тагил, Павлодар, Костанай, Сибай, Шадринск, Шумиха и др.

Автомобильным транспортом по организациям всех видов экономической деятельности, не относящимся к субъектам малого предпринимательства, занимающимся автоперевозками, за 2015 г. перевезено 1598,6 тыс. т грузов, что соответствует уровню 2011 г. (незначительный рост – на 1%). При этом по сравнению с предыдущим годом объем перевезенных грузов увеличился на 34% (табл. 10).

Грузооборот организаций всех видов экономической деятельности, не относящихся к субъектам малого предпринимательства, занимающихся автоперевозками, в 2015 г. составил 312,8 млн т·км, что на 66% выше показателя 2011 г., что обусловлено увеличением дальности перевозок (196 км в 2015 г., темп роста 2015/2011 гг. – 165%).

Средняя дальность перевозок грузов в городе Кургане в 2,8 раза превышает аналогичный показатель по Курганской области.

Коэффициент использования грузового автопарка организаций (без субъектов малого предпринимательства) города Кургана в 2015 г. составил 55,3%, коэффициент использования пробега – 53,3%.

¹² Источник: Постановление Правительства РФ от 17.11.2010 № 928 «О перечне автомобильных дорог общего пользования федерального значения».

¹³ Источник: Управление государственного автодорожного надзора по Курганской области Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (УГАДН по Курганской области).

Таблица 10

**Основные показатели работы грузового и пассажирского автомобильного транспорта организаций всех видов деятельности города
Кургана¹⁴**

Наименование	Ед. изм.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	Темп роста/ снижение 2015/2011 гг., %
Перевозка грузов и грузооборот грузовых автомобилей организаций, занимающихся автоперевозками, по всем видам экономической деятельности (без субъектов малого предпринимательства)							
Перевезено грузов							
Курганская область	тыс. т	6 714,4	6 330,3	6 476,1	7 212,1	6 818,9	102
Курган	тыс. т	1 588,5	1 226,0	1 056,9	1 197,2	1 598,6	101
доля	%	23,7	19,4	16,3	16,6	23,4	
Грузооборот							
Курганская область	тыс. т·км	361 909,6	352 491,8	417 676,5	465 094,3	473 764,2	131
Курган	тыс. т·км	188 553,7	201 574,9	251 891,2	307 442,6	312 835,7	166
доля	%	52,1	57,2	60,3	66,1	66,0	127
Средняя дальность перевозки 1 т груза							
Курганская область	км	53,9	55,7	64,5	64,5	69,5	129
Курган	км	118,7	164,4	238,3	256,8	195,7	165
соотношение	%	220,2	295,2	369,5	398,1	281,6	
Перевезено пассажиров и пассажирооборот автомобильного транспорта общего пользования							
Перевезено пассажиров							
Курганская область	млн чел.	64,1	60,0	58,0	51,0	51,5	80
Курган	млн чел.	48,8	46,2	45,2	39,3	39,6	81
доля	%	76,2	77,0	77,9	77,0	76,9	
Пассажирооборот							
Курганская область	млн	697,7	669,4	656,1	570,2	536,8	77
Курган	пасс.·км	468,0	443,1	443,0	381,6	375,2	80
доля	%	67,1	66,2	67,5	66,9	69,9	

¹⁴ Источники:

1. Т65 Транспорт и связь Курганской области: Сборник/Курганстат. - Курган. 2016. - 83 с.
2. Р17 Развитие экономики г. Кургана. 2015: статистический сборник/Курганстат. - Курган, 2015. - 56 с.

В 2015 г. автобусами по внутригородским, пригородным и международным маршрутам перевезено 39,6 млн пассажиров, что на 19% меньше, чем в 2011 г. На долю города Кургана приходится 77% от общего числа перевезенных пассажиров Курганской области.

Пассажирооборот по городу, выполненный автобусами на коммерческой основе, в 2015 г. составил 375,2 млн пасс.·км. В период 2011 – 2015 гг. пассажирооборот сократился на 20%, что обусловлено ростом обеспеченности населения личными легковыми автомобилями.

Городской электрический транспорт

Троллейбусное движение в Кургане было открыто в 1965 г.

В 2005 г. на 10 городских маршрутах ежедневно работали 55 троллейбусов. Число перевезенных пассажиров за день составляло более 70 тыс. чел. По состоянию на апрель 2015 г. на трех действовавших маршрутах курсировало около 20 троллейбусов.

С 2009 г. троллейбусное движение обслуживало МУП «Городской электротранспорт» (далее – МУП «ГЭТ»), созданное на замену ОАО «РАТ-Курган» и Курганскому муниципальному предприятию городского пассажирского транспорта (далее – МППТ).

В 2014 г. МУП «Городской электротранспорт» перевезено 2,9 млн чел., что в 2,0 раза меньше уровня 2011 г. В 2015 г. пассажиропоток составил 790,0 тыс. чел.

В связи с организацией беспересадочных маршрутов в 2015 г. в городе Кургане было введено более 40 автобусных маршрутов дополнительно к уже существующим. Эти маршруты забрали большую часть пассажиров с троллейбусных направлений, в результате чего затраты на перевозку одного пассажира в троллейбусе к 2015 г. поднялись до 32,4 руб. В течение 2015 г. в городе Кургане городским электрическим транспортом было перевезено 27,3% пассажиров от уровня 2014 г. (снижение в 3,7 раза).

По экономическому обоснованию конкурсного управляющего МУП «ГЭТ» на 2016 г. затраты на перевозку 1 пассажира составили более 90 руб. за поездку. В связи с этим, содержание троллейбусного предприятия стало экономически невыгодно, оказывало существенную нагрузку на бюджет.

С мая 2015 г. в Кургане прекращено движение троллейбусов. Организация МУП «Городской электротранспорт» признана судом банкротом.

Водный транспорт

Реки Курганской области не судоходны, поэтому по ним и на перспективу сохраняется движение только малых судов. На перспективу возможно оборудование пристаней в рекреационных зонах с использованием маломерных судов в качестве прогулочного транспорта.¹⁵

Через город Курган протекает река Тобол, судоходство по ней не осуществляется по причине заиливания русла.

¹⁵ Источник: Схема территориального планирования Курганской области, утв. Постановлением Правительства Курганской области от 24.12.2012 № 658.

По данным ФКУ «Центр Государственной инспекции по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий по Курганской области» (далее – ФКУ «Центр ГИМС МЧС России по Курганской области»), на учете в Курганской области по состоянию на 01.01.2017 состоят 11 485 маломерных судов, в т.ч.:

- 2 201 моторных маломерных судов, их них:
 - 58 катеров;
 - 2 143 моторные лодки;
- 12 гидроциклов;
- 9 236 гребных судов;
- 36 самоходных судов;
- парусных судов – нет.

По городу Кургану зарегистрировано 2 995 маломерных судов, в т.ч.:

- гребных – 2 152 ед.;
- моторных – 843 ед.

Существующие суда используются только в некоммерческих целях (личные цели и на нужды ГИМС).

Прогулочные суда отсутствуют, не зарегистрированы. Пирсы отсутствуют. Развитие судоходства не планируется.

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

Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения (с учетом протяженности улиц)¹⁶ на территории города Кургана составляет 487,1 км, из них с твердым покрытием – 361 км (74% от общей протяженности). Плотность сети автомобильных дорог города Кургана с твердым покрытием составляет 1 198 км/км².

Общее состояние автомобильных дорог общего пользования местного значения города Кургана¹⁷ неудовлетворительное, в 2015 г. 78% от общей протяженности не соответствуют нормативным требованиям (в 2013 г. – 84%). В 2013 – 2015 гг. выполнялись работы по ремонту проезжей части дорог, тротуаров, обеспечившие снижение удельного веса протяженности автомобильных дорог,

¹⁶ Источник: Статистическая информация за 2011 – 2015 гг. Т65 Транспорт и связь Курганской области: Сборник/Курганстат. - Курган. 2016. - 83 с.

¹⁷ Источники: 1. Доклад о достигнутых значениях показателей для оценки эффективности деятельности органов местного самоуправления муниципального образования города Кургана за 2015 г. и их планируемых значениях на 3-летний период.

2. Показатели эффективности деятельности органов местного самоуправления муниципального образования города Кургана за 2015 г.

находящихся в ненормативном состоянии, до 3% ежегодно (так, в 2015 г. отремонтировано 159,4 тыс. м² проезжей части, 32,5 тыс. м² тротуаров), однако достигнутые темпы выполнения ремонтных работ являются недостаточными, необходимо существенное увеличение интенсивности работ.

На формирование улично-дорожной сети города Кургана определяющее влияние оказывают русло реки Тобол и железнодорожная магистраль Челябинск-Омск, разделившие город на две части: Южную (между р. Тобол и железнодорожной магистралью, в основном, жилую, в которой расположена исторически сложившаяся часть города) и Северную (к северу от железнодорожной магистрали, преимущественно занятую промышленными предприятиями и коммунально-складскими зонами).

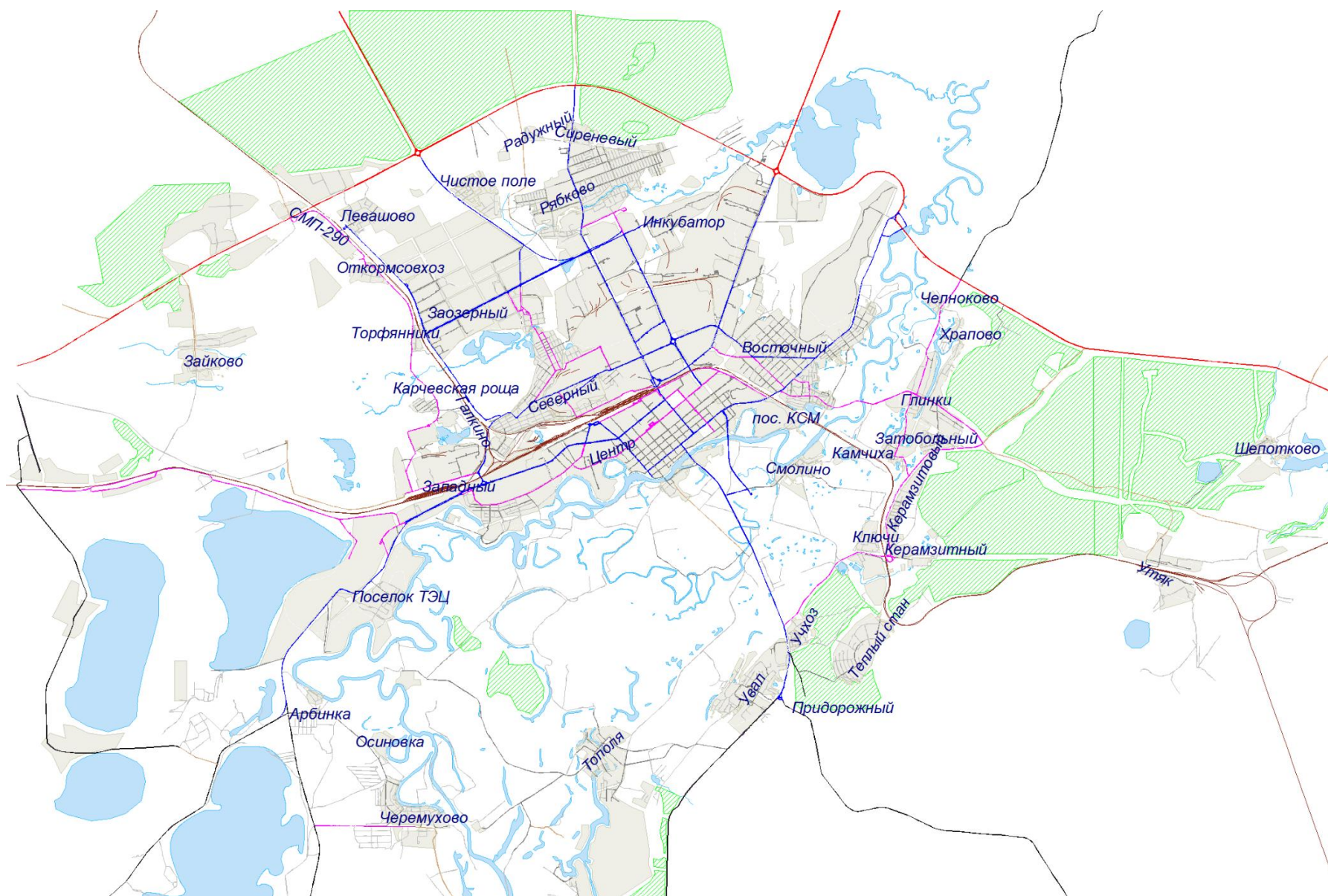
Основными магистралями города Кургана (общегородского и районного значения) являются (рис. 5):

- в Центральной части города: ул. Коли Мяготина, Куйбышева, Пролетарская, Красина, Бурова-Петрова, Гоголя, Ленина, Карла Маркса, Савельева;
- в Западном районе: пр. Конституции, ул. Коли Мяготина, Бажова;
- в Восточном районе: ул. Гагарина, Пугачева, бульвар Мира;
- в Северном промышленном районе: пр. Машиностроителей, ул. Дзержинского, Панфилова, Комиссаров, Химмашевская, Омская, Бурова - Петрова;
- в Заозерном районе – пр. Маршала Голикова, ул. Мостостроителей;
- в Рябково – ул. Карбышева, Салавата Юлаева.

Средняя ширина магистралей города в красных линиях составляет 45 м, причем, в исторически сложившейся части города магистральные улицы неширокие (ул. Гоголя, Куйбышева, Ленина, Савельева, Красина – по 25-30 м, ул. Коли Мяготина – 35 м, ул. Пролетарская – 32-40 м). Наиболее широкой в этой части города является ул. Бурова-Петрова (ширина 60-70 м), однако она имеет разрыв от пересечения с ул. Гоголя до пересечения с ул. Куйбышева. В Заозерном районе основные магистрали ограничены по ширине (ул. Коли Мяготина и Бажова имеют ширину в красных линиях по 25-35 м).

В северном промышленном районе ширина основных магистралей составляет 60-80 м (пр. Машиностроителей на большей своей части имеет ширину 80-90 м, ул. Дзержинского – 40-50 м, Омская – 35-40 м, Химмашевская – 50-70 м, Бурова-Петрова – 70-80 м).

Улично-дорожная сеть города Кургана зажата существующей застройкой и имеет ограничения по пропускной способности. Проезжие части большинства магистралей и искусственных сооружений города Кургана имеют ширину 15 м, что позволяет организовать по ним движение по двум полосам в одном направлении. К ним относятся: пр. Машиностроителей, ул. Бурова-Петрова, Пролетарская, Коли Мяготина, Мостостроителей, Галкинский переезд. Проспект Маршала Голикова, Конституции, ул. Бурова-Петрова имеют проезжие части по 3 полосы в одном направлении, остальные улицы имеют проезжие части шириной 8-12 м, что позволяет организовать по ним только одностороннее движение в каждом направлении.



- - автомобильная дорога федерального значения — - автомобильная дорога регионального значения
- - магистральная улица общегородского значения — - магистральная улица районного значения
- - автомобильная дорога местного значения

Рисунок 5. Карта автомобильных дорог города Кургана

Источник: Генеральный план города Кургана, графические материалы.

На сегодняшний момент в городе Кургане функционирует 26 путепроводов, обеспечивающих пересечение улиц и дорог с железнодорожными путями в разных уровнях, автодорожных мостов через реки Черная и Тобол, прочие водные преграды и одна плотина, используемая также в качестве моста (табл. 11).

Таблица 11

Перечень объектов транспортной инфраструктуры муниципальной собственности города Кургана (мосты, путепроводы) ¹⁸

№ п/п	Наименование объекта транспортной инфраструктуры	Вид	Год строительства	Длина подхода, м	Длина сооружения, м	Ширина сооружения, м	Категория
1	путепровод в п. Керамзитный	ж/б	-	40	81,3	12,8	третья
2	путепровод на проспекте Конституции	ж/б	1969	459	41	20,3	третья
3	мост через р. Черная по ул. Карбышева	ж/б	-	40	33	18,5	четвертая
4	мост через р. Исток на автомобильной дороге на п. Увал	ж/б	1970	40	42	14	третья
5	мост через р. Черная на автомобильной дороге КМЗ – «Байкал»	ж/б	-	40	44,17	8,34	третья
6	мост через р. Черная автомобильная дорога Шадринское кольцо	ж/б	-	40	46,03	10,8	третья
7	мост на автомобильной дороге на Арбинский водозабор	-	-	40	14,06	7,8	четвертая
8	мост в п. Тополя	ж/б	1983	-	34,61	7	третья
9	мост через р. Черная по ул. Мостостроителей	ж/б	1975	30	27,4	9,01	третья
10	мост через р. Черная в п. Карчевская Роща	-	-	40	31,5	8,15	третья
11	мост через ручей в районе Аэропорта	ж/б	1986	40	18	18,1	третья
12	мост через р. Черная по ул. Комиссаров	ж/б	-	-	-	-	третья
13	мост через р. Ик на полигон ТБО	-	-	40	33	9,75	третья
14	путепровод на ул. Пролетарской	ж/б	1978	214	103,9	19,5	третья
15	мост через р. Черная по пр. Голикова	ж/б	1987	570	70,83	53,8	третья
16	мост через р. Тобол п. М. Чаусово	ж/б	-	40	101,7	7,5	четвертая
17	мост через р. Тобол по ул. Кирова	ж/б	1982	82	126,3	8,85	третья

¹⁸ Источник: Постановление администрации города Кургана от 15.11.2016 № 8240 «Об утверждении перечня объектов недвижимого имущества, включенных в Реестр объектов муниципальной собственности города Кургана (мосты, путепроводы)».

№ п/п	Наименование объекта транспортной инфраструктуры	Вид	Год строительства	Длина подхода, м	Длина сооружения, м	Ширина сооружения, м	Категория
18	путепровод на ул. Бурова-Петрова	ж/б	-	150	223,6	23,7	третья
19	путепровод на ул. Бурова-Петрова, ст. Заводская	ж/б	-	-	-	-	третья
20	мост через р. Тобол на ул. Бурова-Петрова	ж/б	1989	900	207,1	19,2	третья
21	путепровод «Чеховский» через ж/д Курган-Екатеринбург	ж/б	1997	-	320,2	10	третья
22	путепровод на пр. Машиностроителей	ж/б	1973	330,7	94	21,5	третья
23	Мост через р. Исток по дороге на Сады	ж/б	-	-	-	-	-

Часть пересечений магистралей имеет развязки в одном и разных уровнях, развязки в разных уровнях имеются на пересечениях следующих улиц:

- пр. Машиностроителей и ул. Омской;
- пр. Конституции и ул. Бажова;
- федеральной автодороги Р-254 «Иртыш» и восточного выезда из города, проходящего вдоль взлетно-посадочной полосы.

Улично-дорожная сеть города Кургана оборудована 95 светофорными объектами, имеется 18 участков видеофиксации, в перспективе каждый очаг аварийности необходимо оснастить автоматизированными средствами регулирования и контроля движения (светофором и видеофиксацией).¹⁹

На основании данных о наличии и составе парка транспортных средств, зарегистрированных в городе Кургане, определены расчетные параметры дорожного движения по основным видам транспортных средств (автобусы (табл. 12), легковые автомобили (табл. 13), грузовые автомобили (п. 1.9 настоящей Программы)) и в целом по городу (табл. 14), а также структура потоков транспортных средств (табл. 14). При расчете показателей интенсивности дорожного движения учтен также автомобильный трафик, создаваемый транспортными средствами, зарегистрированными в Кетовском районе, т.к. в 2015 – 2016 гг. 31% от общей протяженности пригородных маршрутов проходит по улично-дорожной сети города, пригородные автобусы составляют 13% от общего числа автобусов, работающих на территории города, маршрутная сеть которых составляет 18% от общей протяженности маршрутной сети.²⁰

¹⁹ Источник: сведения МКУ «Управление дорожного хозяйства и благоустройства города Кургана по состоянию на 01.01.2017

²⁰ Источник: Сведения о пассажирских пригородных перевозках по маршрутам, проходящим через город Курган за 2015 г., МКУ «Транспортное управление».

Таблица 12

Характеристика и расчетные показатели движения автобусов в городе Кургане²¹

Наименование показателя	Ед. изм.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Темп роста/снижение 2016/2013 гг., %
Число автобусов (транспортные средства для перевозки пассажиров общественного транспорта), всего с учетом пригородных автобусов, проходящих через город	ед.	564	541	496	492	87
городское сообщение	ед.	502	479	434	430	86
пригородные перевозки по маршрутам, проходящим через город	ед.	62	62	62	62	100
Протяженность улиц, по которым проходят маршруты автобусов	км	264	264	245	245	93
Общая протяженность маршрутной сети	км	1 538,1	1 532,7	1 424,9	1 424,9	93
городское сообщение	км	1 283,1	1 277,7	1 169,9	1 169,9	91
пригородные перевозки по маршрутам, проходящим через город	км	255	255	255	255	100
Плотность движения автобусов по улично-дорожной сети	авт./км	2,13	2,05	2,02	2,01	94
Средняя расчетная скорость движения автобуса	км/ч	17,9	17,9	17,9	17,9	100
Средняя длина перегона между остановками (варьируется от 250 до 600 м)	км	0,425	0,425	0,425	0,425	100
Число остановок на 1 км маршрутной сети	ед./км	2,4	2,4	2,4	2,4	100
Расчетная интенсивность движения автобусов	авт./ч	38,2	36,7	36,2	35,9	94

²¹ Источники:

1. Доклад МКУ «Транспортное управление» по организации пассажирских перевозок в городе Кургане за 2015 г.
2. Сведения о пассажирских пригородных перевозках по маршрутам, проходящим через город Курган за 2015 г., МКУ «Транспортное управление».
3. Статистическая информация за 2011 – 2015 гг. Т65 Транспорт и связь Курганской области: Сборник/Курганстат. - Курган. 2016. - 83 с.
4. Справка ГИБДД по Курганской области об общем количестве транспортных средств на 01.01.2017.

Таблица 13

**Характеристика и расчетные показатели движения легковых автомобилей в городе
Кургане²²**

Наименование показателя	Ед. изм.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Темп роста/ снижение 2016/2013 гг., %
Число зарегистрированных легковых автомобилей, всего с учетом прилегающих территорий	ед.	110 410	115 296	117 446	116 837	106
город Курган	ед.	92 269	96 237	98 471	97 901	106
Кетовский район	ед.	18 141	19 059	18 975	18 936	104
Корректирующие коэффициенты и показатели						
Протяженность пригородных маршрутов Кетовского района всего	км	825,1	825,1	825,1	825,1	100
их них в границах города Кургана	км	254,7	254,7	254,7	254,7	100
Доля легковых автомобилей, зарегистрированных в Кетовском районе, создающих автомобильный трафик на УДС Кургана с твердым покрытием (оценка по общей протяженности пригородных маршрутов в границах города)	%	30,9	30,9	30,9	30,9	
Число зарегистрированных легковых автомобилей с учетом трафика Кетовского района (исп. для расчета движения по дорогам с твердым покрытием)	ед.	97 869	102 120	104 328	103 746	106
Протяженность автомобильных дорог общего пользования						
всего	км	487	487	487	487	100
с твердым покрытием	км	361	361	361	361	100
Плотность движения легковых автомобилей по автомобильным дорогам общего пользования						
всего	авт./км	189,5	197,6	202,2	201,0	106
с твердым покрытием	авт./км	271,1	282,9	289,0	287,4	106

²² Источники:

1. Сведения о пассажирских пригородных перевозках по маршрутам, проходящим через город Курган за 2015 г., МКУ «Транспортное управление», 2015 г.
2. Статистическая информация за 2011 – 2015 гг. Т65 Транспорт и связь Курганской области: Сборник/Курганстат. - Курган. 2016. - 83 с.
3. Справка ГИБДД по Курганской области об общем количестве транспортных средств на 01.01.2017.

Наименование показателя	Ед. изм.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Темп роста/снижение 2016/2013 гг., %
Расчетная скорость движения	км/ч	60	60	60	60	100
Расчетная интенсивность движения легковых автомобилей по автомобильным дорогам общего пользования						
всего	авт./ч	11 368	11 857	12 132	12 062	106
с твердым покрытием	авт./ч	16 266	16 973	17 340	17 243	106

Таблица 14

Состав и структура движения в городе Кургане по типам транспортных средств

Наименование показателя	Ед. изм.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Темп роста/снижение 2016/2013 гг., %
Расчетная интенсивность движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования по типу покрытия:						
всего по автомобильным дорогам	авт./ч	12 778	13 267	13 586	13 486	106
легковых автомобилей	авт./ч	11 368	11 857	12 132	12 062	106
грузовых автомобилей	авт./ч	1 410	1 411	1 454	1 424	101
по автомобильным дорогам с твердым покрытием	авт./ч	18 207	18 913	19 338	19 201	105
легковых автомобилей	авт./ч	16 266	16 973	17 340	17 243	106
грузовых автомобилей	авт./ч	1 903	1 903	1 962	1 922	101
автобусов	авт./ч	38	37	36	36	94
Структура потоков транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования по типам покрытия:						
всего по автомобильным дорогам	%	100	100	100	100	
легковых автомобилей	%	89,0	89,4	89,3	89,4	
грузовых автомобилей	%	11,0	10,6	10,7	10,6	
по автомобильным дорогам с твердым покрытием	%	100	100	100	100	
легковых автомобилей	%	88,9	89,3	89,3	89,4	
грузовых автомобилей	%	10,4	10,0	10,1	10,0	
автобусов	%	0,7	0,6	0,6	0,6	

Ежегодно в городе Кургане в условиях прироста числа зарегистрированных автомобилей при неизменной величине протяженности автомобильных дорог и стабильного трафика Кетовского района, в 2013 – 2016 гг. интенсивность движения транспортных средств увеличилась на 6%, за исключением интенсивности автобусного движения (снижение на 6%).

Интенсивность дорожного движения неравномерна в течение суток. Так, интенсивность движения транспортных средств в утренние часы колеблется от 795 до 2 480 автомобилей в час, в дневные часы – от 534 до 2 258 авт./ч, в вечерние часы – от 423 до 2 299 авт./ч.²³

В структуре потоков транспортных средств наибольший удельный вес приходится на легковые автомобили (89%), доля автобусов – незначительная (1%), что говорит о непропорционально высокой нагрузке на улично-дорожную сеть, создаваемой личным автомобильным транспортом в ущерб использованию общественного транспорта.

В результате ежегодного увеличения интенсивности движения и зажатости улично-дорожной сети, сложившейся в основном до 60-х годов прошлого века, основные транспортные магистрали города Кургана в настоящее время перегружены. Это касается, в первую очередь, ул. Гоголя, пр. Машиностроителей, ул. Коли Мяготина, пр. Конституции, ул. Станционной, ул. Половинской, Омской, Гагарина, автомобильных дорог на поселок Увал и других.

Оценка параметров дорожного движения по улично-дорожной сети города Кургана выполнена методом сравнения фактической среднесуточной пропускной способности²⁴ с расчетной практической пропускной способностью участков дорог в конкретных условиях дорожного движения с использованием данных мониторинга дорожной обстановки на улично-дорожной сети города Кургана по показателю скорости транспортного потока²⁵.

Расчетная пропускная способность участков дорог в пределах городских территорий определена с учетом параметров соответствующих участков (число и ширина полос, наличие автобусных остановок и их размещение, паркирование, наличие грузового движения и т.д.) и отражает возможную пропускную способность конкретного участка дороги в свободных условиях дорожного движения²⁶, измеряется в приведенных автомобилях в час (различные типы автомобилей приводятся к легковым автомобилям с помощью коэффициентов приведения).

Оценка параметров дорожного движения включает расчет следующих показателей для выборочного перечня участков улично-дорожной сети города Кургана (табл. 15):

- пропускная способность, прив. авт./ч;
- скорость движения, км/ч;
- плотность потока, прив. авт./км;

²³ Источник: Сведения ГИБДД Курганской области, 2013 г. <http://www.gibdd.ru/news/45/77128/>

²⁴ Для целей настоящего исследования за суточный принят временной интервал с 6-00 до 20-00 в будни, соответствующий времени движения основной массы транспортных средств.

²⁵ Мониторинг дорожной обстановки по показателю скорости движения транспортного потока проводился в период с 16.01.2017 по 27.01.2017 в будние дни с использованием транспортного взб-портала Яндекс.Пробки <https://yandex.ru/maps/53/kurgan/>.

²⁶ Определена для одного направления движения.

- интенсивность движения, прив. авт./ч;
- коэффициент загрузки;
- коэффициент скорости движения;
- коэффициент насыщения движением.

Далее, на основании значений коэффициентов загрузки, скорости и насыщения движением, определен качественный уровень обслуживания движения.

Дорожное движение в городе Кургане характеризуется высокой загруженностью, особенно в центральной части города и на магистральных улицах. Уровень обслуживания дорожного движения города Кургана в существующих условиях (средний в интервале с 6-00 до 20-00 в будни) на рассматриваемых участках соответствует категории «С», которая характеризуется следующими особенностями:²⁷

- коэффициент загрузки в интервале от 0,45 до 0,7;
- коэффициент скорости движения в интервале от 0,55 до 0,70;
- коэффициент насыщения движения в интервале от 0,3 до 0,7;
- в потоке автомобилей существуют большие интервалы между автомобилями, движение автомобилей большими группами (5-14 ед.), обгоны затруднены;
- уровень эмоциональной загрузки водителя – высокая;
- уровень удобства работы водителя – неудобно;
- уровень экономической эффективности работы дороги – эффективная.

Наиболее загруженным участком дороги в существующих условиях среди рассматриваемых является пр. Машиностроителей от ул. Химмашевской до ул. Дзержинского (направление в сторону центра города), уровень обслуживания на котором соответствует категории «D», которая характеризуется следующими особенностями:²⁸

- коэффициент насыщения движения в интервале от 0,7 до 1,0;
- сплошной поток автомобилей, движущихся с малыми скоростями, колонное движение с малой скоростью, обгоны невозможны;
- уровень эмоциональной загрузки водителя – очень высокая;
- уровень удобства работы водителя – очень неудобно;
- уровень экономической эффективности работы дороги – неэффективная.

Мониторинг дорожной обстановки в городе Кургане по показателю скорости движения транспортного потока показал, что в течение суток существенно изменяется характеристика дорожного движения в отдельные временные интервалы (с 7-30 до 8-30, с 13-00 до 14-00) и при наличии препятствий для свободного движения (ДТП, ремонтные работы, неблагоприятные погодные явления (сильный снегопад, гололед), когда средняя скорость потока автомобилей снижается до 5-10 км/ч. Для такой дорожной ситуации показатели обслуживания дорожного движения рассчитаны отдельно. В данном случае уровень обслуживания

²⁷ Источник: ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог», издан на основании распоряжения Росавтодора от 17.02.2012 № 49-р.

²⁸ Источник: ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог», издан на основании распоряжения Росавтодора от 17.02.2012 № 49-р.

соответствует категории «Е», которая характеризуется следующими особенностями:²⁹

- коэффициент скорости движения менее 0,4;
- коэффициент насыщения движением около 1,0;
- поток движется с остановками, возникают заторы, состояние потока автомобилей – плотное;
- уровень эмоциональной загрузки водителя – очень высокая;
- уровень удобства работы водителя – очень неудобно;
- уровень экономической эффективности работы дороги – неэффективная.

Среднесуточная интенсивность движения в городе Кургане соответствует уровню обслуживания «С», при котором происходит дальнейший рост интенсивности движения, что приводит к появлению колонн автомобилей, отмечаются колебания интенсивности движения в течение часа, общее число ДТП увеличивается с ростом интенсивности движения.

Уровни обслуживания «D», «E» считаются режимами работы участка дороги в состоянии перегрузки, при которых скорость начинает уменьшаться с увеличением загрузки дороги движением, плотность движения резко возрастает, даже при небольших ДТП возникают заторы, связанные с отсутствием возможности объезда места совершения ДТП. Число возникающих ДТП непрерывно увеличивается и начинает несколько снижаться при интенсивности движения, близкой к пропускной способности.

Загруженность автомобильных дорог и зажатость улично-дорожной сети в границах городской застройки приводит к негативным последствиям для окружающей среды. Выполнение мероприятий, направленных на обеспечение оптимальных скоростей движения транспортного потока и уменьшение перегруженных участков, ведет к сокращению расхода горючего и эмиссии вредных веществ для грузовых автомобилей до 60%, а для легковых – до 50%. Оценка экологической нагрузки на окружающую среду от автомобильного транспорта приведена в п. 1.11 настоящей Программы.

Общее состояние автомобильных дорог общего пользования местного значения города Кургана³⁰ неудовлетворительное, в 2015 г. 78% от общей протяженности не соответствуют нормативным требованиям (в 2013 г. – 84%).

²⁹ Источник: ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог», издан на основании распоряжения Росавтодора от 17.02.2012 № 49-р.

³⁰ Источники:

1. Доклад о достигнутых значениях показателей для оценки эффективности деятельности органов местного самоуправления муниципального образования города Кургана за 2015 г. и их планируемых значениях на 3-летний период.
2. Показатели эффективности деятельности органов местного самоуправления муниципального образования города Кургана за 2015 г.

Таблица 15

Расчет показателей интенсивности движения в городе Кургане по выборочному перечню участков дорог

Наименование участка автомобильной дороги	Число полос в направлении, ед.	Пропускная способность участка, прив. авт./ч	Скорость движения, км/ч	Плотность потока, прив. авт./км	Средняя скорость движения (с 6-00 до 20-00 в будни), км/ч	Плотность потока, прив. авт./км	Интенсивность движения, прив. авт./ч	Коэффициент загрузки	Коэффициент скорости движения	Коэффициент насыщения движением
		практическая в свободных условиях			в существующих условиях					
ул. Пролетарская в границах пересечения от ул. К. Маркса в сторону ул. Гоголя	2	3 465	60	58	23,3	244	1 348	0,4	0,39	0,6
пр. Машиностроителей от ул. Химмашевской до ул. Дзержинского (направление в сторону центра города)	2	3 546	60	59	18,8	275	1 111	0,3	0,31	0,7
ул. Савельева в направлении от ул. Куйбышева до ул. М. Горького	1	1 712	60	29	30,3	99	866	0,5	0,51	0,5
ул. Дзержинского в направлении от пр. Машиностроителей до ул. Бурова-Петрова	2	3 461	60	58	34,3	171	1 980	0,6	0,57	0,4
ул. К. Мяготина в направлении от ул. Р.Зорге до ул. Красина	2	3 419	60	57	26,0	227	1 482	0,4	0,43	0,6
ул. Куйбышева от ул. Володарского по направлению к ул. Ленина	2	3 553	60	59	26,7	222	1 579	0,4	0,44	0,6

Продолжение табл. 15

Наименование участка автомобильной дороги	Число полос в направлении, ед.	Пропускная способность участка, прив. авт./ч	Скорость движения, км/ч	Плотность потока, прив. авт./км	Средняя скорость движения, км/ч	Плотность потока, прив. авт./км	Интенсивность движения, прив. авт./ч	Коэффициент загрузки	Коэффициент скорости движения	Коэффициент насыщения движением
		практическая в свободных условиях			в часы-пик, при наличии помех для движения (ДТП, ремонт и пр.)					
ул. Пролетарская в границах пересечения от ул. К.Маркса в сторону ул. Гоголя	2	3 465	60	58	7,0	353	404	1,1	0,12	0,9
пр. Машиностроителей от ул. Химмашевской до ул. Дзержинского (направление в сторону центра города)	2	3 546	60	59	7,0	353	414	1,2	0,12	0,9
ул. Савельева в направлении от ул. Куйбышева до ул. М. Горького	1	1 712	60	29	7,0	177	200	1,1	0,12	0,9
ул. Дзержинского в направлении от пр. Машиностроителей до ул. Букова-Петрова	2	3 461	60	58	7,0	353	404	1,1	0,12	0,9
ул. К. Мяготина в направлении от ул. Р.Зорге до ул. Красина	2	3 419	60	57	7,0	353	399	1,1	0,12	0,9
ул. Куйбышева от ул. Володарского по направлению к ул. Ленина	2	3 553	60	59	7,0	353	415	1,2	0,12	0,9

С целью поддержания автомобильных дорог местного значения города Кургана в нормативном состоянии в 2015 г. выполнены:

- ремонт проезжей части дорог общей площадью 159,4 тыс. м², из них отдельные участки ул. 9 Мая, ул. Пушкина, ул. Володарского, ул. Гоголя, ул. Баумана, ул. Комиссаров, автодорога в мкр. Пригородный, ул. Перова, ул. Мостостроителей, Галкинский переезд, ул. Пролетарской, пр. Машиностроителей; ул. Куйбышева, ул. Бажова, шоссе Тюнина, ремонт дороги в районе памятника «Танк Т-34», ремонт ул. Мало-Чаусовский переезд;

- ремонт тротуаров общей площадью 32,5 тыс. м² (выполнен преимущественно одновременно с ремонтом проезжей части);

- ремонт проездов к домам (проезжей части – 13,8 тыс. м², тротуаров – 2,7 тыс. м²);

- благоустройство проезжей части дорог (ремонт дорожной одежды – 108,9 тыс. м², тротуаров – 28,2 тыс. м²);

- содержание проезжей части (2 656,4 тыс. м²);

- содержание ливневой канализации (45 км);

- содержание мостов и путепроводов (19 шт.), барьерного и дорожного ограждения (11,4 км);

- устранение дефектов и повреждений (104,1 тыс. м²);

- содержание пешеходной зоны улично-дорожной сети (тротуары – 610,8 тыс. м², газоны – 633,6 тыс. м², дороги – 89,8 тыс. м²);

- нанесение дорожной разметки (359 км);

- обслуживание 4 764 дорожных знаков и 81 светофорного объекта;

- строительство 2 светофорных объектов на перекрестках ул. К. Маркса – ул. Томина, ул. Мостостроителей – ул. Алексеева, ремонт 10 светофорных объектов;

- замена, ремонт 276 дорожных знаков;

- устройство и запуск линий наружного освещения в мкр. Глиники, Осиновка, Черемухово, Южный, Откормсовхоз, Теплый Стан, Зайково (всего 18,44 км линий наружного освещения, 548 светильников), разработаны технические мероприятия по строительству линии наружного освещения в мкр. Утяк, Левашово, Чистое поле.

По итогам 2015 г. наблюдается снижение общей площади отремонтированных дорог улично-дорожной сети города Кургана на 15% (в 2015 г. отремонтировано 216,7 тыс. м², в 2014 г. – 254,2 тыс. м²)³¹, что не обеспечивает существенного улучшения состояния улично-дорожной сети города и существенно отстает от общей потребности: в 2015 г. 378,3 км (78% от общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения) не отвечают нормативным требованиям.³²

³¹ Источник: Решение Курганской городской Думы от 26.05.2016 № 99 «Об отчете Администрации города Кургана о выполнении в 2015 г. Программы социально-экономического развития муниципального образования города Кургана на 2015 г. и плановый период до 2017 г., утв. Решением Курганской городской Думы от 24.12.2014 № 245».

³² Источники:

1. Доклад о достигнутых значениях показателей для оценки эффективности деятельности органов местного самоуправления муниципального образования города Кургана за 2015 г. и их планируемых значениях на 3-летний период.

2. Показатели эффективности деятельности органов местного самоуправления муниципального образования города Кургана за 2015 г.

По материалам оценки качества содержания дорог ГИБДД Курганской области³³, ситуация с содержанием улиц и дорог, объектов дорожно-транспортной инфраструктуры в безопасном для дорожного движения состоянии в городе Кургане продолжает оставаться сложной. Основными недостатками, способствующими совершению дорожно-транспортных происшествий, являются неудовлетворительное состояние и дефекты дорожного покрытия, колейность, отсутствие или плохая различимость горизонтальной дорожной разметки, недостатки зимнего содержания (снежный накат, снежные валы на пешеходных переходах).

На автомобильных дорогах в городе Кургане в 2015 – 2016 гг. выявлены следующие нарушения:

- отсутствие тротуаров вдоль проезжей части (преимущественно в частной жилой застройке);
- отсутствует искусственное освещение проезжей части (ул. Чернореченская, Витебского, Сибирская,);
- отсутствует искусственное освещение на нерегулируемых пешеходных переходах (ул. Климова);
- отсутствие элементов обустройства остановочного пункта в соответствии с требованиями нормативов (на ул. Ленина, пр. Голикова, автомобильной дороге на п. Увал остановка осуществляется на правой полосе движения, нет карманов);
- несоответствие дорожных ограждений предъявляемым требованиям;
- отсутствие дорожных знаков «Место остановки автобуса» на остановках общественного транспорта (остановочные пункты на бульваре Мира, ул. К. Маркса, пр. Конституции, ул. Гагарина, Б.-Петрова, на 12 км автодороги Курган – Куртамыш);
- отсутствие дублирующих дорожных знаков «Пешеходный переход» над проезжей частью на пешеходных переходах (на перекрестках ул. К. Мяготина – Томина, ул. Пролетарская – Гоголя, ул. Витебского – Илизарова);
- отсутствие подлежащего восстановлению дорожного знака «Движении без остановки запрещено» на перекрестке ул. Комсомольская – Климова;
- отсутствуют акустические защитные экраны на магистральных улицах для защиты прилегающих селитебных территорий от повышенного уровня шума.

На территории города Кургана необходимо внедрение современных средств регулирования дорожного движения, в т.ч.:

- дальнейшее оборудование перекрестков светофорными объектами (ул. Пролетарская – М. Горького, ул. Голикова – Илизарова);
- установка светофорных объектов с кнопкой вызова пешеходной фазы на перегонах;

³³ Источник: Официальный сайт Правительства Курганской области <http://kurganobl.ru/bdd>
Информация ГИБДД Курганской области об исполнении контрольно-надзорных функций за выполнением владельцами улично-дорожной сети обязанностей по содержанию объектов дорожно-транспортной инфраструктуры в безопасном для дорожного движения состоянии за 2015 – 2016 гг.

- установка табло обратного отсчета времени на светофорных объектах, в первую очередь на магистральных перекрестках, на улично-дорожной сети с повышенной интенсивностью дорожного движения;
- замена старых светофоров на новые, оборудованные табло обратного отсчета времени;
- настройка существующих светофорных объектов с организацией отдельной фазы для движения пешеходов;
- реконструкция с изменением геометрических параметров перекрестков с устройством дополнительной полосы для поворота направо;
- запрет поворотов налево на магистральных улицах.

Актуальной проблемой содержания дорог является отвод воды с проезжей части: отсутствие ливневой канализации на большей части улично-дорожной сети (общая протяженность ливневой канализации – 18 км, что составляет 5% от протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием). Существующая сеть ливневой канализации находится в неудовлетворительном состоянии,³⁴ не справляется с объемами отвода воды в период продолжительных осадков, требуется приведение в рабочее состояние колодцев и труб, внедрение очистки отводимых сточных вод, которые в настоящее время сбрасываются без очистки в р. Тобол.

На сегодняшний день ряд мостов и путепроводов нуждается в реконструкции:

- строительство 2-й ветки Чеховского путепровода с реконструкцией существующего путепровода на Галкинском переезде и устройством транспортной развязки;
- реконструкция путепровода по ул. Бурова-Петрова от ул. Гоголя в сторону ул. Дзержинского;
- реконструкция путепровода по пр. Машиностроителей от ул. К. Мяготина в сторону ул. Некрасова;
- реконструкция моста через р. Тобол в створе ул. Крупской;
- строительство эстакады в районе низкого участка автодороги Курган – Увал (ок. 800 м затопляемой поймы).

Существующие основные транспортные магистрали города Кургана нуждаются в создании дублеров для разгрузки территорий, как в широтном, так и в меридиональном направлениях, на пресечениях городских магистральных улиц и дорог общегородского значения необходимо строительство развязок в разных уровнях.

В связи с включением в городскую черту 14 населенных пунктов, вошедших в состав города Кургана микрорайонами города, требуется развитие сети магистральных дорог города для связи этих микрорайонов с центром и промрайонами.

³⁴ Источник: Информация Управления Росприроднадзора по Курганской области.

1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации города Кургана, обеспеченность парковками (парковочными местами)

На конец 2016 г. в городе Кургане наличие автотранспорта (легковых и грузовых автомобилей, автобусов) в собственности юридических и физических лиц составило 111,1 тыс. ед., что составляет 35% от числа автотранспорта в Курганской области (табл. 16). По сравнению с 2011 г. число автотранспорта увеличилось на 16%.

В собственности физических лиц находится 90% общего числа автотранспортных средств города Кургана.

В течение 2011 – 2016 гг. наблюдается тенденция снижения автотранспортных средств у юридических лиц, роста – у физических лиц.

На 01.01.2017 в городе Кургане зарегистрировано 131 216 ед. транспортных средств, из них 91% в собственности физических лиц.³⁵ Полная структура состава транспортных средств города Кургана на 01.01.2017 представлена на рис. 6.

На 01.01.2017 обеспеченность населения города Кургана индивидуальными легковыми автомобилями составляет 285 ед./1000 чел., что на 9% ниже среднего уровня по Курганской области. В период 2011 – 2016 гг. уровень автомобилизации населения увеличился на 20%.

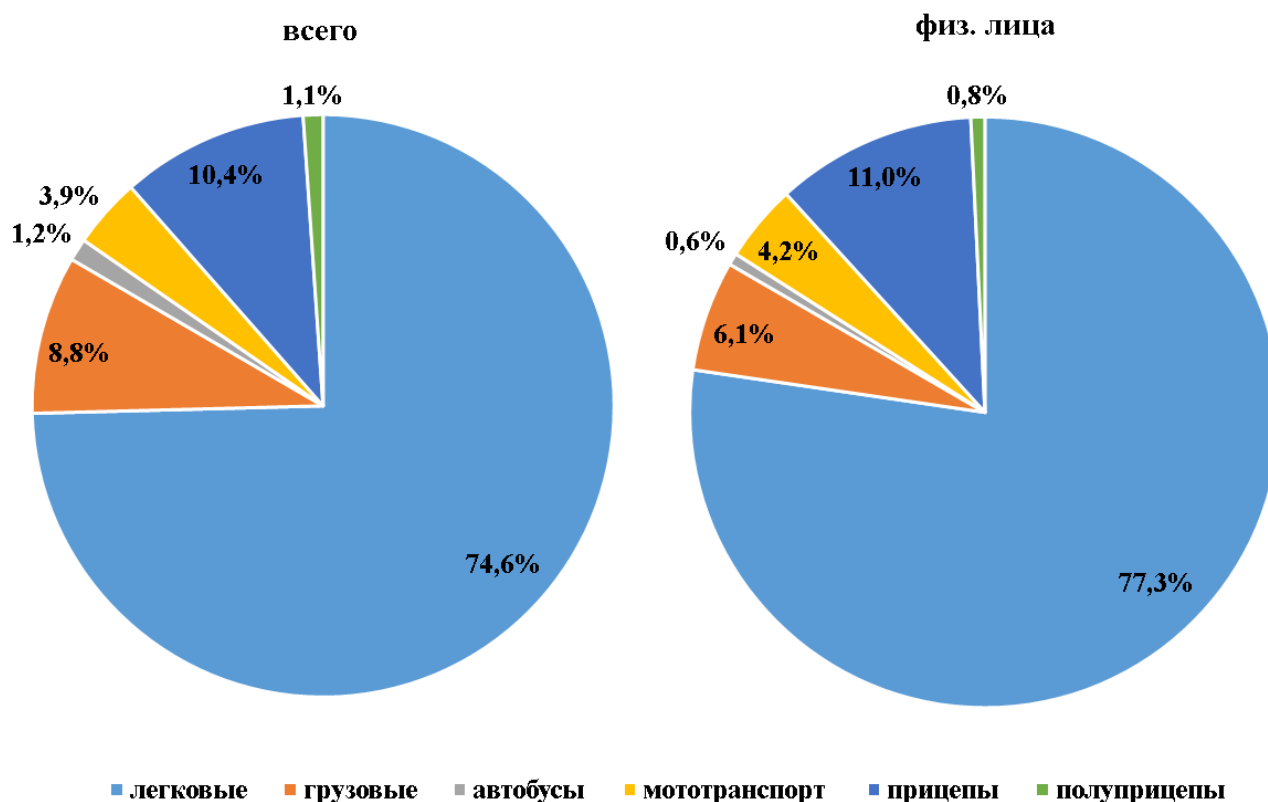


Рисунок 6. Структура транспортных средств города Кургана (всего) и транспортных средств, находящихся в собственности граждан, на 01.01.2017

³⁵ Источник: ОГИБДД УМВД России по городу Кургану.

Таблица 16

Наличие автомобильного транспорта в городе Кургане³⁶

Наименование	Ед. изм.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Темп роста/ снижение 2016/2011 гг., %
Наличие транспорта, всего (юридические и физические лица; легковые, грузовые, автобусы)								
Курганская область	ед.	268 912	283 898	295 772	308 594	312 326	317 143	118
Курган	ед.	95 717	102 539	103 717	107 687	110 273	111 088	116
доля	%	36	36	35	35	35	35	
Структура транспорта по виду собственности в городе Кургане	%	100	100	100	100	100	100	
ЮЛ		11	10	10	9	10	10	
ФЛ		89	90	90	91	90	90	
Наличие транспорта, находящегося в собственности юридических лиц (на конец года)								
Курганская область	ед.	26 188	26 136	24 587	22 394	21 707	23 170	88
Курган	ед.	10 730	10 613	10 214	10 109	10 491	10 583	99
доля	%	41	41	42	45	48	46	
Наличие индивидуального транспорта (на конец года)								
Курганская область	ед.	242 724	257 762	271 185	286 200	290 619	293 973	121
Курган	ед.	84 987	91 926	93 503	97 578	99 782	100 505	118
доля	%	35	36	34	34	34	34	
Число легковых автомобилей, находящихся в собственности физических лиц (на конец года)								
Курганская область	ед.	221 238	235 009	247 007	262 167	265 577	268 475	121
Курган	ед.	77 878	84 142	85 850	89 884	91 878	92 487	119
доля	%	35	36	35	34	35	34	
Число собственных легковых автомобилей на 1000 чел. населения (на конец года)								
Курганская область	ед./1000	246,8	265,3	281,6	301,4	308,1	313,0	127
Курган	чел.	237,5	258,4	263,6	275,5	282,5	284,6	120
соотношение	%	96	97	94	91	92	91	

³⁶ Источники:

1. Р17 Развитие экономики г. Кургана. 2015: статистический сборник/Курганстат. - Курган, 2015. - 56 с.
2. Э40 Экономика и социальная сфера г. Кургана. 2016: Аналитическая записка/Курганстат. - Курган, 2016. - 28 с.
3. Т65 Транспорт и связь Курганской области: Сборник/Курганстат. - Курган. 2016. - 83 с.

На сегодняшний момент в городе Кургане число мест хранения легкового индивидуального транспорта составляет 48,0 тыс. машино-мест, из них 87% приходится на гаражи, 10% - наземные стоянки индивидуального транспорта (табл. 17).

Таблица 17
Наличие мест хранения легкового индивидуального транспорта в городе Кургане³⁷

№ п/п	Наименование	Значение, машино-место	Доля, %
1	Гаражи индивидуального транспорта	41 633	86,8
2	Многоуровневые гаражные комплексы	1 064	2,2
2.1	Многоуровневые гаражные комплексы	1 042	2,2
2.2	Теплая стоянка	22	0,0
3	Наземные стоянки грузового транспорта	80	0,2
4	Наземные стоянки индивидуального транспорта	4 869	10,1
5	Подземные стоянки индивидуального транспорта	330	0,7
5.1	Подземно-наземный гаражный комплекс	150	0,3
5.2	Подземные стоянки индивидуального транспорта	180	0,4
Итого		47 976	100

В соответствии с п. 689 Региональных нормативов градостроительного проектирования Курганской области, утв. Постановлением Правительства Курганской области от 31.03.2009 № 178, п. 3.5.175 Местных нормативов градостроительного проектирования муниципального образования города Кургана, утв. Решением Курганской городской Думы от 15.06. 2011 № 148, общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна быть не менее 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

Средняя обеспеченность населения местами постоянного хранения транспорта составляет 57%. В городе Кургане около 40% общего числа автомобилей хранится на внутридворовой территории, а также на краевых полосах проезжих частей улиц и проездов, что влечет за собой помимо дискомфорта проживания жителей микрорайонов, так же определенные транспортные проблемы: затруднение проезда транспорта, снижение пропускной способности магистральных улиц. Гаражи индивидуального транспорта равномерно размещены по территории города. Преимущественно гаражные кооперативы располагаются вдоль железнодорожных путей.

Расположение парковок (наземные стоянки индивидуального транспорта) в городе Кургане представлено на рис. 7.

³⁷ Источник: Департамент архитектуры, строительства и земельных отношений Администрации города Кургана. Информационная система обеспечения градостроительной деятельности (ИСОГД).

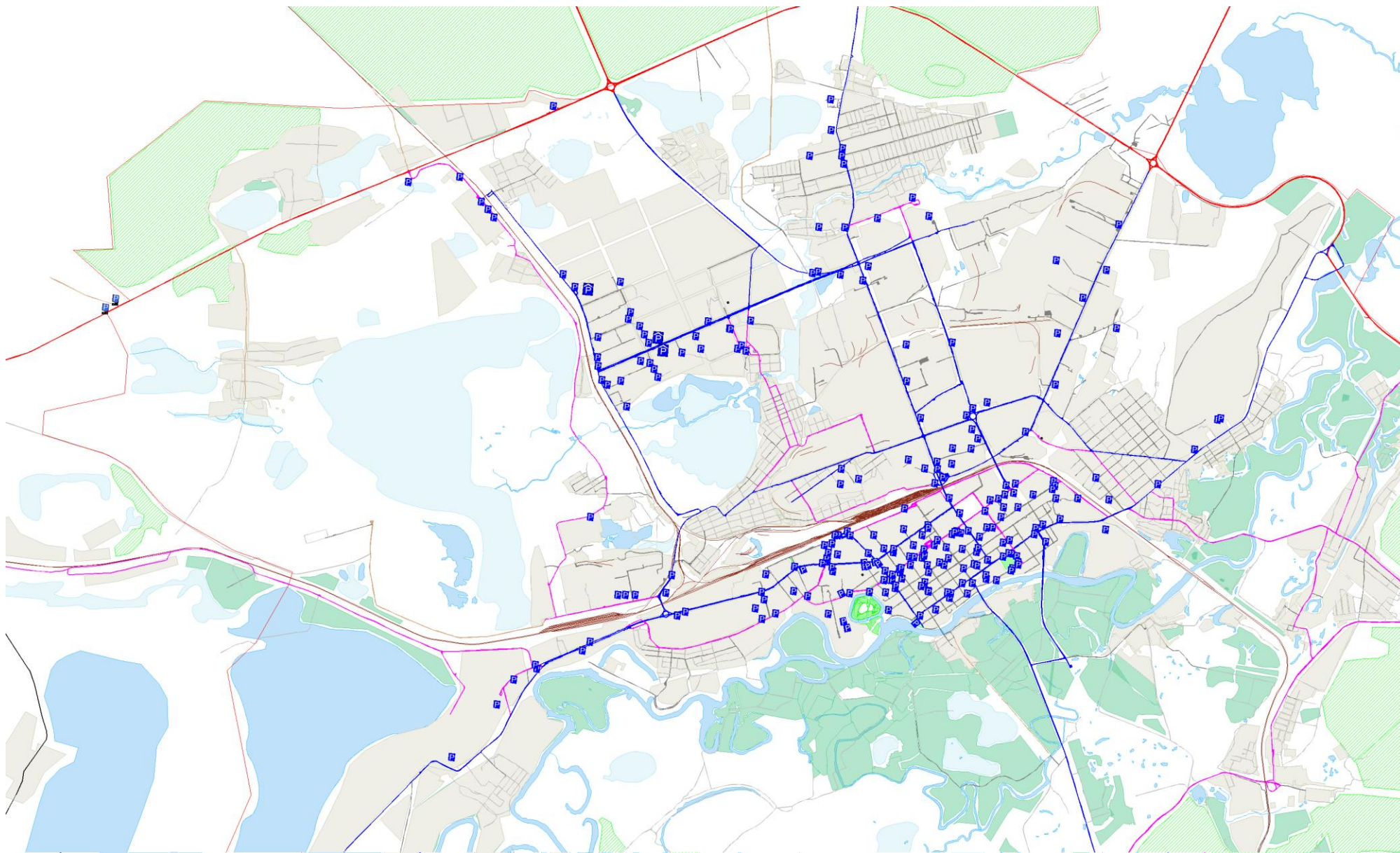


Рисунок 7. Расположение парковок в городе Кургане

1.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

В течение последних лет в городе Кургане наблюдается устойчивая тенденция снижения пассажиропотока на муниципальной маршрутной сети. В период 2011 – 2015 гг. пассажиропоток снизился на 24% и в 2015 г. составил 41,0 млн чел. (табл. 18). Основными причинами снижения пассажиропотока являются рост обеспеченности населения города Кургана индивидуальными легковыми автомобилями, снижение подвижности населения вследствие сокращения объема предоставляемых льгот, сокращение количества крупных предприятий города, а также введение режимов сокращенной рабочей недели на предприятиях.

Таблица 18

Показатели работы транспортных средств общего пользования³⁸

Наименование	Ед. изм.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	Темп роста/снижение 2015/2011 гг., %
Пассажиропоток на муниципальной маршрутной сети	тыс. чел.	54 288,1	51 936,3	46 441,8	42 028,9	41 020,7	76
МУП «Городской электротранспорт»	тыс. чел.	5 889,7	6 261,6	3 880,3	2 898,0	790,0	13
частные перевозчики	тыс. чел.	48 398,4	45 701,7	42 561,5	39 130,9	40 230,1	83
Структура пассажиропоток на муниципальной маршрутной сети	%	100,0	100,1	100,0	100,0	100,0	
МУП «Городской электротранспорт»	%	10,8	12,1	8,4	6,9	1,9	
частные перевозчики	%	89,2	88,0	91,6	93,1	98,1	
Количество маршрутов	ед.	83	73	71	73	63	76
Количество перевозчиков	ед.	37	37	28	27	28	75
ЮЛ	ед.	24	26	17	16	15	63
ИП	ед.	12	10	10	10	12	100
МУП	ед.	1	1	1	1	1	100
Количество ТС	ед.	604	550	502	479	434	72
Вместимость подвижного состава	чел.	25 288	25 339	23 427	21 715	17 973	71

Перевозка жителей города осуществляется по 63 всесезонным маршрутам и 4 сезонным садоводческим маршрутам. В течение 2011 – 2015 гг. число маршрутов сократилось на 24%. Сокращение маршрутов проводится с целью исключения

³⁸ Источники:

1. Перспективный план развития регулярных перевозок на территории города Кургана на 2016 – 2018 гг., утв. Постановлением Администрации города Кургана от 07.07.2016 № 4559.
2. Доклад МКУ «Транспортное управление» по организации пассажирских перевозок в городе Кургане (за 2015 г.)

дублирования маршрутов (городские маршруты на 70-100% дублировали друг друга).

Действующая схема автобусных маршрутов города Кургана представлена на рис. 8.

Автобусный парк представлен 434 автобусами, 95% из которых марки «ПАЗ», общей вместимостью от 42 до 54 пассажиров. На газомоторном топливе работает 416 автобусов (96%), что позволяет минимизировать загрязнение окружающей среды.

Протяженность муниципальной маршрутной сети составляет 1169,6 км. Существующая улично-дорожная сеть используется в полном объеме. Показатель плотности маршрутной сети по городу Кургану составляет 3,0 км/км², что превышает нормативный уровень показателя (2,0-2,8 км/км²). Превышение нормативной плотности маршрутной сети приводит к увеличению числа пересечений маршрутов, снижению скорости движения на маршрутах и их провозной способности, безопасности перевозок.

Маршрутный коэффициент, характеризующий разветвленность маршрутной сети, составляет 4,8 (при нормативных значениях 2,4-3,5), что свидетельствует о повышенной плотности маршрутной сети и оказывает негативное влияние на безопасность перевозок, тарифообразование и финансовые результаты.

Коэффициент пересадочности, характеризующий среднее число посадок, приходящиеся на 1 поездку «от двери до двери», составляет 1,03, что не соответствует нормативным значениям (1,2-1,7) и свидетельствует о возможности дальнейшей оптимизации маршрутной сети (слияние существующих маршрутов, сокращение параллельных и др.). Действующая маршрутная сеть города Кургана на 97% обеспечивает беспересадочную поездку пассажиров во все районы города и в центральную его часть.

Показатель регулярности движения в городе Кургане составляет 0,83, что соответствует удовлетворительному уровню качества. По сравнению в 2014 г. показатель увеличился на 63% (2014 г. – 0,51).

В мае-июне 2016 г. Курганским государственным университетом (далее – КГУ) проведено социологическое обследование по вопросам обслуживания жителей города Кургана в пассажирских перевозках на городских маршрутах. По итогам социологического обследования получены следующие результаты:

- 91,7% опрошенного населения пользуются общественным транспортом;
- 41,8% населения пользуются общественным транспортом ежедневно (6-7 дней в неделю), 33,2% - в будни (3-5 дней);
- 41,9% и 50,7% пассажиров пользуются автобусами большой и малой вместимости соответственно;
- основным пассажирами автобусов являются женщины (65,7%) и население в возрасте от 18 до 40 лет (76,0%);
- 73,1% поездок осуществляется без пересадок;
- среднее время поездки в одну сторону с учетом ожидания на остановке составляет от 15 до 45 мин. (68,3%, в т.ч. от 15 до 30 мин. – 32,2%, от 30 до 45 мин. – 36,1%);

- у 89,6% пассажиров общественного транспорта время подхода до остановки не превышает 10 мин. (из них менее 5 мин. – 47,1%);
- в среднем качество перевозок оценивается как удовлетворительное, в т.ч.:
 - утренние (с 6 до 9 ч) и вечерние (с 16 до 19 ч) часы «пик»: удовлетворительное качество – 49,6%, плохое качество – 28,6%;
 - межпиковое время (с 10 до 15 ч): удовлетворительное качество – 39,0%, хорошее качество – 35,4%;
 - вечернее время (с 19 до 24 ч): плохое качество – 51,2%; удовлетворительное качество – 31,5%.

1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Пешеходное передвижение в городе Кургане осуществляется по тротуарам вдоль проезжих частей улиц в границах существующей застройки, а также в городских парках, местах отдыха, развитость и доступность которых в центральной части города является одной из отличительных особенностей города Кургана (в центральной части расположены Центральный парк культуры и отдыха, Детский парк, парк Победы, сквер Счастья и др.).

Участками выделенного пешеходного движения, на которых движение автомобилей запрещено, являются пешеходные зоны в центральной части города Кургана:

- ул. Пушкина в границах от ул. Томина до ул. Володарского включая мемориальную зону у Вечного огня (в 2015 г. выполнены работы по ремонту проезжей части – 5,0 тыс. м², тротуаров – 3,3 тыс. м²);
- набережная р. Тобол в районе областной филармонии.

На сегодняшний момент в городе Кургане функционирует 17 мостов и путепроводов, обеспечивающих пешеходное движение (табл. 19).

Таблица 19

Перечень объектов транспортной инфраструктуры муниципальной собственности города Кургана (мосты, путепроводы) ³⁹

№ п/п	Наименование объекта транспортной инфраструктуры	Вид	Длина сооружения, м	Ширина сооружения, м
Пешеходные мосты				
1	ч/з р. Битевка в ЦПКиО (ул. Гоголя ул. Карельцева)	ж/б	-	-
2	ч/з р. Битевка в ЦПКиО (ж/д дорога)	ж/б	-	-
3	ч/з р. Битевка в ЦПКиО (по ул. 5-ая Больничная)	ж/б	-	-
4	ч/з р. Битевка в ЦПКиО (по ул. М. Горького)	ж/б	-	-
5	ч/з р. Битевка в ЦПКиО (возле скульптуры «Нептун»)	ж/б	-	-

³⁹ Источник: Постановление Администрации города Кургана от 15.11.2016 № 8240 «Об утверждении перечня объектов недвижимого имущества, включенных в Реестр объектов муниципальной собственности города Кургана (мосты, путепроводы)».

№ п/п	Наименование объекта транспортной инфраструктуры	Вид	Длина сооружения, м	Ширина сооружения, м
6	металлический мост с деревянным настилом в мкр. Тополя, ул. Есенина	мет.	51,3	2,1
7	ч/з озеро в Н. Северном (ул. Глинки - ул. Зеленая)	мет.	-	-
8	ч/з р. Черная (ул. Пестеля)	мет.	-	-
9	ч/з р. Черная (ул. Братская)	мет.	-	-
10	ч/з р. Черная (ул. 9 мая)	ж/б	-	-
11	ч/з р. Черная (ул. Добролюбова)	мет.	-	-
12	ч/з р. Черная (ул. Анфиногенова 101)	мет.	-	-
13	ч/з р. Черная (ул. Ползунова)	мет.	-	-
14	ч/з р. Черная (ул. Малиновского)	мет.	-	-
15	ч/з р. Черная (ул. Чернореченская)	мет.	-	-
16	Висячий пешеходный мост ч/з р. Тобол в г. Кургане (пос. Вороновка, ул. Ялutorовская)	мет.	107,7	1,4
17	Висячий пешеходный мост ч/з р. Тобол в г. Кургане (КЗКТ)	мет.	-	-

Дальнейшее расширение участков пешеходного движения без учета зон влияния объектов пешеходной доступности и условий автомобильного движения в городе Кургане нецелесообразно, так существовавшая более 10 лет пешеходная зона «Арбат» на участке ул. Карла Маркса в границах от ул. Ленина до ул. Пролетарской не являлась востребованной для движения пешеходов, исключала из схемы автомобильного движения участок улицы районного значения и, соответственно, перегружала автомобильное движение в центральной части города.

Интенсивность движения пешеходов, как участников дорожного движения, неравномерна в течение суток. В городе Кургане интенсивность пешеходных потоков в утренние часы составляет примерно от 59 до 479 пешеходов в час, в дневные часы – от 119 до 470 пеш./ч, в вечерние часы – от 157 до 659 пеш./ч.⁴⁰ Наибольшая интенсивность движения пешеходов характерна для центральной части города.

С целью обеспечения безопасности передвижения пешеходов в городе Кургане выполнено обустройство пешеходных переходов на автомобильных дорогах, проходящих вдоль образовательных учреждений (31 объект в 2015 г.).⁴¹

Условия пешеходного движения, с точки зрения обеспечения безопасности в городе Кургане, имеют следующие недостатки:⁴²

- отсутствие пешеходных переходов (надземные, подземные) в разных уровнях с автомобильной дорогой (например, по ул. Загородная мкр. Левашово);
- отсутствие тротуаров для движения пешеходов (преимущественно в частной жилой застройке);

⁴⁰ Источник: Сведения ГИБДД Курганской области за 2013 г. <http://www.gibdd.ru/news/45/77128>

⁴¹ Источник: Информационное письмо МКУ «Управление дорожного хозяйства и благоустройства города Кургана» (исх. от 27.01.2017 № 66-д).

⁴² Источник: Основные проблемы организации движения для пешеходов в Кургане, ГИБДД Курганской области, 2013 г. <http://www.gibdd.ru/news/45/>

- отсутствие дополнительного освещения зоны перехода (например, ул. Климова);
- большие разрывы между пешеходными переходами (например, ул. К. Мяготина), способствующие переходу проезжей части в неустановленном месте;
- отсутствие ограждений проезжей части;
- отсутствие дублирующих дорожных знаков «Пешеходный переход» над проезжей частью на пешеходных переходах (на перекрестках ул. К. Мяготина – Томина, ул. Пролетарская – Гоголя, ул. Витебского – Илизарова);
- неудовлетворительная видимость дорожных знаков «Пешеходный переход» и разметки «Зебра».

К субъективным факторам, оказывающим влияние на условия пешеходного движения, относятся низкая культура водителей и пешеходов и, как следствие, нарушения правил дорожного движения (отсутствие световозвращающих элементов на одежде пешеходов, переход проезжей части в неустановленном месте, непредоставление преимущества в движении пешеходам и т.п.), а также психофизиологические факторы и особенности, присущие отдельным группам пешеходов.

Велосипедное движение в городе Кургане развито слабо, специализированная инфраструктура для велосипедного движения отсутствует, при этом в летний период потребность в организации специальных мест для езды на велосипедах, роликах и скейтах имеется. В настоящее время в городе Кургане планируется восстановить до нормативного состояния велосипедную дорожку вдоль шоссе Тюнина (480 м)⁴³, в перспективе – продолжить ее до спортивных объектов п. Увал.

Развитие велосипедного движения как полноценной альтернативы автомобильному транспорту в городе Кургане ограничено сложившейся планировочной структурой территории (раздробленностью селитебных территорий города на отдельные районы, разобщенностью, наличием транзитных транспортных магистралей, перерезающих город и разделяющих его на отдельные районы), узостью существующей улично-дорожной сети, не позволяющей выделить полосу для велосипедного движения. Однако, кроме шоссе Тюнина, обустройство инфраструктуры для велосипедного движения целесообразно организовать при строительстве автомобильных дорог в Заозерном районе, а также в местах отдыха горожан (Центральный парк культуры и отдыха, Молодежный парк).

1.8 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока, состояние инфраструктуры для транспорта общего пользования

Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока, представлена в п. 1.6 настоящей Программы.

⁴³ Общая протяженность велосипедной дорожки 5 км, в неудовлетворительном состоянии, не используется по назначению.

По состоянию на 01.09.2016 на муниципальной маршрутной сети насчитывается 729 остановок городского пассажирского транспорта (в Реестре маршрутов).

97% остановочных пунктов городского общественного транспорта не соответствуют нормативным требованиям.

Среди проблем развития инфраструктуры для транспорта общего пользования города Кургана, сдерживающих развитие и качество предоставления услуг, связанных с перевозкой пассажиров, можно выделить следующие:⁴⁴

- не оборудованы павильонами ожидания – 286 шт.;
- не оборудованы аншлагами с расписаниями или требуют их замены – 239 шт.;
- не оборудованы туалетами для водителей и кондукторов на конечных остановках – 20 шт. (табл. 20);
- отсутствуют заездные карманы – 168 шт. (табл. 21);
- не оборудованы дорожным знаком 5.16 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса» – 705 шт.;
- требуют переноса остановочного пункта из-за неправильного расположения пешеходного перехода – 13 шт. (табл. 22);
- конечные остановки и разворотные площадки, не позволяющие эксплуатацию автобусов большого класса или не обеспечивающие возможность межсменного отстоя – 14 шт. (табл. 23).

Таблица 20

Список конечных остановок, где необходимо наличие туалетов для водителей и кондукторов общественного транспорта

№ п/п	Название остановки	Адрес
1	1 микрорайон	Ул. Алексеева, 4а
2	мкр. «Тополя»	
3	Бульвар Солнечный	Пер. Энгельса, 10
4	Госпиталь	Ул. Перова, 59
5	Ул. Гайдара	Ул. Гагарина, 1
6	Ледовый дворец	1а микрорайон, 7
7	Микрорайон Черёмухово	
8	Спорткомплекс	Ул. Невежина, 13
9	ОАО «Синтез»	Пр. Конституции, 7 ст. 10
10	п. Вороновка	Ул. Урожайная, 145
11	п. Керамзитный	П. Керамзитный, 4
12	п. Сиреневый	Ул. Лесопарковая, 19
13	п. ТЭЦ	Ул. Белинского, 20
14	ул. Достоевского	Ул. Достоевского, 72
15	ул. Криволапова	Ул. Криволапова, 15
16	ул. Лескова	Ул. Лескова, 21
17	ул. Фарафонова	1 микрорайон, 20
18	ул. Халтурина	Ул. Халтурина, 2
19	Швейная фирма	Ул. К. Маркса, 151
20	Ул. Лесопарковая	

⁴⁴ Источник: МКУ «Транспортное управление» города Кургана.

Таблица 21

Перечень остановочных пунктов, не оборудованных заездными карманами

№ п/п	Наименование	Кол-во, шт.	№ п/п	Наименование	Кол-во, шт.
1	поворот на Увал (КПИ)	1	52	Сельхозкомплекс	2
2	поворот на Тополя	2	53	ул. Зеленая	2
3	Тополя 2	2	54	ул. Юргамышская	2
4	школа	1	55	гаражный кооператив	2
5	Уралтеплоизоляция	2	56	сады Энергетик	2
6	пос. Путейский	2	57	сады Спутник	1
7	сады (пос. Путейский)	2	58	сады Энергостроитель	1
8	гаражи (а/д на Черемухово)	2	59	пос. Озерный	1
9	поворот на Утятскую ПТФ	2	60	ул. Автозаводская по требованию	2
10	поворот на мкр Пригородный	1	61	Парк первых поселенцев	1
11	ТСЖ	2	62	2-я Часовая	2
12	совхоз Пригородный	1	63	2-я Часовая (по требованию)	2
13	весовая	2	64	Станкозавод	2
14	д. Осиновка	2	65	пос. Торфяники	2
15	сады Дарина	2	66	1мкр (ул. Загородная)	1
16	ул. Заречная	2	67	Откормочный совхоз	1
17	ул. Короткая	2	68	ВА Курган	2
18	школа № 59	2	69	ЗАО Курганшпунт	1
19	ул. Рябиновая	2	70	пос. Изумрудный	2
20	пос. Новый	2	71	пос. Изумрудный по требованию	2
21	ул. 50 лет Победы	2	72	мкр Зайково	2
22	ул. Ракитовая	2	73	ул. Урожайная	1
23	ул. Хвойная	2	74	школа №39 (ул. Гвардейская)	1
24	сады озеро Бездонное	2	75	по требованию (ул. Гвардейская)	2
25	озеро Бездонное	2	76	ул. Глинки	2
26	Солнечный дворик	2	77	ОАО «Синтез»	1
27	ул. Ровная	2	78	ПАТП-1	1
28	сады 2	2	79	Госпиталь	1
29	сады 3	2	80	Общежитие (ул. Достоевского)	2
30	церковь (п. Смолино)	1	81	ул. Макаренко	2
31	общежитие (КГУ)	1	82	Областная юношеская библиотека	1
32	Ботанический сад	1	83	ул. Февральская	1
33	сады Виктория	2	84	по требованию (на мкр Глинки)	2
34	по требованию	2	85	ул. Фрунзе	2
35	сады Автомобилист	1	86	РСУ по требованию	1
36	пос. Керамзитный	1	87	школа №49	2
37	6 площадка	2	88	автошкола	1
38	поворот на пос. Затобольный	2	89	Грузовой двор	1
39	ул. Байкальская по требованию	2	90	Продбаза	1
40	Площадка № 6 по требованию	2	91	ул. Орджоникидзе	1
41	поворот на д. Шепотково	2	92	Переезд (п. Локомотивный)	2

№ п/п	Наименование	Кол-во, шт.	№ п/п	Наименование	Кол-во, шт.
42	д. Шепотково	2	93	ул. Павлова	2
43	сады Утяк	2	94	Деткомбинат (ул. Рылеева)	1
44	магазин	2	95	ул. Советская	1
45	сады Дружба	1	96	школа №28	2
46	Галкино- 1	2	97	школа №75 (ул. Ушакова)	1
47	поворот на Челноково	2	98	ул. Яна Пурица	1
48	м-н Храпово	2	99	ул. Добролюбова	1
49	сады Надежда	2	100	ул. Чернышевского	1
50	ул. Вишневая по требованию	2	101	ул. Циолковского	1
51	ул. Новая	2	102	ул. Щорса	2
Итого					168

Таблица 22

Перечень остановочных пунктов, требующих переноса остановочного пункта из-за неправильного расположения пешеходного перехода

№ п/п	Наименование	№ п/п	Наименование
1	Учкомбинат (ул. Б- Петрова)	8	Швейная фирма
2	Кураганский гос. колледж	9	ул. Пичугина
3	Царево городище	10	СК «Зауралец»
4	ООО «Металлоконструкция»	11	ЖБИ
5	пос. Синтез	12	ул. Пичугина
6	памятник танкистам	13	СК «Зауралец»
7	магазин Детский мир		Итого – 13 шт.

Таблица 23

Список конечных остановок, где недостаточно место для организации работы автобусов большой вместимости или для отстоя и безопасной работы общественного транспорта

№ п/п	Название остановки	Адрес
1	6 микрорайон	6 микрорайон, 1
2	Ул. Гайдара	Ул. Гагарина, 1
3	Ледовый дворец	1а микрорайон, 7
4	Спорткомплекс	ул.Невежина, 13
5	п. Тёплый стан	
6	пос. «Новый город»	Ул. Хвойная
7	ул. Достоевского	Ул. Достоевского, 72
8	ул. Криволапова	Ул. Криволапова, 15
9	ул. Фарафонова	1 микрорайон, 20
10	пос. Радужный	
11	ТЦ «Некрасовский»	
12	16 микрорайон	
13	Центральный рынок	
14	Телецентр	

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

Организация дорожного движения грузовых транспортных средств на территории города Кургана определена таким образом, чтобы исключить движение грузовых автомобилей и автомобилей, осуществляющих перевозку опасных и крупногабаритных грузов, по центральным улицам города. Движение транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, осуществляется на основании специального разрешения. Маршрут движения определяется индивидуально.

Основные потоки грузового движения в северной части города проходят по пр. Машиностроителей, ул. Дзержинского, Химмашевской, Омской, Букова-Петрова, Мостостроителей, Галкинский проезд, Панфилова, в южной – пр. Конституции, Бажова, в южной части города специально выделенных направлений для пропуска грузового движения нет.

На основании данных о наличии и составе парка транспортных средств, зарегистрированных в городе Кургане, определены расчетные параметры дорожного движения грузовых автомобилей (табл. 24). Расчетная интенсивность и плотность движения грузовых автомобилей в течение 2013 – 2016 гг. имеют тенденцию к увеличению за счет роста числа зарегистрированных автомобилей на территории города Кургана (темп роста 2015/2013 гг. – 103%).

Таблица 24

Характеристика и расчетные показатели движения грузовых автомобилей в городе Кургане

Наименование показателя	Ед. изм.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Темп роста/снижение 2016/2013 гг., %
Число зарегистрированных грузовых автомобилей в городе Кургане, всего	ед.	11 448	11 450	11 802	11 562	101
Протяженность автомобильных дорог общего пользования						
всего	км	487	487	487	487	100
с твердым покрытием	км	361	361	361	361	100
Плотность движения грузовых автомобилей по автомобильным дорогам общего пользования						
всего	авт./км	23,5	23,5	24,2	23,7	101
с твердым покрытием	авт./км	31,7	31,7	32,7	32,0	101
Расчетная скорость движения	км/ч	60	60	60	60	-
Расчетная интенсивность движения грузовых автомобилей по						

Наименование показателя	Ед. изм.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Темп роста/ снижение 2016/2013 гг., %
автомобильным дорогам общего пользования						
всего	авт./ч	1 410	1 411	1 454	1 424	101
с твердым покрытием	авт./ч	1 903	1 903	1 962	1 922	101

Источники:

1. Статистическая информация за 2011 – 2015 гг. Т65 Транспорт и связь Курганской области: Сборник/Курганстат. - Курган. 2016. - 83 с.
2. Справка ГИБДД по Курганской области об общем количестве транспортных средств на 01.01.2017.

Помимо грузовых автомобилей, зарегистрированных в городе Кургане, существенное влияние на интенсивность движения и состояние автомобильных дорог в городе оказывают транзитные потоки грузового автомобильного транспорта, обусловленные наличием коммуникаций внешнего автомобильного транспорта – проходящими через город Курган автомобильными дорогами федерального и регионального значения (подробнее – п. 1.3 настоящей Программы). Существующая сеть автомобильных дорог имеет возможность движения транзитного транспорта с северо-запада на северо-восток, по другим направлениям (например, на Куртамыш) обходные дороги вокруг города Кургана (транзитный коридор) отсутствуют: через центр города происходит движение транзитных грузов и иных видов перевозок из северных районов области на южные направления, что обусловлено отсутствием других мостов через р. Тобол кроме имеющихся в пределах города.

В городе Кургане обострилась проблема, связанная с увеличением количества транзитных большегрузных транспортных средств, осуществляющих объезд стационарного пункта весового контроля, расположенного на 259 км федеральной автомобильной дороги Р-254 «Иртыш». Как следствие, на основании проведенной оценки прочности дорожной одежды с учетом требований ГОСТ Р 52289-2004,⁴⁵ было выявлено снижение несущей способности конструктивных элементов участка автомобильной дороги от съезда с трассы Р-254 «Иртыш» до Галкинского переезда (через ул. Загородная, 2-ая Часовая, Стройбаза, Автозаводская). В 2016 г. на данном участке автомобильной дороги установлены дорожные знаки, запрещающие проезд большегрузных автомобилей, осевые нагрузки которых превышают 6 т на ось.

В условиях недостаточной прочности дорожных одежд ограничение движения большегрузных транспортных средств, вызывающих преждевременный износ автомобильных дорог и сокращение сроков службы дорожных одежд и покрытий, является важнейшим мероприятием для обеспечения сохранности автомобильных дорог. Также в городе Кургане ведется устройство специализированных площадок для мобильных пунктов весового контроля, в ближайшей перспективе – устройство площадок на всех въездах в город (ул. Загородная, 2 мкр., мкр. Торфяники, ул. Омская на выезде, пост ГИБДД ш. Тюнина, Восточный проезд пос. Керамзитный, Введенский переезд).

⁴⁵ Источник: Администрация города Кургана.

Развитие розничных торговых сетей («Магнит», «Метрополис», «Красное&Белое» и др.) создало проблему организации грузоперевозок по улично-дорожной сети города Кургана, связанную с обслуживанием их товарных потоков (разгрузка и стоянка грузовых автомобилей на проезжей части, тротуарах и иных не предназначенных для этого местах, увеличивающийся трафик на улично-дорожной сети). С другой стороны, в городе Кургане имеется дефицит многофункциональных логистических комплексов.⁴⁶ С целью упорядочения движения таких транспортных потоков Генеральным планом предусматривается организация логистических комплексов, создание грузоперерабатывающих (оптовых) терминалов в границах зон многофункционального назначения вдоль главных магистралей города, проходящих по промзонам пр. Машиностроителей, ул. Бурова-Петрова, в северо-восточной части города 2 логистических комплекса (80,7 га, 21 га).

Очистка автомобильных дорог в летнее и зимнее время проводится по муниципальным контрактам, заключенным с МКУ «Управление дорожного хозяйства и благоустройства города Кургана». Организации, осуществляющие вывоз твердых коммунальных отходов, заключают договоры с управляющими компаниями и самостоятельно выбирают маршруты движения мусоровозов.

Внедрение информационно-навигационных технологий⁴⁷

В соответствии с четырехсторонним Соглашением о взаимодействии в сфере навигационной деятельности между Министерством регионального развития РФ, Министерством транспорта РФ, оператором ПАО «МегаФон» и Правительством Курганской области, а также в порядке исполнения поручения заместителя Председателя Правительства РФ В.Ю. Суркова от 28.04.2012 № ВС-П7-2473 в целях информационно-навигационного обеспечения транспортных коридоров «Север-Юг» и «Запад-Восток», проходящих через субъекты РФ, Правительством Курганской области совместно с оператором ПАО «МегаФон» выполнялись работы по созданию региональной информационно-навигационной системы Курганской области (далее – РНИС Курганской области), в т.ч.:

- разработан и согласован план реализации задач по использованию спутниковых навигационных технологий на период 2012 – 2020 гг.;

- создана межведомственная рабочая группа по внедрению и использованию спутниковых навигационных технологий ГЛОНАСС (Указ Губернатора Курганской области от 07.08.2012 № 200);

- Департамент промышленности, транспорта, связи и энергетики Курганской области определен уполномоченным органом исполнительной власти Курганской области по участию в создании АО «Региональный навигационно-информационный центр Курганской области» (далее – АО «РНИЦ Курганской области»)⁴⁸ (Постановление Правительства Курганской области от 11.12.2012 № 608);

- оператором РНИС определен АО «РНИЦ Курганской области» (Постановление Правительства Курганской области от 24.12.2012 № 661);

⁴⁶ Источник: Генеральный план города Кургана. Пояснительная записка по корректуре Генерального плана города Кургана.

⁴⁷ Источник: Департамент промышленности, транспорта, связи и энергетики Курганской области.

<http://ind.kurganobl.ru/1764>

⁴⁸ Ранее – ОАО «РНИЦ Курганской области».

– 10.01.2013 подписано Соглашение о взаимодействии и информационном обмене между Управлением федеральной службы по надзору в сфере транспорта по УрФО (АЦКН) и АО «РНИЦ Курганской области»;

– принята областная целевая программа «Внедрение спутниковых навигационных технологий с использованием глобальной навигационной системы ГЛОНАСС и других результатов космической деятельности в интересах социально-экономического и инновационного развития Курганской области на 2013 – 2015 гг.» (Постановление Правительства Курганской области от 12.02.2013 № 57).

По данным АО «РНИЦ Курганской области» организации (коммунальные и дорожные службы, грузовые транспортные средства) используют средства контроля за техникой с технологией GPS/ГЛОНАСС для внутреннего контроля.

Данные об уровне оснащения грузовых транспортных средств, транспортных средств коммунальных и дорожных служб спутниковой системой ГЛОНАСС организаций отсутствуют.

На сегодняшний день в РНИС Курганской области осуществляется трансляция телематических данных следующих транспортных средств:

- школьные автобусы Курганской области (более 500 автобусов);⁴⁹
- транспортные средства общего пользования организаций, осуществляющих перевозки пассажиров на межмуниципальных маршрутах Курганской области;
- частично транспортные средства общего пользования организаций, осуществляющих перевозки пассажиров на городских маршрутах города Шадринска;
- транспортные средства, обслуживающие лесопожарный комплекс Курганской области (ГБУ «Курганский лесопожарный центр»);
- машины скорой помощи и транспорт, используемый Главным управлением социальной защиты населения Курганской области.

В городе Кургане успешно проведены работы по доработке протокола взаимодействия РНИС с серверным программным обеспечением МКУ «Транспортное управление», налажено взаимодействие с крупными операторами-интеграторами, работающими в Курганской области, доработаны протоколы трансляции, заключены договоры.

Трансляция в РНИС Курганской области организуется на основании коммерческих договоров с владельцами транспортных средств или их обслуживающими организациями (операторами-интеграторами телематического оборудования, оказывающими услуги телематики и обладающими возможностями обслуживания оборудования, установленного на транспортные средства клиента).

Трансляция телематических данных, сбор и обработка данных осуществляется на платной основе.

Доступ в РНИС исполнительным органам государственной власти Курганской области, органам местного самоуправления муниципальных образований Курганской области, надзорным органам для организации контроля предоставляется на безвозмездной основе.

⁴⁹ По данным Департамента образования и науки Курганской области.

Существуют обязательные требования о трансляции телематических данных при исполнении государственных контрактов (обслуживание федеральных трасс). Для муниципальных контрактов, исполнение которых в преобладающем большинстве осуществляется коммерческими организациям, аналогичное требование отсутствует. При исполнении государственных и муниципальных контрактов в рамках субъекта РФ зачастую используется одна и та же техника.

По данным АО «РНИЦ Курганской области» в сфере развития информационно-навигационных технологий в городе Кургане можно выделить следующие проблемы:

1. отсутствие регулирования передачи телематических данных в РНИС Курганской области на муниципальном уровне – требования, обязывающего организовывать трансляцию владельцами транспортных средств, работающих на муниципальных контрактах (регламентирующий нормативный правовой акт и/или требование в муниципальном контракте);

2. нежелание коммерческих организаций осуществлять передачу данных в РНИС Курганской области на платной основе.

1.10 Анализ уровня безопасности дорожного движения

В 2015 г. в городе Кургане совершено 548 дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), что соответствует уровню 2011 г. (табл. 25). При этом по сравнению с предыдущим годом наблюдается снижение числа ДТП на 13%.

Таблица 25

Аварийность на транспорте в городе Кургане⁵⁰

Наименование	Ед. изм.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	9 мес. 2016 г.	Темп роста/снижение 2015/2011 гг., %
Зарегистрировано ДТП, всего	ед.	549	524	563	630	548	332	100
в т.ч. из-за нарушения ПДД:								
пешеходами	ед.	84	91	70	48	68	41	81
водителями транспортных средств	ед.	469	441	499	563	447	291	95
из них в нетрезвом состоянии	ед.	33	10	35	38	56	17	170
доля нетрезвых	%	7	2	7	7	13	6	
В результате ДТП:	чел.	586	684	715	795	686	422	117
погибло	чел.	47	42	40	54	46	29	98
ранено	чел.	539	642	675	741	640	393	119

Более 85% ДТП связаны с нарушениями правил дорожного движения водителями транспортных средств, из них в среднем 7% совершены водителями

⁵⁰ Источники: 1. Р17 Развитие экономики г. Кургана. 2015: статистический сборник/Курганстат. - Курган, 2015. - 56 с. (2010 – 2014 гг.)

2. Комплексный доклад «Социально-экономическое положение г. Кургана» за январь – декабрь 2013 – 2015 гг., 9 мес. 2016 г./Курганстат.

транспортных средств в нетрезвом состоянии. При этом в 2015 г. наблюдается резкое увеличение доли нарушений ПДД водителями транспортных средств в нетрезвом состоянии – 13% от общего числа ДТП по вине водителей транспортных средств.

Основными видами ДТП в городе Кургане являются наезд на пешеходов и столкновение транспортных средств.

В 2015 г. число погибших в результате ДТП составило 46 чел., что на 2% и 15% ниже уровня 2011 г. и 2014 г. соответственно.

По данным ОГИБДД УМВД России по городу Кургану⁵¹ за 2016 г. в городе зарегистрировано 496 ДТП, в результате которых 41 человек погиб, 596 – получили ранения. По вине водителей произошло 424 происшествия. По-прежнему основными видами ДТП являются наезд на пешеходов (203 происшествия), столкновения (202 случая), наезд на стоящее транспортное средство, наезд на препятствие, опрокидывание, несоблюдение очередности проезда, выезд на полосу встречного движения. В 2016 г. 1898 чел. были задержаны за управление транспортом в состоянии алкогольного опьянения впервые, 304 материала составлено по фактам повторного управления транспортным средством в нетрезвом виде.

Существенная часть дорожно-транспортных происшествий регистрируется на одних и тех же участках улично-дорожной сети, которые являются т.н. «очагами аварийности» (в 2015 г. – 67% от общего количества). В городе Кургане напряженная ситуация в части аварийности дорожного движения сложилась на магистральных улицах (ул. К. Мяготина, ул. Машиностроителей, Омская, Бурова-Петрова, Дзержинского, Конституции, ш. Тюнина) и в центральной части города (ул. Гоголя, К. Маркса, Красина, Пушкина и др.) (табл. 26).

Таблица 26

Наиболее аварийные участки автомобильных дорог города Кургана⁵²

№ п/п	Улица	Вид дорожно-транспортного происшествия	Количество ДТП, ед.
1	Бурова-Петрова	Наезд на пешехода	4
		Наезд на препятствие	3
		Наезд на стоящее ТС	4
		Столкновение	11
	всего:		22
2	Гагарина	Наезд на пешехода	5
		Наезд на препятствие	2
		Опрокидывание	1
		Столкновение	3
	всего:		11
3	Гвардейская	Наезд на пешехода	5
		Наезд на препятствие	2
		Столкновение	3
	всего:		10
4	Гоголя	Наезд на велосипедиста	1

⁵¹ <http://www.kurgan-city.ru/city/info/news/1483/905058/>

⁵² Группировка улиц с повышенной аварийностью выполнены по числу и типам дорожно-транспортных происшествий за 2015 г.

№ п/п	Улица	Вид дорожно-транспортного происшествия	Количество ДТП, ед.
		Наезд на пешехода	15
		Наезд на препятствие	1
		Наезд на стоящее ТС	1
		Опрокидывание	2
		Столкновение	4
		всего:	24
5	Дзержинского	Наезд на велосипедиста	1
		Наезд на пешехода	2
		Наезд на препятствие	1
		Наезд на стоящее ТС	2
		Падение пассажира	1
		Столкновение	9
		всего:	16
6	К.Маркса	Наезд на велосипедиста	1
		Наезд на пешехода	6
		Столкновение	17
		всего:	24
7	Карбышева	Наезд на велосипедиста	1
		Наезд на пешехода	6
		Столкновение	8
		всего:	15
8	Кирова	Иной вид ДТП	1
		Наезд на пешехода	2
		Столкновение	2
		всего:	5
9	Коли Мяготина	Наезд на велосипедиста	1
		Наезд на пешехода	15
		Наезд на препятствие	3
		Наезд на стоящее ТС	1
		Падение пассажира	1
		Столкновение	16
		всего:	37
10	Конституции	Наезд на пешехода	11
		Наезд на препятствие	5
		Наезд на стоящее ТС	2
		Столкновение	7
		всего:	25
11	Красина	Наезд на пешехода	5
		Падение пассажира	3
		Столкновение	3
		всего:	11
12	Крупской	Наезд на пешехода	4
		Наезд на препятствие	1
		Столкновение	2
		всего:	7
13	Куйбышева	Наезд на велосипедиста	1
		Наезд на пешехода	5
		Наезд на препятствие	1

№ п/п	Улица	Вид дорожно-транспортного происшествия	Количество ДТП, ед.
		Падение пассажира	3
		Столкновение	6
		всего:	16
14	Ленина	Наезд на пешехода	2
		Столкновение	4
		всего:	6
15	Маршала Голикова	Наезд на пешехода	3
		Наезд на препятствие	3
		Наезд на стоящее ТС	1
		Падение пассажира	2
		Столкновение	4
		всего:	13
16	Машиностроителей	Наезд на велосипедиста	1
		Наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения, осуществляющее несение службы	1
		Наезд на пешехода	2
		Наезд на препятствие	3
		Наезд на стоящее ТС	1
		Опрокидывание	1
		Падение пассажира	2
		Столкновение	16
		всего:	27
17	Мира	Наезд на пешехода	1
		Столкновение	4
		всего:	5
18	Мостостроителей	Наезд на пешехода	4
		Наезд на препятствие	2
		Столкновение	3
		всего:	9
19	Омская	Наезд на пешехода	6
		Опрокидывание	1
		Столкновение	10
		всего:	17
20	Половинская	Наезд на пешехода	7
		Столкновение	2
		всего:	9
21	Пролетарская	Наезд на велосипедиста	2
		Наезд на пешехода	4
		Падение пассажира	1
		Столкновение	6
		всего:	13
22	Пугачева	Наезд на пешехода	1
		Наезд на препятствие	1
		Наезд на стоящее ТС	2
		Столкновение	4
		всего:	8
23	Пушкина	Наезд на велосипедиста	1
		Наезд на пешехода	3

№ п/п	Улица	Вид дорожно-транспортного происшествия	Количество ДТП, ед.
		Наезд на стоящее ТС	1
		Столкновение	3
		всего:	8
24	Станционная	Наезд на пешехода	4
		Наезд на препятствие	1
		Столкновение	2
		всего:	7
25	Шоссе имени Героя России Тюнина А.В.	Наезд на велосипедиста	1
		Наезд на пешехода	2
		Наезд на препятствие	2
		Наезд на стоящее ТС	2
		Опрокидывание	1
		Столкновение	14
		всего:	22
	по наиболее аварийным улицам/участкам города Кургана	Итого:	367
		Наезд на велосипедиста	11
		Наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения, осуществляющее несение службы	1
		Наезд на пешехода	124
		Наезд на препятствие	31
		Наезд на стоящее ТС	17
		Опрокидывание	6
		Падение пассажира	13
		Столкновение	163
		Иной вид ДТП	1

Карта очагов аварийности на автомобильных дорогах города Кургана в 2015 г. представлена на рис. 9.

В настоящий момент ОГИБДД УМВД России по Кургану и Администрацией города разработаны и реализуются первоочередные мероприятия, направленные на ликвидацию очагов аварийности (опасных участков дорог). В перечне – установка дорожных знаков, светофоров, проведение профилактических акций.

Одной из принятых действенных мер по снижению аварийности на городских дорогах была названа установка комплексов фото- и видеофиксации, расположенных на основных перекрестках Кургана. Количество ДТП на таких участках сократилось: с пострадавшими на 50%, случаев со смертельным исходом допущено не было.

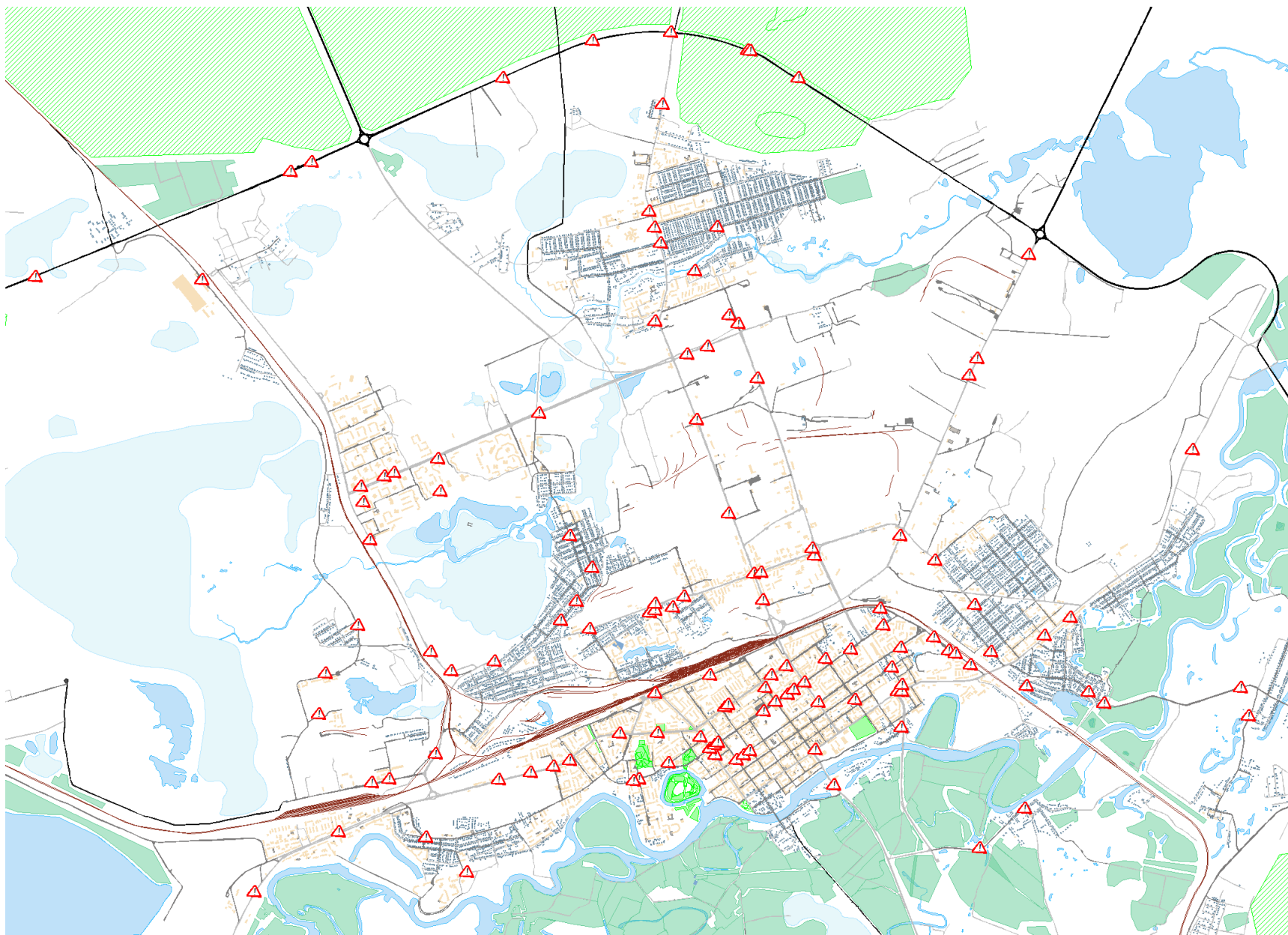


Рисунок 9. Очаги аварийности на автомобильных дорогах города Кургана в 2015 г.
Источник: Статистика дорожно-транспортных происшествий ГИБДД Курганской области за 2015 г.

Расположение комплексов фото- и видеофиксации на автомобильных дорогах города Кургана представлено на рис. 10, в табл. 27.

Таблица 27

Расположение комплексов фото- и видеофиксации на автомобильных дорогах города Кургана⁵³

Наименование, адрес	Фиксируемые нарушения	Кол-во, ед.
Камера ГИБДД 7 микрорайон, 5 к1	Фиксируют скорость автомобилей во всех направлениях. Ограничение - 40 км/ч.	1
Камера ГИБДД Бурова-Петрова	Фиксируют скорость автомобилей во всех направлениях. Ограничение - 60 км/ч.	1
Камера ГИБДД Гагарина, 41 ст 12	Фиксируют скорость автомобилей во всех направлениях. Ограничение - 60 км/ч.	1
Камера ГИБДД Гоголя - Пролетарская	Фиксируют проезд на красный свет, выезд за стоп-линию, нарушение рядности и превышение скорости во всех направлениях. Ограничение - 60 км/ч.	1
Камера ГИБДД Карла Маркса - Пролетарская	Фиксируют проезд на красный свет, выезд за стоп-линию, нарушение рядности и превышение скорости во всех направлениях. Ограничение - 60 км/ч.	1
Камера ГИБДД Коли Мяготина - Красина	Фиксируют проезд на красный свет, выезд за стоп-линию, нарушение рядности и превышение скорости во всех направлениях. Ограничение - 60 км/ч.	1
Камера ГИБДД Коли Мяготина - Пролетарская	Фиксируют проезд на красный свет, выезд за стоп-линию, нарушение рядности и превышение скорости во всех направлениях. Ограничение - 60 км/ч.	1
Камера ГИБДД Коли Мяготина 41	Фиксируют скорость автомобилей во всех направлениях. Ограничение - 60 км/ч.	1
Камера ГИБДД Лесопарковая, 17	Фиксируют скорость автомобилей во всех направлениях. Ограничение - 60 км/ч.	1
Камера ГИБДД Омская, 175	Фиксируют скорость автомобилей во всех направлениях. Ограничение - 60 км/ч.	1
Камера ГИБДД Омская, 179	Фиксируют скорость автомобилей во всех направлениях. Ограничение - 60 км/ч.	1
Камера ГИБДД Половинская	Фиксируют скорость автомобилей во всех направлениях. Ограничение - 60 км/ч.	1
Камера ГИБДД поселок Чистое поле	Фиксируют скорость автомобилей во всех направлениях. Ограничение - 60 км/ч.	1
Камера ГИБДД Проспект Конституции, 30	Фиксируют скорость автомобилей во всех направлениях. Ограничение - 60 км/ч.	1
Камера ГИБДД Проспект Маршала Голикова	Фиксируют скорость автомобилей во всех направлениях. Ограничение - 60 км/ч.	1
Камера ГИБДД Проспект Маршала Голикова - Родькина	Фиксируют проезд на красный свет, выезд за стоп-линию, нарушение рядности и превышение скорости во всех направлениях. Ограничение - 60 км/ч.	1

⁵³ Источник: 2ГИС Курган (январь 2017 г.), слой «Камеры ГИБДД» (ООО «ДубльГИС»).

Наименование, адрес	Фиксируемые нарушения	Кол-во, ед.
Камера ГИБДД Проспект Машиностроителей - Некрасова	Фиксируют проезд на красный свет, выезд за стоп-линию, нарушение рядности и превышение скорости во всех направлениях. Ограничение - 60 км/ч.	1
Камера ГИБДД Проспект Машиностроителей - проспект Маршала Голикова	Фиксируют проезд на красный свет, выезд за стоп-линию, нарушение рядности и превышение скорости во всех направлениях. Ограничение - 60 км/ч.	1
Камера ГИБДД Проспект Машиностроителей, 17	Фиксируют скорость автомобилей во всех направлениях. Ограничение - 60 км/ч.	1
Камера ГИБДД Проспект Машиностроителей, 35	Фиксируют скорость автомобилей во встречном направлении. Ограничение - 40 км/ч.	1
Камера ГИБДД Проспект Машиностроителей, 39	Фиксируют скорость автомобилей во встречном направлении. Ограничение - 40 км/ч.	1
Камера ГИБДД шоссе им. Тюнина	Фиксируют скорость автомобилей во всех направлениях. Ограничение - 60 км/ч.	4
	Фиксируют скорость автомобилей во всех направлениях. Ограничение - 50 км/ч.	
	Фиксируют скорость автомобилей во всех направлениях. Ограничение в сторону города - 40 км/ч, из города - 60 км/ч.	
Итого		25

Безопасность дорожного движения является одной из важнейших социально-экономических и демографических проблем города Кургана. В целях снижения уровня аварийности ранее действовала муниципальная программа «Повышение безопасности дорожного движения в городе Кургане на 2014 – 2016 гг.», утв. Постановлением Администрации города Кургана от 11.12.2013 № 9221. В настоящее время начата реализация муниципальной программы «Повышение безопасности дорожного движения в городе Кургане на 2017 – 2019 гг.», утв. Постановлением Администрации города Кургана от 14.11.2016 № 8233.

За период реализации программы 2014 – 2016 гг. отмечается положительная динамика показателей аварийности на территории города Кургана. В тоже время уровень аварийности остается еще достаточно высоким, требуется дальнейшее наращивание усилий по обеспечению безопасности движения транспортных средств и пешеходов.

Государственное и общественное воздействие на участников дорожного движения с целью формирования устойчивых стереотипов законопослушного поведения осуществляется на недостаточном уровне. Ситуация усугубляется всеобщим правовым нигилизмом, сознанием юридической безответственности за совершенные правонарушения, безразличным отношением к возможным последствиям ДТП, отсутствием адекватного понимания участниками дорожного движения причин возникновения ДТП, недостаточным вовлечением населения в деятельность по предупреждению ДТП.

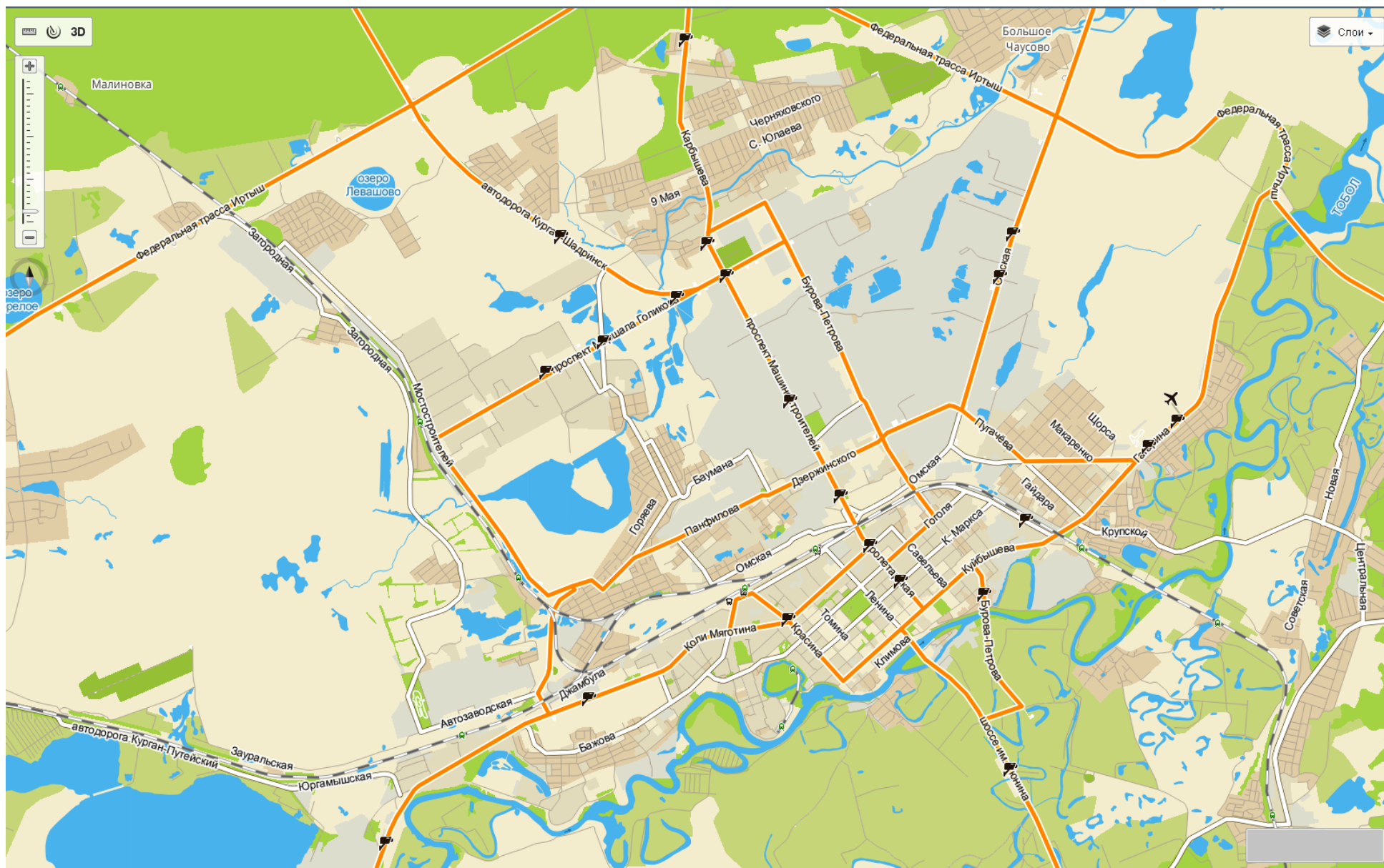


Рисунок 10. Расположение комплексов фото- и видеофиксации на автомобильных дорогах города Кургана
 Источник: 2ГИС Курган (январь 2017 г.), слой «Камеры ГИБДД» (ООО «ДубльГИС»).

1.11 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения⁵⁴

Атмосферный воздух – один из важнейших факторов среды обитания человека, характеризующих санитарно-эпидемиологическое благополучие населения. Степень его загрязнения относится к числу приоритетных факторов, влияющих на здоровье населения.

В 2015 г. лабораторией ФБУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии в Курганской области» проведены исследования проб атмосферного воздуха в 6 мониторинговых точках Курганской области, в т.ч. в городе Кургане. Наблюдение осуществлялось за содержанием 7 веществ: диоксида азота, взвешенных веществ, оксида углерода, диоксида серы, углерод (сажа), свинца, формальдегида. По результатам многолетних наблюдений составлен Региональный информационный фонд данных социально-гигиенического мониторинга (РИФ СГМ) и установлено, что ведущими загрязнителями атмосферного воздуха в городских поселениях в 2010 – 2015 гг. (превышающими ПДК_{мр}) и формирующими основную долю неудовлетворительных проб являются взвешенные вещества и диоксид азота.

В 2015 г. отмечается незначительное увеличение доли проб атмосферного воздуха городских поселений с уровнем загрязнения, превышающим гигиенические нормативы, по сравнению с 2014 г. (с 1,5 % в 2014 г. до 1,63 % в 2015 г.).

Постоянное наблюдение за содержанием загрязняющих веществ в атмосферном воздухе в 2015 г. осуществлялось на 5 стационарных постах города Кургана, расположенных в следующих районах города:

- пост № 1 – ул. Бульвар Мира (Восточный поселок);
- пост № 2 – ул. К. Маркса – Пролетарская (Центральная часть города);
- пост № 3 – ул. Отдыха 7А (Северо-Западная часть города);
- пост № 4 – ул. К. Мяготина – Р. Зорге (Центральная часть города);
- пост № 5 – ул. Бажова (Западный поселок).

Проводились замеры загрязнения воздуха взвешенными веществами, диоксидом серы, оксидом углерода, диоксидом азота, сажей, формальдегидом и бенз(а)пиреном (табл. 28).

Таблица 28
Среднегодовые концентрации вредных веществ в атмосферном воздухе города Кургана⁵⁵

Наименование веществ	Ед. изм.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	Темп роста/снижение 2015/2011 гг., %
Оксид углерода	Доли ПДК	0,9	0,7	0,6	0,5	0,7	78
Диоксид азота		0,8	1,0	1,3	0,8	1,1	138
Сажа		1,2	1,4	1,2	0,8	0,8	67
Формальдегид		4,0	6,7	6,3	1,4	1,9	48
Бенз(а)пирен		2,4	5,4	3,1	2,7	3,0	125

⁵⁴ Источник: Департамент природных ресурсов и охраны окружающей среды Курганской области. Природные ресурсы и охрана окружающей среды Курганской области в 2015 г. Доклад. - Курган, 2016. - 225 с.

⁵⁵ Источник: Департамент природных ресурсов и охраны окружающей среды Курганской области. Природные ресурсы и охрана окружающей среды Курганской области в 2015 г. Доклад. - Курган, 2016. - 225 с.

Среднегодовые концентрации других примесей находились значительно ниже уровня ПДК.

Максимальные из разовых концентраций в течение года превысили ПДК: по бенз(а)пирену – в 11,5 раза, формальдегиду – в 7,6 раз, саже – в 4,9 раза, взвешенным веществам – в 5,0 раз, оксиду углерода – в 5,0 раз, диоксиду азота – в 2,4 раза. Наиболее высокий уровень загрязнения атмосферы отмечается в северо-западной части города Кургана (пост № 3), где среднегодовые концентрации превысили норму по бенз(а)пирену в 4,0 раза, оксиду углерода – в 1,6 раза, формальдегиду – в 4,2 раза.

Уровень загрязнения атмосферы в городе Кургане характеризуется как высокий (В) и определяется значениями:

- СИ (стандартный индекс, наибольшая измеренная в городе максимальная разовая концентрация любого вещества, деленная на ПДК), равным 11,5 для бенз(а)пирена;

- НП (наибольшая повторяемость, процент превышения любым веществом в городе), равной 25,9% для формальдегида и 92% для бенз(а)пирена.

С целью предотвращения угрозы жизни и здоровью населения организованы система оповещения и государственный контроль за проведением юридическими лицами мероприятий по уменьшению выбросов и их эффективностью, включая химико-аналитический контроль в периоды неблагоприятных метеоусловий (НМУ).

Мероприятия по сокращению выбросов при НМУ проведены 15 предприятиями. Мероприятия по регулированию выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух, контроль за их исполнением и анализ эффективности проводились по 13 периодам НМУ общей продолжительностью 44 календарных дня (за аналогичный период 2014 г. – 3 эпизода общей продолжительностью 14 календарных дней). Информация о состоянии атмосферного воздуха в периоды НМУ регулярно размещается на официальном сайте Департамента природных ресурсов и охраны окружающей среды Курганской области.

В 2015 г. общий объем выбросов загрязняющих веществ в атмосферу в городе Кургане составил 37,2 тыс. т, что составляет 33% от общего объема выбросов в Курганской области. В период 2011 – 2015 гг. наблюдается тенденция снижения выбросов загрязняющих веществ в атмосферу – снижение на 40% (табл. 29).

На долю выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от автотранспорта в городе Кургане приходится 58% в общей структуре выбросов. В течение рассматриваемого периода доля выбросов от автотранспорта сократилась с 68% в 2011 г. до 58% в 2015 г.

В 2015 г. выбросы загрязняющих веществ в атмосферу от автотранспорта в городе Кургане составили 21,7 тыс. т, что в 2 раза ниже уровня 2011 г. В структуре выбросы загрязняющих веществ в атмосферу от автотранспорта наибольший удельный вес приходится на оксид углерода – 80% (17,3 тыс. т в 2015 г.).

Таблица 29

Выбросы загрязняющих веществ в атмосферу в городе Кургане⁵⁶

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	Темп роста/снижение 2015/2011 гг., %
1	Выбросы загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников							
	Курганская область	т	47 212	41 115	54 718	43 404	51 737	110
	Курган	т	19 650	17 809	14 157	16 041	15 523	79
	доля	%	42	43	26	37	30	
2	Выбросы загрязняющих веществ в атмосферу от автотранспорта							
	Курганская область	т	127 042	77 600	83 000	60 000	61 000	48
	Курган	т	42 386	20 100	20 900	21 400	21 700	51
	доля	%	33	26	25	36	36	
3	Выбросы загрязняющих веществ в атмосферу, всего							
	Курганская область	т	174 254	118 715	137 718	103 404	112 737	65
	Курган	т	62 036	37 909	35 057	37 441	37 223	60
	доля	%	36	32	25	36	33	
4	Структура выбросов загрязняющих веществ в атмосферу в городе Кургане	%	100	100	100	100	100	
	от стационарных источников		32	47	40	43	42	
	от автотранспорта		68	53	60	57	58	
5	Структура выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от автотранспорта в городе Кургане, в т.ч.:	%	100	100	100	100	100	
	Оксид углерода		70	83	79	79	80	
	Оксиды азота		18	9	9	9	9	
	ЛОС		-	5	11	10	10	
	Метан		-	1,5	0,5	0,5	0,5	

⁵⁶ Источник: Департамент природных ресурсов и охраны окружающей среды Курганской области. Природные ресурсы и охрана окружающей среды Курганской области в 2015 г. Доклад. - Курган, 2016. - 225 с.

Выбросы загрязняющих веществ в атмосферу от автотранспорта (значения за 2012 – 2015 гг.) приняты по данным Федеральной службы по надзору в сфере природопользования (сведения размещены в Единой межведомственной информационно-статистической системе fedstat.ru).

Помимо загрязнения атмосферного воздуха выбросами загрязняющих веществ от автотранспорта, которое является основным фактором негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения, можно выделить следующее:

- расположение аэропорта в черте города, направление основной полосы ИВПП и трасс полетов оказывают отрицательное воздействие на городскую среду, что выражается повышенным шумовым воздействием и расположением части жилых районов города в зоне полосы воздушного подхода, где не обеспечивается безопасность проживания;

- основными видами воздействия железнодорожного транспорта на окружающую среду являются: выбросы твердых, жидких и газообразных веществ во все компоненты среды; отчуждение территорий; потребление предприятиями и подвижным составом воды, топливных ресурсов и электроэнергии; шум и вибрация. Еще один потенциально опасный для окружающей среды вид воздействия – перевозка взрывчатых, химических и прочих опасных грузов.

1.12 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры города Кургана

Город Курган характеризуется высоким уровнем транспортной доступности территории, обусловленный наличием элементов инфраструктуры всех основных видов транспорта (железнодорожный, воздушный и автомобильный, за исключением водного). Транспортные магистрали, проходящие по территории города, являются частью международных транспортных коридоров, аэропорт города Кургана открыт для выполнения международных полетов.

Город Курган имеет важное значение как региональный транспортный узел Зауралья, обеспечивающий пригородные и междугородние перевозки в Курганской области железнодорожным и автомобильным транспортом.

Имея развитую транспортную инфраструктуру и внешние коммуникации, территория города Кургана в настоящее время сталкивается со следующими ограничениями и проблемами развития:

- высокий уровень нагрузки на транспортную инфраструктуру от транзитных потоков транспорта (загруженность автомобильных дорог и создание помех для движения, преждевременный износ автомобильных дорог и сокращение сроков службы дорожных одежд и покрытий, повышенный уровень загрязнения окружающей среды, снижение безопасности дорожного движения и т.д.);

- необходимость пересечения естественных преград, разделяющих территорию города (р. Тобол, р. Черная, железнодорожная магистраль);

- недостаточная связанность удаленных и новых территорий города;

- зажатость существующей улично-дорожной сети.

Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры города Кургана выполнена по методу SWOT-анализа по каждому виду транспортной инфраструктуры и включает (табл. 30):

- анализ сильных сторон (конкурентные преимущества, естественные и созданные факторы и превосходства);
- анализ слабых сторон (отсутствующие или слабо развитые конкурентные факторы);
- формулирование возможностей (благоприятные тенденции и потенциалы развития);
- определение угроз (неблагоприятные тенденции, риски для качественного развития).

Таблица 30

SWOT-анализ существующих условий и перспектив развития транспортной инфраструктуры города Кургана

Вид транспортной инфраструктуры	Сильные стороны	Слабые стороны
Железнодорожный транспорт	• Через город Курган проходит Транссибирская железнодорожная магистраль (Южноуральский ход: Самара – Челябинск – Курган – Омск), которая обеспечивает связь с Центральной Россией, Сибирью и Дальним Востоком • Курганский железнодорожный узел является крупнейшим узлом на территории Курганской области, входящим в состав Южно-Уральской железной дороги • В городе Кургане действуют 2 железнодорожных вокзала: Центральный и Пригородный, состояние - удовлетворительное • Рост грузооборота железнодорожного транспорта Курганской области (темп роста 2015/2011 гг. – в 2,5 раза) • Развитое пригородное железнодорожное сообщение (число отправок пассажиров в 2015 г. – 1,4 млн чел.)	• Основное значение Курганского железнодорожного узла – транзитное (90% грузооборота составляют транзитные перевозки), местные грузовые перевозки составляют всего лишь 10% грузооборота узла • Существенное снижение отправок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования как в прямом (темп снижения 2015/2011 гг. – на 20%), так и в пригородном сообщении (темп снижения 2015/2011 гг. – в 2 раза) • Недостаточное развитие инфраструктуры отдельных грузоотправителей (отсутствие вагонных весов у предприятий) • Отсутствие работ в некоторых организациях по приведению в надлежащее состояние технических устройств на железнодорожных путях необщего пользования (замена кранового хозяйства, установка габаритных ворот, смотровые эстакады, строительство повышенного пути и т. д.)
Воздушный транспорт	• На территории города функционирует аэропорт федерального значения – аэропорт Курган (аэропорт административного центра (столицы) субъекта РФ), класс аэропорта – 3, пропускная способность аэровокзала – 80 чел./ч. • В 2015 г. аэропорт Курган открыт для выполнения международных полетов воздушных судов, установлен воздушный грузопассажирский работающий на нерегулярной основе многосторонний пункт пропуска через государственную границу РФ • Аэропорт Курган способен принимать основные классы воздушных судов, состояние инфраструктуры – удовлетворительное	• Слаборазвитое воздушное сообщение: – удельный вес отправок пассажиров из аэропорта Курган составляет 1,3% от общего количества по Уральскому МТУ; – регулярные рейсы осуществляются по малому кругу направлений (1 - круглогодично, еще 2 - в летний период). • Снижение перевозок пассажиров из аэропорта Курган (темп снижения 2015/2014 гг. – на 8%), отмена в 2015 г. рейсов в Санкт-Петербург и Екатеринбург

Вид транспортной инфраструктуры	Сильные стороны	Слабые стороны
Автомобильный транспорт	• Город Курган имеет высокий уровень обеспеченности коммуникациями внешнего автомобильного транспорта: – автомобильная дорога федерального значения Р-254 «Иртыш» (Челябинск – Курган – Омск – Новосибирск) (ранее – М-51 «Байкал» (от Челябинска через Курган, Омск, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ до Читы)); – автомобильная дорога федерального значения «Подъезд к г. Тюмени от автомобильной дороги Р-254 «Иртыш» (М-51 «Байкал»))» (Курган – Тюмень); – автомобильная дорога федерального значения Р-354 Екатеринбург – Шадринск – Курган; – автомобильные дороги регионального и местного значения. • Наблюдается снижение доли автомобильных дорог местного значения, несоответствующих нормативным требованиям (в 2013 г. – 84%, в 2015 г. – 78%) • Автовокзал в удовлетворительном состоянии, находится центральной части города рядом с железнодорожным вокзалом • Рост объемов перевезенных грузов и грузооборота грузового автомобильного транспорта города Кургана (темп роста 2015/2011 гг. – 101% и 166% соответственно) • Существенный вклад грузового транспорта города Кургана в показатели работы транспортного комплекса области (23% от объема перевезенных грузов и 66% грузооборота Курганской области) • Предприятия города Кургана являются основными перевозчиками пассажиров в Курганской области по внутригородским, пригородным и международным	• Снижение объемов перевезенных пассажиров по внутригородским, пригородным и международным маршрутам (темп снижения 2015/2011 гг. – на 19%), пассажирооборота – на 20% соответственно • Улично-дорожная сеть города Кургана зажата существующей застройкой и имеет ограничения по пропускной способности • Проезжие части большинства магистралей и искусственных сооружений города Кургана имеют ширину 15 м, что позволяет организовать по ним движение по двум полосам в одном направлении • Отсутствие развития сети дорог в городе, показатель протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения в 2011 – 2015 гг. оставался неизменным - 487,1 км, из них с твердым покрытием – 361 км • Неудовлетворительное состояние автомобильных дорог общего пользования местного значения города Кургана (в 2015 г. – 78% от общей протяженности не соответствуют нормативным требованиям) • Ряд мостов и путепроводов города Кургана нуждается в реконструкции • Существующие основные транспортные магистрали города Кургана перегружены и нуждаются в создании дублеров для разгрузки территорий, на пересечениях городских магистральных улиц и дорог общегородского значения необходимо строительство развязок в разных уровнях • Незрелость сети автомобильных дорог для обеспечения инфраструктурой 14 населенных пунктов, вошедших в состав города Кургана микрорайонами города • Повышение интенсивности дорожного движения в условиях увеличивающегося парка автотранспортных средств при неизменной протяженности улично-дорожной сети

Вид транспортной инфраструктуры	Сильные стороны	Слабые стороны
	маршрутам (77% от кол-ва перевезенных пассажиров и 70% пассажирооборота области приходится на город Курган) • Число автомобилей (легковых и грузовых автомобилей, автобусов) в собственности юридических и физических лиц, зарегистрированных в городе Кургане, увеличивается (темп роста 2015/2011 гг. – 116%), 35% - от парка Курганской области • Высокий уровень автомобилизации населения города Кургана (284,6 авт./чел. в 2016 г.), который имеет тенденцию к увеличению (темп роста 2016/2011 гг. – 120%)	• Отсутствие ливневой канализации на большей части улично-дорожной сети, существующая сеть ливневой канализации находится в неудовлетворительном состоянии • Недостаточный уровень (наличие недостатков и проблем) содержания улиц и дорог, объектов дорожно-транспортной инфраструктуры в безопасном для дорожного движения состоянии • Снижение общей площади отремонтированных дорог улично-дорожной сети города Кургана (в 2015 г. отремонтировано 216,7 тыс. м², в 2014 г. – 254,2 тыс. м²), существующий уровень ремонтов дорожной сети существенно отстает от потребности • Недостаток мест для хранения автомобилей (40% общего числа автомобилей хранится на внутридворовой территории и краевых полосах проезжих частей), что приводит к снижению пропускной способности улично-дорожной сети
Пешеходное и велосипедное движение	• Пешеходное движение осуществляется как по тротуарам, так и по выделенной пешеходной зоне (2 участка) • Наличие выделенных участков для пешеходного движения в городе Кургане в целом достаточно, расширение за счет существующей улично-дорожной сети нецелесообразно	• Имеются недостатки в организации движения пешеходов (отсутствие пешеходных переходов в разных уровнях с автомобильной дорогой, отсутствие ограждений проезжей части, большие разрывы между пешеходными переходами и др.) • Недостатки содержания инфраструктуры для пешеходного движения (наледь, неудовлетворительное состояние разметки, отсутствие дублирующих дорожных знаков «Пешеходный переход» и др.) • Велосипедное движение в городе Кургане развито слабо, специализированная инфраструктура для велосипедного движения отсутствует • Низкая культура водителей, велосипедистов и пешеходов, способствующая аварийным ситуациям на дорогах

Вид транспортной инфраструктуры	Сильные стороны	Слабые стороны
Городской транспорт общего пользования	• Удовлетворительный показатель регулярности автобусного движения (в 2015 г. - 0,83), который увеличивается (в 2014 г. – 0,51) • Преимущественное использование автобусами более экологичного газомоторного топлива (96% от общего числа автобусов в 2015 г.) • Качество работы автобусов оценивается населением как удовлетворительное (сумма оценок «удовлетворительно» и «хорошо» по опросу населения для работы в часы «пик» и в межпиковое время – 50% и 74% опрошенных соответственно)	• Снижение пассажиропотока на муниципальной маршрутной сети (темп снижения 2015/2011 гг. на 24%) • Избыточная плотность маршрутной сети города (3,0 км/км² при норме 2,0-2,8 км/км²), обусловленная дублированием маршрутов и преобладанием беспересадочных маршрутов • Неудовлетворительная оценка качества работы автобусов в вечернее время (оценка «плохо» - 51% опрошенных) • Основной парк перевозчиков составлен из автобусов малой вместимости (95% автобусов марки «ПАЗ» вместимостью от 42 до 54 пассажиров), имеется недостаток автобусов большой вместимости • Недостаточно развитая инфраструктура для транспорта общего пользования, к основным недостаткам которой относятся: – остановки не оборудованы павильонами ожидания (324 шт.); – конечные остановочные пункты не оборудованы туалетами для водителей и кондукторов (18 шт.); – отсутствуют заездные карманы (205 шт.); – требуется перенос остановочного пункта или пешеходного перехода (19 шт.); – имеются конечные остановки и разворотные площадки, не позволяющие эксплуатацию автобусов большого класса или не обеспечивающие возможность межсменного отстоя (8 шт.). • Отсутствие возможности обеспечения равной доступности для маломобильных групп населения на городском транспорте общего пользования • Отсутствие возможности осуществления перевозок по регулируемым тарифам

Вид транспортной инфраструктуры	Возможности	Угрозы
Железнодорожный транспорт	• Строительство логистического центра в Курганской области и увеличение спроса на грузовые перевозки • Рост производства в отраслях и видах деятельности, являющихся специализацией Курганской области (машиностроение, химическая и пищевая промышленность, производство пиломатериалов, строительных материалов, лекарственных средств), сопровождающийся повышением спроса на железнодорожные перевозки грузов • Концентрация промышленного производства Курганской области в городе Кургане (более 60% обрабатывающей промышленности региона)	• Конкуренция со стороны соседних регионов за обслуживание транзитных потоков грузов (Челябинская, Свердловская, Омская области) • Откладывание планов по реализации инвестиционных проектов на территории города, «сжатие» инвестиционной активности
Воздушный транспорт	• Развитие медицинского кластера города Кургана и лечебного туризма в Курганской области • Расширение сети внутренних перевозок, открытие новых востребованных направлений • Открытие многостороннего пункта пропуска через государственную границу в аэропорту города Кургана, позволяющего увеличить пассажиропоток аэропорта за счет авиапассажиров, вылетающих за рубеж через аэропорты соседних регионов (Екатеринбург, Челябинск, Тюмень) • Запуск международных рейсов с расширением географии полетов • Строительство логистического центра в Курганской области и увеличение спроса на грузовые авиаперевозки	• Отсутствие достаточного спроса на авиационные перевозки в Курганской области • Снижение доходов и уровня платежеспособности населения при одновременном повышении стоимости авиабилетов • Снижение численности населения города Кургана и Курганской области, формирующих основной спрос на авиаперевозки

Вид транспортной инфраструктуры	Возможности	Угрозы
Автомобильный транспорт	• Разработка комплексной схемы организации дорожного движения на территории города Кургана • Внедрение современных средств регулирования дорожного движения (оборудование перекрестов светофорными объектами, установка светофорных объектов с кнопкой вызова пешеходной фазы, установка табло обратного отсчета времени на светофорных объектах и др.) • Выполнение мониторинга дорожной обстановки в городе Кургане • Строительство автомобильного транспортного коридора в южной части города Кургана в обход основных городских магистралей для исключения негативного воздействия транзитных потоков • Строительство магистралей-дублеров существующих магистральных улиц, функционирующих в режиме повышенной интенсивности дорожного движения • Строительство многоуровневых развязок на пресечениях городских магистральных улиц и дорог общегородского значения • Увеличение финансирования расходов на реконструкцию и содержание объектов дорожно-транспортной инфраструктуры в безопасном для дорожного движения состоянии • Строительство ливневой канализации в районах, не обеспеченных инфраструктурой по отводу воды с проезжей части • Формирование законопослушного поведения участников дорожного движения • Организация и проведение профилактических мероприятий с различными категориями участников дорожного движения	• Усиление негативного влияния на состояние улично-дорожной сети города вследствие возросших транзитных потоков при отсутствии /недостаточности инфраструктуры для транзитного движения • Повышение интенсивности дорожного движения, увеличение продолжительности «пробок», заторов, аварийности дорожного движения • Повышение нагрузки на улично-дорожную сеть от интенсивного использования личных автомобилей в ущерб использованию общественного транспорта • Ограниченность городской территории с точки зрения развития парковочного пространства

Вид транспортной инфраструктуры	Возможности	Угрозы
Пешеходное и велосипедное движение	• Экологическая реабилитация водных объектов и обустройство пешеходных зон в прибрежной части города Кургана • Строительство и реконструкция транспортных переходов (ж/д, мостов) • Обустройство инфраструктуры для велосипедного движения на отдельных территориях при строительстве автомобильных дорог • Создание велоинфраструктуры (дорожки, пункты проката, парковки)	• Ограничения существующей планировочной структуры города для развития пешеходного и велосипедного движения (раздробленностью селитебных территорий города на отдельные районы, их разобщенность, наличие транзитных транспортных магистралей, перерезающих город и разделяющих его на отдельные районы) • Узость существующей улично-дорожной сети, не позволяющей выделить полосу для велосипедного движения в подавляющем большинстве автомобильных дорог • Повышение уровня грамотности и ответственного поведения всех участников дорожного движения, в первую очередь, детей
Городской транспорт общего пользования	• Внедрение современных средств оплаты за проезд • Упорядочение финансовых потоков, связанных с проездом в общественном транспорте пассажиров, имеющих льготы при оплате за проезд, внедрение пластиковых бесконтактных льготных карт • Замена подвижного состава на транспортные средства большей вместимости на основных пассажирообразующих направлениях • Привлечение общественности к принятию решений по развитию городского общественного транспорта • Организация транспортно-пересадочных узлов	• Рост обеспеченности личными автомобилями, и, как следствие, снижение спроса на перевозки пассажиров по внутригородским, пригородным и международным маршрутам • Снижение качества обслуживания пассажиров на городском общественном транспорте • Недостаток бюджетных средств на развитие инфраструктуры общественного транспорта и повышения уровня комфорта и безопасности перевозок пассажиров • Опережающий рост издержек на эксплуатацию транспортных средств в условиях ограниченной платежной способности населения

1.13 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры города Кургана

Нормативно-правовая база, необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры города Кургана, включает следующие документы (с изменениями и дополнениями):

- территориальное и стратегическое планирование:
 - Генеральный план города Кургана;
 - Местные нормативы градостроительного проектирования муниципального образования города Кургана, утв. Решением Курганской городской Думы от 15.06.2011 № 148;
 - Стратегия социально-экономического развития города Кургана до 2030 г.;
- среднесрочная перспектива развития:
 - Среднесрочный Прогноз социально-экономического развития муниципального образования города Кургана на 2017 – 2019 гг., утв. Постановлением Администрации города Кургана от 26.09.2016 № 6848;
 - План мероприятий на 2017 – 2020 гг. по реализации Стратегии социально-экономического развития города Кургана до 2030 г., утв. Постановлением Администрации города Кургана от 26.09.2016 № 6790;
 - Программа социально-экономического развития муниципального образования города Кургана на 2016 г. и плановый период до 2018 г., утв. Решением Курганской городской Думы от 23.12.2015 № 224;
 - Инвестиционная декларация муниципального образования города Кургана, утв. Постановлением Главы города Кургана от 31.07.2015 № 164;
- текущая деятельность в сфере транспорта и развитие транспортной инфраструктуры:
 - Перечень автомобильных дорог общего пользования муниципального образования города Кургана, утв. Постановлением Администрации города Кургана от 02.02.2011 № 766;
 - Положение о дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения на территории города Кургана, утв. Решением Курганской городской Думы от 16.06.2010 № 137;
 - Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок, утв. Постановлением Администрации города Кургана от 13.04.2016 № 2291;
 - Перспективный план развития регулярных перевозок на территории города Кургана на 2016 – 2018 гг., утв. Постановлением Администрации города Кургана от 07.07.2016 № 4559;
 - Муниципальная программа «Повышение безопасности дорожного движения в городе Кургане на 2017 – 2019 гг.», утв. Постановлением Администрации города Кургана от 14.11.2016 № 8233;
 - Муниципальная программа «Повышение эффективности функционирования городского пассажирского транспорта общего пользования в городе Кургане на 2013 –

2017 гг.», утв. Постановлением Администрации города Кургана от 30.11.2012 № 9096;⁵⁷

– План мероприятий по повышению значений показателей доступности для инвалидов объектов и услуг в установленных сферах деятельности на территории города Кургана, утв. Постановлением Администрации города Кургана от 04.12.2015 № 8924 и др.

Правовое обеспечение функционирования и развития транспортной инфраструктуры осуществляется в рамках действующего законодательства. Нормативно-правовая база, необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры города Кургана, в целом сформирована.

1.14 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

В рамках реализации Программы социально-экономического развития муниципального образования города Кургана на 2015 г. и плановый период до 2017 г., утв. Решением Курганской городской Думы от 24.12.2014 № 245, на выполнение работ по ремонту и содержанию дорог города Кургана в 2015 г. направлено 421,7 млн руб. (в 2014 г. – 573,7 млн руб., снижение на 26%), в т.ч.⁵⁸

– 74,5 млн руб. из бюджета города (18% в общем объеме; в 2014 г. – 256,0 млн руб. (45%), снижение в 3,4 раза);

– 347,2 млн руб. из областного бюджета – субсидии из дорожного фонда Курганской области (82%; в 2014 г. – 317,7 млн руб. (55%), темп роста – 109%).

В рамках реализации муниципальной программы «Повышение эффективности функционирования городского пассажирского транспорта общего пользования в городе Кургане на 2013 – 2017 гг.», утв. Постановлением Администрации города Кургана от 30.11.2012 № 9096, в 2015 г. профинансировано и освоено 35,6 млн руб. (запланировано – 61,6 млн руб.). В целях оптимизации количества действующих муниципальных программ постановлением Администрации города Кургана от 04.02.2016 № 582 программа признана утратившей силу с 01.01.2016.

На реализацию муниципальной программы города Кургана «Основные направления благоустройства территории города Кургана на 2013 – 2020 годы», утв. Постановлением Администрации города Кургана от 20.11.2012 № 8653, в 2015 г. освоены финансовые средства в размере 808,8 млн руб., в т.ч. из городского бюджета – 380,9 млн руб. (47%), из областного бюджета – 427,9 млн руб. (53%). На содержание автомобильных дорог общего пользования (подпрограмма «Благоустройство магистральных улиц города») в бюджете города освоены средства в размере 105,4 млн руб.

В 2016 г., в рамках муниципальной программы «Основные направления благоустройства территории города Кургана на 2013 – 2020 гг.», освоено 477,1 млн руб. В сфере дорожной деятельности выполнялись работы по содержанию пешеходных зон, улиц и дорог Кургана, технических средств организации

⁵⁷ Отменена Постановлением Администрации города Кургана от 04.02.2016 № 582.

⁵⁸ Источник: Решение Курганской городской Думы от 26.05.2016 № 99 «Об отчете Администрации города Кургана о выполнении в 2015 г. Программы социально-экономического развития муниципального образования города Кургана на 2015 г. и плановый период до 2017 г., утв. Решением Курганской городской Думы от 24.12.2014 № 245».

дорожного движения. На ремонт дворовых и междворовых проездов, улично-дорожной сети потрачено 168,3 млн руб.⁵⁹

Финансирование мероприятий муниципальной программы «Повышение безопасности дорожного движения в городе Кургане на 2017 – 2019 гг.», утв. Постановлением Администрации города Кургана от 14.11.2016 № 8233, в 2015 г. составило 0,4 млн руб. (план – 0,5 млн руб.), в 2016 г. – 0,66 млн руб. (план – 0,73 млн руб.).

⁵⁹ Официальный сайт Администрации города Кургана.

2 Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории города Кургана

2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития города Кургана

Прогноз социально-экономического и градостроительного развития города Кургана сформирован с учетом и на основании следующих основных документов:

- Генеральный план города Кургана;
- Стратегия социально-экономического развития города Кургана до 2030 г.;
- Среднесрочный Прогноз социально-экономического развития муниципального образования города Кургана на 2017 – 2019 гг., утв. Постановлением Администрации города Кургана от 26.09.2016 № 6848.

При формировании прогноза социально-экономического и градостроительного развития города Кургана приняты следующие положения:

- при наличии показателя в Среднесрочном Прогнозе социально-экономического развития муниципального образования города Кургана на 2017 – 2019 гг.:

- оценка 2016 г., прогноз 2017 – 2019 гг. – приняты по среднесрочному прогнозу;
- 2025 г., 2030 г. – в соответствии с целевым сценарием развития Стратегии социально-экономического развития города Кургана до 2030 г.;

- при отсутствии показателя в Среднесрочном Прогнозе социально-экономического развития муниципального образования города Кургана на 2017 – 2019 гг.:

- 2020 г., 2025 г., 2030 г. – в соответствии с целевым сценарием развития Стратегии социально-экономического развития города Кургана до 2030 г.

- корректировка прогнозных показателей с учетом существующей социально-экономической ситуации.

В Стратегии социально-экономического развития города Кургана до 2030 г. в качестве базового сценария развития предложен умеренно-оптимистичный вариант. Реализация базового (целевого) сценария позволит обеспечить, во-первых, наиболее оптимальное социально-экономическое развитие города со стабилизацией численности населения – ключевого актива муниципального образования, во-вторых, достижение целевых ориентиров, заложенных в стратегических и программных документах регионального и федерального уровней.

Умеренно-оптимистичный сценарий предусматривает высокие темпы роста показателей социально-экономического развития города на фоне общего улучшения экономического состояния Российской Федерации в долгосрочной перспективе, а также рационального использования существующих ресурсов и генерации новых драйверов роста экономики. Необходимыми условиями развития города по умеренно-оптимистичному сценарию является активная деятельность руководства муниципального образования в части выделенных приоритетных направлений

развития экономики, повышения инвестиционной привлекательности территории, привлечения в город трудоспособного населения и снижения оттока молодежи, повышения качества городской среды.

Основные показатели прогноза социально-экономического и градостроительного развития города Кургана представлены в табл. 31.

Среднегодовая численность населения

В соответствии с Генеральным планом города Кургана расчетная численность населения увеличится за счет естественного прироста и к 2028 г. составит 335,0 тыс. чел. (базовый вариант – 2 вариант «реалистичный»).

На сегодняшний момент с учетом сложившейся социально-экономической ситуации (низкий естественный прирост, высокий уровень миграционного оттока) достижение данного показателя маловероятно.

В связи с этим в прогноз социально-экономического и градостроительного развития города Кургана принята численность населения в соответствии со Стратегией социально-экономического развития города Кургана до 2030 г. по целевому (умеренно-оптимистичному) сценарию – 329 946 чел. к 2030 г.

Таким образом, среднегодовая численность населения города Кургана в 2028 г. составит 328 843 чел.

Промышленное производство

Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг по обрабатывающим производствам увеличится в 2,4 раза, что обусловлено реализацией инвестиционных проектов на территории города.

Перечень инвестиционных проектов, реализуемых организациями города Кургана сроком реализации до 2018 г., представлен в Программе социально-экономического развития муниципального образования города Кургана на 2016 г. и плановый период до 2018 г., утв. Решением Курганской городской Думы от 23.12.2015 № 224. В портфель инвестиционных проектов, планируемых к реализации, включены проекты таких организаций как ОАО «Курганмашзавод» (создание новых мощностей спецтехники и компонентной базы двойного назначения), ГУП «Лен Зауралья» (строительство льнозавода в городе Кургане), ОАО «Кургансельмаш» (создание «Курганского литейного центра арматуростроения»; Курганского территориально-отраслевого комплекса (кластера) «Новые технологии арматуростроения») и др.

В период до 2020 г. также планируется реализация следующих инвестиционных проектов промышленных организаций города Кургана: ООО «Велфарм» (строительство завода лекарственных средств), группа компаний SLC (производство мобильных буровых установок большой грузоподъемности), ООО «ПромТехСервис» (создание Курганского станкостроительного завода).

Таблица 31

Прогноз социально-экономического и градостроительного развития города Кургана

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	2015 г.	2016 г.	1 этап (2017 - 2021 гг.)					2 этап (2022 - 2028 гг.)	Целевое значение к 2030 г. в соотв. со ССЭР	Темп роста/ снижение 2028/ 2015 гг., %
					2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2028 г.		
			факт	оценка/ прогноз	прогноз	прогноз	прогноз	прогноз	прогноз	прогноз		
1	Прогноз социально-экономического и градостроительного развития города Кургана											
1.1	Среднегодовая численность населения	тыс. чел.	325,740	325,072	324,885	324,845	324,902	325,283	325,664	328,843	329,946	101
1.2	Среднемесячная заработная плата в организациях (по полному кругу организаций: крупные, средние, малые (без микро))	руб.	25 683	26 726	27 885	29 224	30 541	35 898	41 255	73 767	81 157	287
1.3	Уровень общей безработицы	%	6,46	6,33	6,15	5,95	5,75	5,34	4,93	3,30	3,30	51
1.4	Отгружено товаров собственного производства, выполнено работ и услуг по чистым видам экономической деятельности	млн руб.	69 287,0	71 871,0	75 505,0	80 020,0	83 579,0	87 751,7	96 356,0	143 493,6	-	207
	обрабатывающие производства	млн руб.	54 258,5	55 212,1	59 288,6	63 983,0	67 620,7	72 096,4	80 345,0	128 361,2	138 376,0	237
	производство, распределение электроэнергии, газа и воды	млн руб.	15 028,5	16 658,9	16 216,4	16 037,0	15 958,3	15 655,3	16 011,0	15 132,4	-	101
1.5	Оборот розничной торговли	млн руб.	64 023,0	66 111,2	68 199,4	70 287,6	72 375,8	74 464,0	77 442,2	98 656,8	104 858,0	154
1.6	Оборот общественного питания	млн руб.	2 666,0	2 707,6	2 749,2	2 790,8	2 832,4	2 874,0	2 956,8	3 543,0	3 713,0	133

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	2015 г.	2016 г.	1 этап (2017 - 2021 гг.)					2 этап (2022 - 2028 гг.)	Целевое значение к 2030 г. в соотв. со ССЭР	Темп роста/ снижение 2028/ 2015 гг., %
					2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2028 г.		
			факт	оценка/ прогноз	прогноз	прогноз	прогноз	прогноз	прогноз	прогноз		
1.7	Платные услуги населению	млн руб.	9 890,3	12 410,8	14 931,4	17 451,9	19 972,5	22 493,0	23 420,4	30 391,0	32 565,0	307
1.8	Площадь жилищного фонда, всего	тыс. м²	7 831,6	7 996,8	8 154,6	8 316,0	8 626,1	8 945,3	9 196,8	11 088,6	11 680,1	142
1.9	Прирост площади жилищного фонда	тыс. м²	115,4	165,2	157,8	161,4	310,1	319,1	251,5	294,4	-	255
1.10	Общая площадь жилых помещений, приходящаяся в среднем на одного жителя, - всего	м²/чел.	24,1	24,6	25,1	25,6	26,6	27,5	28,2	33,7	35,4	140

Жилищный фонд

В соответствии с Генеральным планом города Кургана к 2028 г. общий объем жилищного фонда составит 8 375,0 тыс. м², средняя обеспеченность населения общей площадью квартир – 25,0 м²/чел.

На основании среднесрочного Прогноза социально-экономического развития муниципального образования города Кургана на 2017 – 2019 гг., утв. Постановлением Администрации города Кургана от 26.09.2016 № 6848, достижение данных показателей запланировано в период 2017 – 2019 гг.

В связи с этим в прогноз социально-экономического и градостроительного развития города Кургана принята общая площадь жилых помещений, приходящаяся в среднем на одного жителя, в соответствии со Стратегией социально-экономического развития города Кургана до 2030 г. по целевому (умеренно-оптимистичному) сценарию – 35,4 м²/чел. к 2030 г.

На основании прогнозируемой численности населения и обеспеченности жилыми помещениями сформирован прогноз площади жилищного фонда. Общая площадь жилищного фонда к 2028 г. составит 11 088,6 тыс. м².

В соответствии с муниципальной адресной программой «Переселение граждан из аварийного жилищного фонда в городе Кургане на период 2013 – 2017 гг.», утв. Постановлением Администрации города Кургана от 08.04.2014 № 2629, планируется снос аварийных многоквартирных жилых домов. Всего программой предусмотрена ликвидация 35,01 тыс. м² аварийного жилищного фонда.

Застройка объектами капитального строительства планируется в следующих перспективных районах города Кургана:

- район Заозерный: застройка микрорайонов 8, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, продолжение комплексной застройки 4, 7, 11, 6а микрорайонов, точечная застройка в существующих микрорайонах 1, 2, 3, 5, 6;

- мкр. Левашово-2 для комплексного освоения и предоставления земельных участков многодетным семьям;

- по ул. 2-я Часовая;

- точечная застройка по пр. Конституции, центральной части города;

- в квартале улиц К. Маркса – Односторонка – Советская – Бурова-Петрова;

- в квартале улиц ул. Бурова-Петрова – Гоголя, ограниченная участками Академии труда и социальных отношений, детского сада № 61, гимназии № 27;

- в квартале улиц Куйбышева – Красина – Томина – р. Тобол;

- в квартале улиц Климова – Сибирская – Бурова-Петрова;

- в квартале улиц Дзержинского – Машиностроителей – Отдыха – Калинина;

- мкр. Рябково;

- мкр. Восточный;

- мкр. Пригородный, Черемухово;

- мкр. Зайково, Южный, Чистое поле, Левашово, Радужный;

- севернее микрорайона Зайково и др.

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

Железнодорожный транспорт

Статистическая информация по объемам и характеру передвижения населения и перевозок грузов в разрезе муниципальных образований (по станциям железной дороги на территории муниципального образования) в открытом доступе отсутствует.⁶⁰

Управлением Федеральной службы государственной статистики по Свердловской области и Курганской области (ранее – Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Курганской области) информация по объемам и характеру передвижения населения и перевозок грузов формируется в целом по Южно-Уральской железной дороге на территории Курганской области.

На основании вышеизложенного прогноз транспортного спроса города Кургана, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по железнодорожному транспорту не формируется.

Воздушный транспорт

Прогноз транспортного спроса на услуги аэропорта сформирован с учетом реализации инвестиционного проекта по созданию воздушного грузопассажирского работающего на нерегулярной основе многостороннего пункта пропуска через государственную границу РФ в аэропорту города Кургана.

Реализация проекта предполагает проведение капитального ремонта имеющегося имущества аэропортового комплекса, строительство нового грузового терминала, проведение рекламной кампании для привлечения пассажиров и повышения конкурентоспособности аэропорта Курган перед аэропортами соседних регионов.

Реализация проекта обеспечит расширение географии полетов, увеличение количества обслуживаемых воздушных судов, грузов и пассажиров.

К 2028 г. планируется увеличение пассажиропотока на внутренних перевозках в 2 раза. Рост пассажиропотока планируется за счет увеличения частоты движения на линии Курган – Москва – Курган, в т.ч. за счет организации рейсов в вечернее время, организации рейсов в летний период в Сочи, Симферополь, открытие новых авиалиний и маршрутных сетей (Санкт-Петербург, Красноярск, Хабаровск, Новосибирск и др.).

С 2018 г. планируется выполнение международных перелетов в следующие города:

- 2018 г. – Франкфурт-на-Майне, Ташкент, Баку, Дубай, Бангкок, Анталия, Шарм-Эль-Шейх, Хургада;
- 2020 г. – Нячанг, Пекин;

⁶⁰ В соответствии с федеральным законодательством и нормативными документами ОАО «РЖД» предоставление информации о коммерческой, финансовой или производственной деятельности Компании (в т.ч. статистические данные, планы по стратегическому развитию ОАО «РЖД» и т.д.) являются конфиденциальными.

- 2021 г. – Салоники, Рим, Барселона;
- 2022 г. – Прага, Париж.

К 2028 г. пассажиропоток на международных перевозках составит 156,32 тыс. чел. Общий пассажиропоток аэропорта составит 305, 35 тыс. чел. (рост в 4,1 раза).

Грузопоток увеличится в 3,2 раза и в 2028 г. составит 1 484 т.

Автомобильный транспорт

Прогноз основных показателей работы грузового автомобильного транспорта организаций всех видов деятельности сформирован по существующим статистическим трендам за последние 5 лет с учетом оживлений в экономике вследствие реализации на территории города крупных инвестиционных проектов, реализации естественных конкурентных преимуществ в традиционных сферах экономической деятельности.

К 2028 г. объем перевезенных грузов (по организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства) составит 2 387,6 тыс. т, что в 1,5 раза выше уровня 2015 г.

Грузооборот сформирован на основании прогноза перевезенных грузов и средней дальности перевозок 1 т грузов, сложившейся за последние годы. Грузооборот (по организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства) к 2028 г. увеличится в 1,8 раза и составит 549,8 млн т·км.

В соответствии со Стратегией социально-экономического развития города Кургана до 2030 г. по целевому (умеренно-оптимистичному) сценарию число перевезенных пассажиров к 2030 г. составит 85,1 млн чел.

На сегодняшний момент с учетом сложившейся социально-экономической ситуации (снижение объема перевозок, в т.ч. за счет занижения показателей перевозчиками, наличие «теневого» сектора перевозок) достижение данного показателя маловероятно.

В связи с этим в прогноз транспортного спроса по автомобильному транспорту города Кургана принято число перевезенных пассажиров к 2028 г. в размере 55,4 млн чел., что на 40% превышает уровень 2015 г.

Пассажирооборот принят с учетом средней дальности поездки за последние 5 лет (9,5 км). К 2028 г. пассажирооборот увеличится на 42% и составит 532,8 млн пасс.·км.

Прогноз транспортного спроса города Кургана, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории города Кургана представлен в составе сводного прогноза основных показателей развития транспорта и транспортной инфраструктуры города Кургана (табл. 32).

2.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Развитие транспортной инфраструктуры железнодорожного и воздушного транспорта осуществляется в соответствии с федеральным законодательством и нормативными документами организаций, являющихся собственниками и/или

осуществляющими эксплуатацию объектов. В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ» к вопросам местного значения городского поселения в сфере транспорта и транспортной инфраструктуры объекты транспортной инфраструктуры железнодорожного и воздушного транспорта не относятся.

В связи с этим прогноз развития транспортной инфраструктуры по железнодорожному и воздушному транспорту не формируется.

Обеспеченность парковочными местами

В соответствии с Генеральным планом города Кургана к 2028 г. при численности населения 335,0 тыс. чел. число индивидуального автотранспорта составит около 134,0 тыс. автомобилей. Количество индивидуальных автомобилей, которое необходимо обеспечить организованными местами постоянного хранения транспорта, на конец расчетного срока составит около 122,4 тыс. ед. Необходимое количество мест постоянного хранения транспорта должно составить не менее 110 160 машино-мест.

На основании численности населения, принятой в Программе (328 843 чел. в 2028 г.), обеспеченности населения индивидуальными легковыми автомобилями (400 ед./1000 чел. к 2028 г., см. п. 2.5 настоящей Программы) и требований градостроительного проектирования, необходимое количество мест постоянного хранения транспорта к 2028 г. должно составить не менее 108 100 машино-мест.

Таким образом, к 2028 г. уровень обеспеченности парковочными местами составит 90%.

Городской общественный транспорт

В качестве показателей прогноза по развитию инфраструктуры городского общественного транспорта приняты показатели, значения которых не соответствуют установленным требованиям (нормативным/рекомендуемым значениям) и требуют мониторинга с целью развития и повышения эффективности функционирования транспортной инфраструктуры.

К 2028 г. планируется привести в соответствие с нормативными требованиями 100% остановочных пунктов городского общественного транспорта.

В соответствии с Федеральным законом от 01.12.2014 № 419-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ по вопросам социальной защиты инвалидов в связи с ратификацией Конвенции о правах инвалидов» федеральные органы государственной власти, органы государственной власти субъектов РФ, органы местного самоуправления (в сфере установленных полномочий), организации независимо от их организационно-правовых форм обеспечивают инвалидам (включая инвалидов, использующих кресла-коляски и собак-проводников) беспрепятственный доступ к объектам социальной, инженерной и транспортной инфраструктуры, в т.ч. условия для беспрепятственного доступа и пользования железнодорожным, воздушным, водным транспортом, автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городском, пригородном, междугородном сообщении, средствами связи и информации (включая средства, обеспечивающие дублирование звуковыми сигналами световых сигналов светофоров и устройств, регулирующих движение пешеходов через транспортные коммуникации).

В связи с этим к 2028 г. планируется замена подвижного состава маршрутной сети города на низкопольные автобусы, обеспечивающие доступность и безопасность их для пассажиров-инвалидов (в соответствии с «ГОСТ Р 51090-97. Государственный стандарт РФ. Средства общественного пассажирского транспорта. Общие технические требования доступности безопасности для инвалидов»).

Доля низкопольных автобусов в подвижном составе маршрутной сети города, обеспечивающих доступность и безопасность их для пассажиров-инвалидов, к 2028 г. составит 33%. С переходом на низкопольный транспорт большой вместимости и проведением оптимизации маршрутной сети общее количество низкопольных автобусов к 2028 г. составит 360 ед., из них обеспечивающие доступность и безопасность их для пассажиров-инвалидов 117 ед.

К 2028 г. планируется доведение до нормативного уровня показателей городского общественного транспорта, характеризующих доступность и уровень организации транспортной системы:

- плотность маршрутной сети – 2,5 км/км², снижение на 16%;⁶¹
- маршрутный коэффициент – 3,5, снижение на 26%;
- коэффициент регулярности движения общественного транспорта – 0,95, рост на 32%.

Достижение показателей планируется обеспечить за счет оптимизации маршрутной сети города в рамках повышения эффективности деятельности общественного транспорта.

Велосипедное передвижение населения

В соответствии со Стратегией социально-экономического развития города Кургана до 2030 г. по целевому (умеренно-оптимистичному) сценарию протяженность велосипедных дорожек к 2030 г. составит 66,5 км.

В рамках Программы к 2028 г. протяженность велосипедных дорожек увеличится до 47,1 км.

Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта представлен в составе сводного прогноза основных показателей развития транспорта и транспортной инфраструктуры города Кургана (табл. 32).

2.4 Прогноз развития дорожной сети города Кургана

В качестве показателей развития дорожной сети приняты следующие показатели, характеризующие как развитие сети, так и ее состояние:

- протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием;
- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям.

⁶¹ Плотность сети линий наземного общественного пассажирского транспорта на застроенных территориях необходимо принимать в зависимости от функционального использования и интенсивности пассажиропотоков, как правило, в пределах 1,5 – 2,5 км/км² (п. 11.14 СП 42.13330.2011. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*).

С учетом планируемых к реализации мероприятий по развитию улично-дорожной сети города Кургана, предусмотренных в Генеральном плане города Кургана, протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения к 2028 г. составит 583,3 км.⁶²

К 2028 г. планируется доведение 100% автомобильных дорог общего пользования местного значения до соответствия нормативным требованиям, а также увеличение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием до 100%.

Прогноз развития дорожной сети города Кургана представлен в составе сводного прогноза основных показателей развития транспорта и транспортной инфраструктуры города Кургана (табл. 32).

2.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

В соответствии с Генеральным планом города Кургана к 2028 г. обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями составит 400 ед./1000 чел.

Прогноз среднесуточных параметров дорожного движения выполнен в среднем по городу и для наиболее загруженных участков дорог:

- коэффициент загрузки (отношение прогнозируемой интенсивности движения к расчетной практической в свободных условиях);
- коэффициент скорости движения (отношение прогнозируемой среднесуточной скорости к максимально разрешенной в городских условиях);
- коэффициент насыщения движения (отношение плотности потока к максимальной плотности потока в свободных условиях).

В среднем по городу Кургану за период реализации Программы планируется сохранение качества обслуживания дорожного движения на уровне «С», но при этом несмотря на то, что переход на более высокий уровень обслуживания дорожного движения не прогнозируется (опережающий рост автомобилизации в условиях узости улично-дорожной сети, ограниченность финансовых ресурсов), за счет реализации комплекса мероприятий по организации дорожного движения, внедрения интеллектуальных транспортных систем и развития сети дорог ожидается улучшение показателей интенсивности, скорости движения и плотности потоков и соответствующих им коэффициентов на 25-75% к 2028 г.

Для наиболее загруженных участков дорог города Кургана Программой предусматривается существенное улучшение среднесуточных параметров дорожного движения и качественный переход к 2028 г. от уровня обслуживания «D» к уровню «С», что позволит ослабить общую напряженность на улично-дорожной сети города.

Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения представлен в составе сводного прогноза основных показателей развития транспорта и транспортной инфраструктуры города Кургана (табл. 32).

⁶² В соответствии с Генеральным планом города Кургана к 2028 г. общая протяженность улично-дорожной сети с капитальным типом покрытия составит 950,0 км.

2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Количество лиц, погибших в результате ДТП, на 2017 – 2019 гг. принято в соответствии с муниципальной программой «Повышение безопасности дорожного движения в городе Кургане на 2017 – 2019 гг.», утв. Постановлением Администрации города Кургана от 14.11.2016 № 8233.

На долгосрочную перспективу в качестве целевого ориентира принято значение в соответствии со Стратегией социально-экономического развития города Кургана до 2030 г. – 12 чел., погибших в результате ДТП, в 2030 г.

Транспортный риск (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 10 тыс. транспортных средств) и социальный риск (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тыс. населения) на 2017 – 2019 гг. приняты в соответствии с муниципальной программой «Повышение безопасности дорожного движения в городе Кургане на 2017 – 2019 гг.», утв. Постановлением Администрации города Кургана от 14.11.2016 № 8233. На долгосрочную перспективу запланировано как минимум сохранение достигнутых значений 2019 г.⁶³

Прогноз показателей безопасности дорожного движения представлен в составе сводного прогноза основных показателей развития транспорта и транспортной инфраструктуры города Кургана (табл. 32).

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

В качестве показателя оценки негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения принят показатель среднегодовой концентрации бенз(а)пирена в атмосферном воздухе города, который предусмотрен муниципальной программой «Охрана окружающей среды и экологическая безопасность города Кургана на 2014 – 2019 гг.», утв. Постановление Администрации города Кургана от 06.12.2013 № 9068.

На долгосрочную перспективу в качестве целевого ориентира принято значение среднегодовой концентрации бенз(а)пирена в атмосферном воздухе города в соответствии со Стратегией социально-экономического развития города Кургана до 2030 г. по целевому (умеренно-оптимистичному) сценарию – 0,9 ПДК в 2030 г.

К 2028 г. среднегодовая концентрация бенз(а)пирена в атмосферном воздухе города составит 1,1 ПДК.

Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения представлен в составе сводного прогноза основных показателей развития транспорта и транспортной инфраструктуры города Кургана (табл. 32).

⁶³ Справочно: В соответствии с Государственной программой Курганской области «Повышение безопасности дорожного движения в Курганской области» на 2014 – 2018 гг., утв. Постановление Правительства Курганской области от 14.10.2013 № 484, к 2018 г. в Курганской области транспортный риск составит 5,5 чел./10 тыс. ТС, социальный риск – 20,2 чел./100 тыс. чел.

Таблица 32

Прогноз основных показателей развития транспорта и транспортной инфраструктуры города Кургана

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	2015 г.	2016 г.	1 этап (2017 - 2021 гг.)					2 этап (2022 - 2028 гг.)	Темп роста/ снижение 2028/2015 гг., %
					2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2028 г.	
			факт	оценка/ прогноз	прогноз	прогноз	прогноз	прогноз	прогноз		
2	Прогноз транспортного спроса города Кургана, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории города Кургана										
2.1	Воздушный транспорт										
2.1.1	Пассажиропоток	чел.	74 837	67 472	62 759	87 383	117 281	137 066	159 185	305 345	408
	внутренние перевозки	чел.	74 837	67 472	62 759	62 783	63 801	72 036	80 345	149 025	199
	международные перевозки	чел.	0	0	0	24 600	53 480	65 030	78 840	156 320	-
2.1.2	Грузопоток	т	463	483	414	435	438	540	644	1 484	321
2.1.3	Количество рейсов	ед.	587	567	586	790	1 021	1 158	1 332	2 499	426
	внутренние перевозки	ед.	587	567	586	586	595	672	750	1 391	237
	международные перевозки	ед.	0	0	0	204	426	486	582	1 108	-
	Справочно:										
	Прогноз объемов отправок пассажиров международных авиалиний из аэропорта города Кургана										
	Количество вылетов	ед.				102	213	243	291	554	
	Отправлено пассажиров	чел.				12 300	26 740	32 515	39 420	78 160	
2.2	Автомобильный транспорт										
2.2.1	Перевезено грузов (по организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства)	тыс. т	1 598,6	1 330,9	1 507,3	1 648,5	1 699,9	1 713,2	1 867,1	2 387,6	149
2.2.2	Грузооборот (по организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства)	млн т·км	312,8	306,5	347,1	379,6	391,4	394,5	429,9	549,8	176

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	2015 г.	2016 г.	1 этап (2017 - 2021 гг.)					2 этап (2022 - 2028 гг.)	Темп роста/ снижение 2028/2015 гг., %
					2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2028 г.	
			факт	оценка/ прогноз	прогноз	прогноз	прогноз	прогноз	прогноз	прогноз	
2.2.3	Перевезено пассажиров	млн чел.	39,6	36,7	38,3	39,8	41,4	42,9	44,5	55,4	140
2.2.4	Пассажирооборот	млн пасс. · км	375,2	352,7	367,7	382,8	397,8	412,8	427,8	532,8	142
3	Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта										
3.1	Автомобильный транспорт										
3.1.1	Количество мест постоянного хранения транспорта	машино- мест	47 896	47 896	52 913	57 930	62 947	67 964	72 981	108 100	226
3.1.2	Обеспеченность парковочными местами	%	57	57	61	64	68	71	74	90	158
3.2	Городской общественный транспорт										
3.2.1	Удельный вес остановочных пунктов городского общественного транспорта, соответствующих нормативным требованиям, в общем количестве остановочных пунктов	%	-	3	11	19	27	36	44	100	-
3.2.2	Доля низкопольных автобусов в подвижном составе маршрутной сети города, обеспечивающих доступность и безопасность их для пассажиров- инвалидов	%	-	0,2	10	15	20	30	30	33	-
3.2.3	Плотность маршрутной сети	км/км²	3,0	3,0	2,9	2,8	2,7	2,6	2,5	2,5	84
3.2.4	Маршрутный коэффициент	ед.	4,8	4,5	4,3	4,0	3,8	3,5	3,5	3,5	74
3.2.4	Коэффициент регулярности движения общественного транспорта	ед.	0,72	0,83	0,86	0,89	0,92	0,95	0,95	0,95	132

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	2015 г.	2016 г.	1 этап (2017 - 2021 гг.)					2 этап (2022 - 2028 гг.)	Темп роста/ снижение 2028/2015 гг., %
					2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2028 г.	
			факт	оценка/ прогноз	прогноз	прогноз	прогноз	прогноз	прогноз	прогноз	
3.3	Велосипедное передвижение населения										
3.3.1	Протяженность велосипедных дорожек	км	0,5	0,5	1,6	2,6	3,7	4,8	7,4	47,1	9 804
4	Прогноз развития дорожной сети города Кургана										
4.1	Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения (с учетом протяженности улиц)	км	487,1	487,1	487,1	487,1	491,6	496,4	509,9	583,3	120
4.2	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием	%	74,1	74,1	76,3	78,4	80,6	82,7	84,9	100,0	135
4.3	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%	77,7	74,0	71,0	70,0	63,0	56,0	49,0	0,0	0
5	Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения										
5.1	Число собственных легковых автомобилей на 1000 чел. населения (на конец года)	ед./1000 чел.	282,5	284,6	294,2	303,8	313,5	323,1	332,7	400,0	142
5.2	Параметры дорожного движения										
5.2.1	среднесуточные в среднем										

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	2015 г.	2016 г.	1 этап (2017 - 2021 гг.)					2 этап (2022 - 2028 гг.)	Темп роста/ снижение 2028/2015 гг., %
					2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2028 г.	
			факт	оценка/ прогноз	прогноз	прогноз	прогноз	прогноз	прогноз	прогноз	
	по городу										
	Уровень обслуживания дорожного движения (категория от "А" до "F")	категория	-	С	С	С	С	С	С	С	-
	Коэффициент загрузки (интенсивности) движения (в интервале от 0,45 до 0,7)	ед.	-	не более 0,6	не более 0,6	не более 0,6	не более 0,6	не более 0,55	не более 0,55	не более 0,45	75
	Коэффициент скорости движения (в интервале от 0,55 до 0,70)	ед.	-	не менее 0,4	не менее 0,45	не менее 0,5	не менее 0,55	не менее 0,6	не менее 0,6	не менее 0,7	175
	Коэффициент насыщения движения (в интервале от 0,3 до 0,70)	ед.	-	не более 0,6	не более 0,6	не более 0,6	не более 0,55	не более 0,50	не более 0,50	не более 0,45	75
5.2.2	среднесуточные на наиболее загруженных участках										
	Уровень обслуживания дорожного движения (категория от "А" до "F")	категория	-	D	D	D	D	D	D	С	-
	Коэффициент загрузки (интенсивности) движения (в интервале от 0,70 до 0,90)	ед.	-	не более 0,7	не более 0,7	не более 0,7	не более 0,7	не более 0,55	не более 0,55	не более 0,55	79
	Коэффициент скорости движения (в интервале от 0,40 до 0,55)	ед.	-	не менее 0,3	не менее 0,3	не менее 0,3	не менее 0,3	не менее 0,4	не менее 0,4	не менее 0,5	167
	Коэффициент насыщения движения (в интервале от 0,70 до 1,0)	ед.	-	не более 0,7	не более 0,7	не более 0,7	не более 0,7	не более 0,6	не более 0,6	не более 0,6	86
6	Прогноз показателей безопасности дорожного движения										
6.1	Количество лиц, погибших в результате дорожно- транспортных происшествий	чел.	46	41	38	37	36	32	30	16	35

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	2015 г.	2016 г.	1 этап (2017 - 2021 гг.)					2 этап (2022 - 2028 гг.)	Темп роста/ снижение 2028/2015 гг., %
					2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2028 г.	
			факт	оценка/ прогноз	прогноз	прогноз	прогноз	прогноз	прогноз	прогноз	
6.2	Транспортный риск (количество лиц, погибших в результате дорожно- транспортных происшествий, на 10 тыс. транспортных средств)	чел./10 тыс. ТС	4,0	3,6	3,4	3,3	3,2	не более 3,2	не более 3,2	не более 3,2	100
6.3	Социальный риск (количество лиц, погибших в результате дорожно- транспортных происшествий, на 100 тыс. населения)	чел./100 тыс. чел.	13,8	16,3	11,9	11,8	11,7	не более 11,7	не более 11,7	не более 11,7	100
7	Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения										
7.1	Среднегодовая концентрация бенз(а)пирена в атмосферном воздухе города	доли ПДК	3,0	4,3	3,8	3,3	2,8	2,3	2,1	1,1	37

3 Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта должны осуществляться с учетом:

- результатов моделирования функционирования транспортной инфраструктуры;
- оценки вариантов изменения транспортного спроса и установленных целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры;
- сравнения целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры каждого варианта с базовыми показателями.

За базовые показатели могут быть приняты показатели, характеризующие существующее состояние транспортной инфраструктуры или состояние транспортной инфраструктуры в период реализации Программы (без учета реализации предлагаемых в рамках Программы мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры).

В ГОСТ Р 56829-2015 «Интеллектуальные транспортные системы. Термины и определения» даны следующие определения:

– **интеллектуальная транспортная система (ИТС)** – система управления, интегрирующая современные информационные и телематические технологии и предназначенная для автоматизированного поиска и принятия к реализации максимально эффективных сценариев управления транспортно-дорожным комплексом региона, конкретным транспортным средством или группой транспортных средств с целью обеспечения заданной мобильности населения, максимизации показателей использования дорожной сети, повышения безопасности и эффективности транспортного процесса, комфорта для водителей и пользователей транспорта;

– **имитационное моделирование** – разновидность моделирования, реализуемого с помощью набора математических инструментальных средств, специальных имитирующих компьютерных программ и технологий программирования, позволяющих провести целенаправленное исследование структуры и функций реального сложного процесса и выполнить оптимизацию некоторых его параметров.

Для наглядного представления движения транспортных потоков в графической форме используется специализированное программное обеспечение для микро- и макро моделирования. Используя фактические и расчетные социально-экономические показатели, информацию о транспортных потоках и транспортной инфраструктуре, разрабатывается статическая транспортная макро модель территории. На основании полученных данных о распределении и объемах транспортных потоков в конкретных узлах и результатов макро моделирования,

разрабатывается комплекс имитационных динамических микромоделей транспортных узлов.⁶⁴

Весомым преимуществом методов компьютерного моделирования является возможность также в автоматизированном режиме апробировать предложения по развитию УДС, изменения ОДД и варианты территориального развития (строительство новых жилых районов, промышленных предприятий, терминалов пассажирского и грузового транспорта и т.п.).

Главная задача математических моделей — определение и прогноз всех параметров функционирования транспортной сети, таких как интенсивность движения на всех элементах сети, объемы перевозок в сети общественного транспорта, средние скорости движения, задержки и потери времени и т.д.

В состав моделирования транспортной инфраструктуры и транспортных потоков улично-дорожной сети входит:

- имитационное моделирование транспортных потоков;
- создание имитационных моделей для проектов организации дорожного движения, анализ проектов организации дорожного движения и их оптимизация, визуализация;
- отдельные работы на имитационных моделях;
- выбор оптимального цикла светофорного регулирования;
- организация парковочных мест на отдельных территориях;
- создание 3D моделей объектов транспортной инфраструктуры (создание имитационных моделей участков улично-дорожной с прилегающей архитектурой с целью визуализации и анимации объектов);
- создание видео-имитации дорожного движения.

В настоящее время в городе Кургане отсутствует транспортная модель (интеллектуальная транспортная система).

В рамках мероприятий настоящей Программы по внедрению интеллектуальных транспортных систем предусмотрено создание транспортной модели города Кургана и внедрение автоматизированных систем управления.

Формирование вариантов развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта осуществлено методом экспертного прогнозирования на основании анализа ретроспективной информации, с учетом внутренних и внешних факторов.

Сценарные варианты развития транспортной инфраструктуры города Кургана разработаны в 2 вариантах – консервативном и умеренно-оптимистичном.

Краткое описание принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры города Кургана представлено в табл. 33.

Укрупненная оценка изменения транспортного спроса и установленных целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры города Кургана представлена в табл. 34.

⁶⁴ Межрегиональная общественная организация «Координационный совет по организации дорожного движения».

Краткое описание принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры города Кургана

№ п/п	Наименование	Сценарии развития транспортной инфраструктуры	
		консервативный вариант	умеренно-оптимистичный вариант
1	Краткое описание	Сохранение сложившихся за последнее время тенденций социально-экономического развития, в т.ч. в сфере транспорта и транспортной инфраструктуры, характеризующихся нестабильностью процессов. Принят на основании Стратегии социально-экономического развития города Кургана до 2030 г. (пессимистичный сценарий).	Активное развитие транспортной и логистической инфраструктуры, комплексный подход и сбалансированное развитие транспортной инфраструктуры. Транспорт развивается опережающими темпами и рассматривается как активный фактор экономического роста и повышения конкурентоспособности города Кургана и региона в целом. Принят на основании Генерального плана города Кургана и Стратегии социально-экономического развития города Кургана до 2030 г. (умеренно-оптимистичный сценарий - целевой).
2	Основные события, мероприятия		
2.1	Железнодорожный транспорт	Развитие железнодорожного транспорта осуществляется в соответствии со Стратегией развития холдинга "РЖД" на период до 2030 г. и долгосрочными прогнозными документами федерального уровня, государственными стратегиями, программами и концепциями (Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г., Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г., Прогноз СЭР России до 2030 г., Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте и др.).	Развитие железнодорожного транспорта осуществляется в соответствии со Стратегией развития холдинга "РЖД" на период до 2030 г. и долгосрочными прогнозными документами федерального уровня, государственными стратегиями, программами и концепциями (Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г., Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г., Прогноз СЭР России до 2030 г., Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте и др.).
2.2	Воздушный транспорт	Сохранение существующей инфраструктуры аэропорта.	Реализация инвестиционного проекта по созданию воздушного грузопассажирского работающего на нерегулярной основе многостороннего пункта пропуска через государственную границу РФ в аэропорту города Кургана.

№ п/п	Наименование	Сценарии развития транспортной инфраструктуры	
		консервативный вариант	умеренно-оптимистичный вариант
2.3	Автомобильный транспорт	Предусматриваются, в первую очередь, работы по содержанию и эксплуатации дорог - поддержание автомобильных дорог местного значения в состоянии, обеспечивающем безопасное движение транспорта (ремонт и капитальный ремонт проезжей части улиц и пешеходных зон, содержание и озеленение магистральных улиц). Структура транспортной сети остается недостаточной эффективной, с малым количеством альтернативных связей (улицы-дублеры, путепроводы и др.). Развитие дорожной сети планируется в рамках утвержденных проектов планировок территорий. Предусмотрен узкий перечень приоритетных мероприятий развития, ориентированных на решение первоочередных проблем в условиях жестких бюджетных ограничений.	Предусматривает комплексное развитие транспортной инфраструктуры города с формированием развитой УДС, удобной системы пассажирского транспорта общего пользования, единого парковочного пространства, что позволит обеспечить повышение надежности, качества и безопасности функционирования городского транспорта. В рамках сценария предусмотрена реализация мероприятий из Генерального плана города, федеральных, региональных и муниципальных программ, а также мероприятий по внедрению современных технологий, методов и методик в сфере транспорта, в т.ч. по организации транспортного обслуживания, в целях повышения информатизации транспортного комплекса.

Таблица 34

Укрупненная оценка изменения транспортного спроса и установленных целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры города Кургана

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	Базовый период	Сценарии развития транспортной инфраструктуры (значение целевых показателей к 2028 г.)		Темп роста/ снижение к базовому периоду, %	
			2015 г. (факт)	консервативный вариант	умеренно- оптимистичный вариант	консервативный вариант	умеренно- оптимистичный вариант
1	Транспортный спрос						
1.1	Воздушный транспорт						
1.1.1	Пассажиропоток	чел.	74 837	80 065	305 345	107	408
1.1.2	Грузопоток	т	462,5	812,8	1 484,3	176	321
1.1.3	Количество рейсов	ед.	587	747	2 499	127	426
1.2	Автомобильный транспорт						
1.2.1	Перевезено грузов (по организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства)	тыс. т	1 598,6	1 799,8	2 387,6	113	149
1.2.2	Грузооборот (по организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства)	млн т·км	312,8	414,4	549,8	132	176
1.2.3	Перевезено пассажиров	млн чел.	39,6	51,1	55,4	129	140
1.2.4	Пассажирооборот	млн пасс.·км	375,2	491,0	532,8	131	142
2	Целевые показатели						
2.1	Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения (с учетом протяженности улиц)	км	487,1	506,3	583,3	104	120
2.2	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием	%	74,1	87,1	100,0	117	135

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	Базовый период	Сценарии развития транспортной инфраструктуры (значение целевых показателей к 2028 г.)		Темп роста/ снижение к базовому периоду, %	
			2015 г. (факт)	консервативный вариант	умеренно- оптимистичный вариант	консервативный вариант	умеренно- оптимистичный вариант
2.3	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%	77,7	50,0	0,0	64	0
2.4	Протяженность велосипедных дорожек	км	0,5	15,9	47,1	3 313	9 804

На основе сопоставления сценарных вариантов в качестве целевого сценария развития транспортной инфраструктуры города Кургана принят умеренно-оптимистичный вариант как наиболее соответствующий целям и задачам Программы, который позволит в полной мере реализовать стратегические приоритеты города Кургана.

Реализация умеренно-оптимистичного варианта развития транспортной инфраструктуры позволит преодолеть инфраструктурные ограничения экономического роста в период реализации документов стратегического планирования города Кургана, обеспечить сбалансированное развитие транспортной инфраструктуры города и удовлетворить потребность на транспортные услуги при реализации инвестиционных проектов.

В соответствии с долгосрочными приоритетами транспортной политики, направленными на решение задач модернизации экономики и общественных отношений, развитие транспортной инфраструктуры в умеренно-оптимистичном варианте станет мощным стимулом развития города и региона в целом.

4 Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов)

Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры разработан с учетом Генерального плана и Правил землепользования и застройки города Кургана, а также развития объектов транспортной инфраструктуры регионального и федерального значения. Программа содержит график выполнения мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Полный перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры с указанием технико-экономических параметров объектов транспорта, сроков реализации мероприятий (инвестиционных проектов) представлен в Прил. 1.

4.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Объекты железнодорожного и воздушного транспорта не относятся к объектам транспортной инфраструктуры местного значения, но так как они расположены на территории города Кургана, мероприятия по их развитию не могут не отразиться на показателях транспортного спроса и параметрах дорожного движения автомобильного транспорта.

Железнодорожный транспорт⁶⁵

Развитие железнодорожного транспорта осуществляется в соответствии со Стратегией развития холдинга «РЖД» на период до 2030 г. и долгосрочными прогнозными документами федерального уровня, государственными стратегиями, программами и концепциями (Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г., Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г., Прогноз СЭР России до 2030 г., Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте и др.).

В соответствии с Генеральным планом города Кургана в отношении железнодорожного транспорта запланирована реализация следующих мероприятий:

1. реконструкция железнодорожного вокзала ст. Курган (с устройством переходов из вокзала к посадочным платформам);

⁶⁵ В соответствии с федеральным законодательством и нормативными документами ОАО «РЖД» предоставление информации о коммерческой, финансовой или производственной деятельности Компании (в т.ч. статистические данные, планы по стратегическому развитию ОАО «РЖД» и т.д.) являются конфиденциальными.

2. реконструкция пригородного железнодорожного вокзала (с внедрением турникетной системы);
3. строительство пассажирской посадочной платформы на станции Утяк (с устройством навеса);
4. строительство пассажирской посадочной платформы на станции Курганка (с устройством навеса);
5. строительство пассажирской посадочной платформы на станции Галкино (с устройством навеса);
6. строительство пассажирской посадочной платформы на станции Камчиха (с устройством навеса);
7. строительство пассажирской посадочной платформы с павильоном на остановочном пункте 352 км;
8. строительство пассажирской платформы (с устройством навеса) на остановочном пункте 2364 км;
9. строительство пассажирской платформы (с устройством навеса) на остановочном пункте 2370 км;
10. строительство пассажирской платформы (с устройством навеса) на остановочном пункте 2372 км;
11. строительство подготовительно-покрасочного комплекса моторовагонного подвижного состава ТЧ-33 на ст. Курган;
12. ремонт электросекций ст. Курган (КР-1);
13. капитальный ремонт цеха на ст. Курган (КР-1);
14. строительство, реконструкция, поддержание в безопасном состоянии элементов инфраструктуры, в т.ч. в пригородном железнодорожном комплексе.

Воздушный транспорт

В сфере воздушного транспорта планируется реализация инвестиционного проекта по созданию **воздушного грузопассажирского, работающего на нерегулярной основе многостороннего пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в аэропорту города Кургана.**

Инициатор проекта: ОАО «Аэропорт Курган».

Цель проекта: создание воздушного грузопассажирского работающего на нерегулярной основе многостороннего пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в аэропорту города Кургана на базе действующего аэропорта, расширение географии полетов, увеличение количества обслуживаемых воздушных судов, грузов и пассажиров.

Реализация проекта предполагает проведение капитального ремонта имеющегося имущества аэропортового комплекса, строительство нового грузового терминала, проведение рекламной кампании для привлечения пассажиров и повышения конкурентоспособности аэропорта Курган перед аэропортами соседних регионов.

Сроки реализации проекта: 2 квартал 2017 г.

Объем планируемых инвестиций в проект: 150 млн руб.

Открытие пункта пропуска позволит увеличить пассажиропоток аэропорта города Кургана за счет привлечения авиапассажиров, вылетающих за рубеж через аэропорты соседних регионов (Екатеринбург, Челябинск, Тюмень).

Также реализация данного инвестиционного проекта позволит повысить коммерческую эффективность аэропорта, обеспечит увеличение налоговых поступлений в федеральный и региональный бюджеты, предусмотренных действующим законодательством, повысит инвестиционную привлекательность региона, обеспечит создание более 60 дополнительных рабочих мест.

Схемой территориального планирования РФ в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения, утв. Распоряжением Правительства РФ от 19.03.2013 № 384-р⁶⁶, предусматривается расширение аэродромной сети в результате развития, главным образом, региональной авиатранспортной инфраструктуры, развития инфраструктуры аэропортов, в т.ч. не вошедших в состав опорной сети, поддержания в эксплуатационной годности аэропортов опорной сети и обеспечения сбалансированного развития всей инфраструктуры воздушного транспорта. В рамках развития аэропорта города Кургана (искусственная взлетно-посадочная полоса 2601 x 42 м, количество мест стоянки воздушных судов – 20) предусматривается реконструкция взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона, водосточно-дренажной системы, замена светосигнального оборудования, строительство (реконструкция) аварийно-спасательной станции. Также в аэропорту города Кургана планируется реконструкция и техническое перевооружение комплексом средств управления воздушным движением, радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи аэропортов (количество вводимых средств – 4 ед.).

Автомобильный транспорт

Схемой территориального планирования РФ в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения, утв. Распоряжением Правительства РФ от 19.03.2013 № 384-р, предусматривается повышение доступности дорожной сети для населения, начало формирования сети автомагистралей и скоростных дорог по направлениям международных транспортных коридоров, строительство и реконструкция автомобильных дорог в районах Сибири и Дальнего Востока, обеспечивающих освоение природных ресурсов и связь населенных пунктов с опорной транспортной сетью, а также строительство обходов крупнейших городов. В рамках данного направления запланированы следующие мероприятия на территории города Кургана и Курганской области:

- строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-51, М-53, М-55 «Байкал» – от Челябинска через Курган, Омск, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ до Читы, в т.ч. реконструкция автомобильной

⁶⁶ ред. от 26.01.2017.

дороги М-51 (Р-254 «Иртыш») – от Челябинска через Курган, Омск до Новосибирска.⁶⁷

- реконструкция участка км 12 + 950 – км 1454 + 009 протяженностью 1451,1 км, категория ИБ;

- реконструкция участков автомобильной дороги на подходах к многосторонним автомобильным пунктам пропуска на государственной границе РФ;

- реконструкция автомобильной дороги 1Р 354 (Р-354) Екатеринбург – Шадринск – Курган на участке км 32 + 400 – км 353 + 700 протяженностью 306,75 км, категория ИБ.⁶⁸

Схемой территориального планирования Курганской области, утв. Постановлением Правительства Курганской области от 24.12.2012 № 658, предусмотрено строительство транспортного коридора «Большое кольцо» – кольцевой автомобильной дороги Белозерское – Заложное – Старопесьяное – Юрахлы – Дубровное – Лиственная – Нагорское – Шмаково – Зырянка – Красный Октябрь – Деулина. Реализация данного мероприятия поможет избежать транзитного движения через город Курган и обеспечит дополнительную связь муниципальных районов Курганской области с административным центром Курганской области.

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта местного значения включают следующие группы мероприятий:

- комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в т.ч. мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков;

- мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем;

- мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения;

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

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

Разработка комплексной схемы организации дорожного движения на территории города Кургана и проекта организации дорожного движения

Срок реализации мероприятия – 01.12.2018⁶⁹

⁶⁷ Мероприятие также предусмотрено Транспортной стратегией РФ на период до 2030 г. и ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 гг.)». Общий объем финансирования мероприятия «Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-51, М-53, М-55 «Байкал» - от Челябинска через Курган, Омск, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ до Читы» по ФЦП за счет средств федерального бюджета составляет 151 190,2 млн руб.

⁶⁸ Мероприятие также предусмотрено ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 гг.)». Общий объем финансирования мероприятия «Реконструкция автомобильной дороги 1Р 354 Екатеринбург – Шадринск – Курган» по ФЦП за счет средств федерального бюджета составляет 20 млн руб.

Комплексная схема организации дорожного движения (далее – КСОДД) разрабатывается в соответствии с «Правилами проектов и схем организации дорожного движения», утв. Приказом Минтранса России от 17.03.2015 № 43.

Разработанные в КСОДД мероприятия должны представлять собой целостную систему технически, экономически и экологически обоснованных мер организационного характера, взаимоувязанных с документами территориального планирования и документацией по планировке территории.

Мероприятия по ОДД, разрабатываемые в составе КСОДД, должны учитывать возможность создания приоритетных условий для движения маршрутных транспортных средств, а также обеспечения благоприятных условий для движения пешеходов (включая инвалидов) и велосипедистов.

Проекты организации дорожного движения разрабатываются в целях проектной реализации КСОДД и (или) корректировки отдельных ее предложений, либо в качестве самостоятельного документа без предварительной разработки КСОДД.

Создание Центра организации дорожного движения города Кургана

В настоящее время функции по организации дорожного движения, благоустройству, реализации муниципальных программ в области дорожного хозяйства закреплены за несколькими муниципальными учреждениями и предприятиями. Для обеспечения согласованности действий, повышения эффективности и скорости принятия решений, сбора и анализа данных об объектах транспортной инфраструктуры предлагается создать Центр организации дорожного движения города Кургана (далее – ЦОДД).

ЦОДД должен стать координирующим органом, отвечающим за организацию дорожного движения в городе, принятие и реализацию стратегических решений в области организации и безопасности дорожного движения.

К функциям ЦОДД можно отнести⁷⁰:

- сбор данных о дорожном движении, включая параметры транспортных и пассажирских потоков, дорожных условий, действующей организации дорожного движения, параметры экологического ущерба от дорожного движения, статистику ДТП, данные по парковкам и местам временного отстоя транспорта;
- оценка существующих транспортных потоков, схем и стратегий организации дорожного движения;
- моделирование городских транспортных и пассажирских потоков;
- разработка рекомендаций по повышению эффективности и безопасности организации дорожного движения;
- координация мероприятий по организации дорожного движения, в том числе маршрутов пассажирского транспорта;
- разработка концепции развития уличных и общественных внеуличных парковок, включая их местонахождение, количество машиномест, тарифную политику и др.;

⁶⁹ Перечень поручений по итогам заседания Президиума Государственного совета, состоявшегося 14.03.2016, Пр-637, п. 46.

⁷⁰ По опыту создания ЦОДД г. Москвы <http://www.gucodd.ru>

- инициирование проведения исследований и мероприятий в области организации дорожного движения, планирования, проектирования и выполнения работ, необходимых для бесперебойного функционирования безопасной и эффективной системы дорожного движения в городе;
- внедрение новой аппаратуры и системы регулирования дорожного движения;
- контроль качества проведения работ по установке ТСОДД, выполняемых подрядными организациями;
- выступление в качестве головной организации и осуществление полномочий заказчика по:
 - планированию, подготовке, координации и организации улично-дорожной сети в границах города;
 - разработке стратегий и предложений по внедрению систем организации и управления дорожным движением, в т.ч. автоматизированным системам управления дорожным движением, контролю за их эксплуатацией;
 - проектированию организации и управления дорожным движением;
 - исследованию и анализу дорожного движения;
 - разработке и осуществлению парковочной политики;
- осуществление функций заказчика по строительству (включая проектирование), капитальному ремонту и реконструкции светофорных объектов в городе;
- заключение договоров с подрядными организациями на выполнение работ по эксплуатации, текущему и профилактическому ремонту технических средств организации дорожного движения в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации.

Разработка программы по формированию законопослушного поведения участников дорожного движения

Срок реализации мероприятия – 01.12.2018⁷¹

Программа должна включать в себя весь комплекс мероприятий, направленных на предупреждение дорожно-транспортного травматизма, в т.ч. создание системы пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения; формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах; повышение культуры вождения и т.д.

В программу по формированию законопослушного поведения участников дорожного движения могут также войти мероприятия **муниципальной программы «Повышение безопасности дорожного движения в городе Кургане на 2017 – 2019 гг.»**:

- организация и проведение городских мероприятий по основам безопасного участия в дорожно-транспортной среде детей и подростков;
- организация взаимодействия со средствами массовой информации по информированию населения о целях и задачах мероприятий по обеспечению

⁷¹ Перечень поручений по итогам заседания Президиума Государственного совета, состоявшегося 14.03.2016, Пр-637, п. 46.

безопасности дорожного движения, проводимых Госавтоинспекцией города (Передача по заказу ГИБДД – ежемесячно);

- организация и проведение профилактических мероприятий с различными категориями участников дорожного движения по предупреждению дорожно-транспортного травматизма и проведение специализированных мероприятий «Внимание-дети!», «Скорость», «Автобус», «Мотоцикл» и др. (изготовление и печать листовок, памяток, раздаточного материала);

- организация и проведение городского конкурса «Безопасное колесо» среди отрядов юных инспекторов;

- развитие учебно-методической и материальной базы кабинетов БДД и автоматизированной площадки в МБУ «Центр образования»;

- организация учебно-методической работы специалистов кабинетов БДД

- оснащение образовательных учреждений оборудованием, материалами и учебно-методической литературой по направлению «Безопасность дорожного движения» в общеобразовательных учреждениях;

- проведение профилактических мероприятий в летний период, в том числе в лагерях дневного пребывания при образовательных организациях.

Также должна быть продолжена работа **по установке камер фото- и видеofиксации на аварийных участках дорог.**

Мероприятие направлено на профилактику нарушений правил дорожного движения (несоблюдение скоростного режима, несоблюдение требований дорожных знаков и разметки, проезд перекрестков на запрещающий сигнал светофора) и снижение аварийности. Эффективность мероприятия подтверждается статистическими данными: в 2016 г. в местах установки комплексов фото- и видеofиксации количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими сократилось на 50%, случаев со смертельным исходом допущено не было⁷².

Одним из первоочередных мероприятий является **установка недостающих или модернизация технических средств организации дорожного движения (далее – ТСОДД) и элементов обустройства:**

- дорожных знаков:
 - оборудование всех остановочных пунктов пассажирского автомобильного транспорта знаками 5.16 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса»;
 - проведение замены дорожных знаков 5.19.1,2 «Пешеходный переход» и 1.23 «Дети» на дорожные знаки с повышенной степенью световозвращения;
 - установка дублирующих дорожных знаков 5.19.1 «Пешеходный переход» над проезжей частью дорог с двумя и более полосами для движения в данном направлении;
- дорожной разметки;
- светофоров:
 - строительство светофорных объектов на перекрестках:

⁷² По данным ОГИБДД УМВД России по городу Кургану.

- Мостостроителей – Фарафонова, Чернореченская – Бурова-Петрова, Пугачева – Достоевского;
- Панфилова – Земнухова, Голикова – Илизарова, Голикова – Мальцева, Бурова-Петрова – К.Маркса (после окончания строительства данных дорог);
- Б. Мира – Гагарина, 9 Мая – Карбышева, ул. К.Маркса – ул. Кирова, пр. Конституции в районе строения № 75;
- Пролетарская – Максима Горького;
- замена ламповых светофоров на светодиодные;
- реконструкция светофоров, прослуживших 10 лет и более;
- уличного освещения:
 - новое строительство и восстановление сетей наружного освещения;
 - модернизация системы наружного освещения города Кургана на основе внедрения автоматизированной системы управления и светодиодных источников света.

Наличие и степень соответствия нормативным требованиям элементов обустройства дороги и технических средств организации дорожного движения определяются в процессе диагностики автомобильных дорог органом местного самоуправления в отношении автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с «Порядком проведения оценки технического состояния автомобильных дорог», утв. Приказом Минтранса России от 27.08.2009 № 150.

Технические средства и устройства организации и обеспечения безопасности дорожного движения должны соответствовать ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования».

4.1.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

Интеллектуальная транспортная система города (далее – ИТС) – система управления, предназначенная для автоматизированного поиска и принятия к реализации максимально эффективных сценариев управления транспортно-дорожным комплексом города с целью обеспечения заданной мобильности населения, максимизации показателей использования дорожной сети, повышения безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для водителей и пользователей транспорта.

В ГОСТ Р ИСО 14813-1-2011 «Схема построения архитектуры интеллектуальных транспортных систем» предложены сервисные домены и группы в (ИТС) отражают эволюцию, ориентированных на новые технологии разработок и практических мероприятий в области транспорта.

Ниже приведены и описаны 11 сервисных доменов ИТС:

- информирование участников движения – обеспечение пользователей ИТС как статической, так и динамической информацией о состоянии транспортной сети, включая модальные перемещения и перемещения посредством трансферов;
- управление дорожным движением и действия по отношению к его участникам – управление движением транспортных средств, пассажиров и пешеходов, находящихся в транспортной сети;

– конструкция транспортных средств – повышение безопасности, надежности и эффективности функционирования транспортных средств посредством предупреждения пользователей или управления системами или агрегатами транспортных средств;

– грузовые перевозки – управление коммерческими перевозками – перемещением грузов и соответствующим транспортным парком, ускорение разрешительных процедур для грузов на национальных и юридических границах, ускорение кроссмодальных перемещений грузов с полученными разрешениями;

– общественный транспорт – функционирование служб общественного транспорта и предоставление информации перевозчикам и пользователям, учитывая аспекты мультимодальных перевозок;

– службы оперативного реагирования – обслуживание инцидентов, определяемых как чрезвычайные обстоятельства (авария);

– электронные платежи на транспорте – транзакции и резервирование в транспортном секторе (автоматизированная система управления оплаты проезда (далее – АСУОП));

– 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.

Пример построения архитектуры ИТС для органов местного самоуправления представлен на рис. 11. В связи с тем, что создать полную структуру ИТС достаточно сложно и высокочатно, то предлагается внедрять ее поэтапно.

На первом этапе реализации Программы предлагается реализация мероприятия **по созданию транспортной модели города Кургана** для совершенствования транспортного анализа и планирования.

Транспортная модель предназначена для моделирования транспортных потоков, транспортного планирования и оптимизации общественного транспорта, позволяет интегрировать всех участников движения в единую математическую транспортную модель.

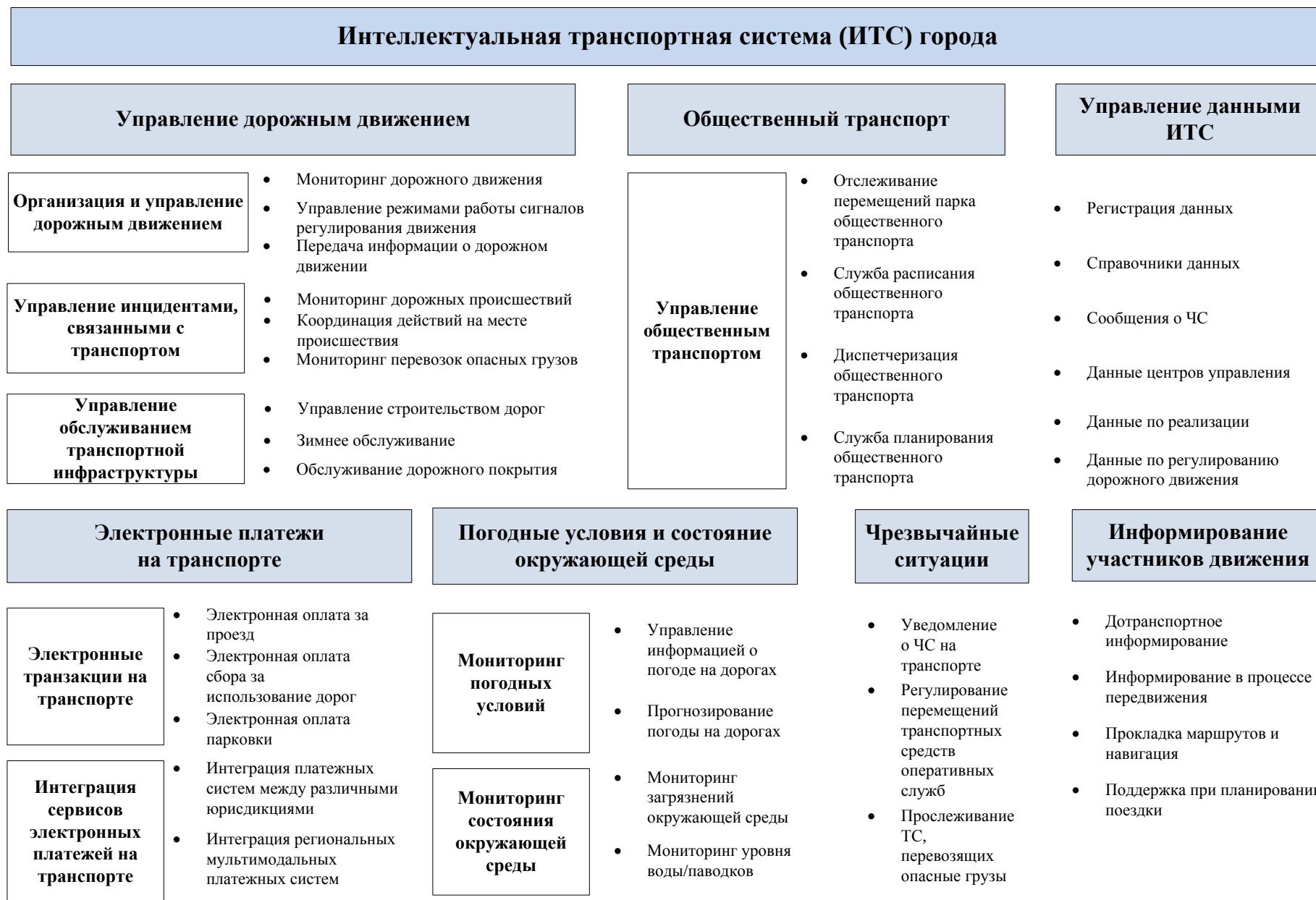


Рисунок 11. Пример построения архитектуры ИТС (по ГОСТ Р ИСО 14813-1-2011 «Схема построения архитектуры интеллектуальных транспортных систем»)

Область применения транспортных моделей включает следующий список задач:

- систематизация и наглядное представление данных по транспортной системе города;
- хранение базы данных транспортных и социально-экономических показателей;
- расчет и прогнозирование:
 - транспортных потоков;
 - пассажиропотоков;
 - интенсивностей движения на участках сети;
- оптимизация потоков индивидуального транспорта (запрет левых поворотов, организация одностороннего движения и т.п.);
- моделирование различных транспортных ситуаций и вариантов развития транспортной инфраструктуры;
- технико-экономическое обоснование различных инвестиционных проектов в развитие транспортной инфраструктуры:
 - строительство/реконструкция автомобильных дорог;
 - реорганизация работы общественного транспорта;
 - строительство крупных промышленных, торговых, развлекательных объектов на территории города с точки зрения транспортных проблем;
- оптимизация работы общественного транспорта.

Внедрение для координации работы светофоров автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД)

Координированное управление светофорами в режиме «зеленая волна» заметно повышает пропускную способность улиц, а новое поколение адаптивных систем позволяет подстраивать планы координации движения на дороге под создавшуюся в данный момент ситуацию. Кроме этого, развитые средства мониторинга транспортных потоков, которыми обладают адаптивные системы, позволяют накапливать статистические данные, являющиеся основой для планирования развития дорожно-транспортной сети.

Перспективным, эффективным и быстрым способом поднять пропускную способность существующих улиц и повысить безопасность движения является создание АСУДД с интегрированными комплексами видеофиксаторами нарушений правил дорожного движения.

Автоматизированные системы управления дорожным движением обеспечивают:

- ручное изменение режимов работы светофоров;
- диспетчерское изменение режимов работы светофоров из ЦУП при возникновении такой необходимости;
- режим «зеленой улицы»;
- координированное жесткое управление дорожным движением согласно командам центрального управленческого пункта автоматизированных систем посредством заданных программ, при этом выбор программы производится автоматически или оператором, что зависит от времени суток;

- координированное гибкое управление дорожным движением, которое зависит от параметров транспортных потоков, которые измеряются специальными детекторами транспорта, учитывающими реальную транспортную ситуацию.

Разработка мобильного приложения для пассажиров городского и пригородного общественного транспорта, которое позволит пассажирам:

- просмотреть остановочные пункты на карте и проходящие маршруты;
- увидеть текущее положение транспорта на карте;
- посмотреть расписание работы общественного транспорта.

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

Проведение мониторинга атмосферного воздуха с целью определения содержания бенз(а)пирена и формальдегида в городе Кургане

В соответствии с РД 52.04.186-89 «Руководство по контролю загрязнения атмосферы» (раздел 3.4.4. Измерение уровня загрязнения воздуха, обусловленного выбросами автотранспорта) в результате мониторинга уровня загрязнения воздуха, обусловленного выбросами автотранспорта, определяются:

- максимальные значения концентраций основных примесей, выбрасываемых автотранспортом в районах автомагистралей, и периоды их наступления при различных метеоусловиях и интенсивности движения транспорта;
- границы зон и характер распределения примесей по мере удаления от автомагистралей;
- особенности распространения примесей в жилых кварталах различного типа застройки и в зеленых зонах, примыкающих к автомагистралям;
- особенности распределения транспортных потоков по магистралям города.

Точки наблюдения должны выбираться на городских улицах с интенсивным движением транспорта и располагаться на различных участках улиц в местах, где часто производится торможение автомобилей и выбрасывается наибольшее количество вредных примесей. Кроме того, пункты наблюдения организуются в местах скопления вредных примесей из-за слабого рассеяния (под мостами, путепроводами, в туннелях, на узких участках улиц и дорог с многоэтажными зданиями), а также в зонах пересечения двух и более улиц с интенсивным движением транспорта.

Приборы размещаются на тротуаре, на середине разделительной полосы при ее наличии и за пределами тротуара на расстоянии половины ширины проезжей части одностороннего движения. Пункт, наиболее удаленный от автомагистрали, должен располагаться на расстоянии не менее 0,5 м от стены здания. На улицах, пересекающих основную автомагистраль, пункты наблюдения размещаются на краях тротуара, а также на расстояниях, превышающих ширину магистрали в 0,5, 2 и 3 раза.

Установка автоматических пробоотборных устройств для контроля качества воздуха на наиболее загруженных участках дорог

Установка предназначена для автоматического отбора проб исследуемого воздуха с целью определения концентраций токсичных аэрозольных и газовых примесей.

Стационарный пост предназначен для обеспечения непрерывной регистрации содержания загрязняющих веществ или регулярного отбора проб воздуха для последующего анализа. Из числа стационарных постов выделяются опорные стационарные посты, которые предназначены для выявления долговременных измерений содержания основных и наиболее распространенных специфических загрязняющих веществ.

Проектирование и строительство ливневой канализации в Заозерном жилом районе. Строительство очистных сооружений на существующих выпусках ливневой канализации

Заозерный район – один из перспективных районов города Кургана, на территории которого в период реализации Программы планируется массовая застройка объектами капитального строительства. В связи с этим в рамках Программы предусмотрено проектирование и строительство ливневой канализации. В целях минимизации негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения в комплексе планируется строительство очистных сооружений на выпусках ливневой канализации.

Проектирование водоотводных систем автомобильных дорог и мостовых сооружений, обеспечивающих отвод воды с поверхности и из дренирующих слоев оснований, земляного полотна и дорожных одежд, а также их защиту от поступления подземных вод, осуществляется в соответствии со следующими нормативными документами:

– СП 32.13330.2012 «Свод правил. Канализация. Наружные сети и сооружения. Актуализированная редакция СНиП 2.04.03-85», утв. Приказом Минрегиона России от 29.12.2011 № 635/11;

– ОДМ 218.2.055-2015 «Отраслевой дорожный методический документ. Рекомендации по расчету дренажных систем дорожных конструкций» (принят и введен в действие на основании Распоряжения Росавтодора от 08.10.2015 № 1868-р).

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

Проведение комплексных обследований автомобильных дорог общего пользования местного значения

В соответствии с Порядком проведения оценки технического состояния автомобильных дорог, утв. Приказом Минтранса России от 27.08.2009 № 150, в отношении автомобильных дорог общего пользования местного значения оценка технического состояния органом местного самоуправления в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности либо уполномоченной им организацией.

Оценка технического состояния автомобильных дорог должна проводиться не реже одного раза в год:

1) технический уровень автомобильной дороги:

- ширина проезжей части и земляного полотна;
- габарит приближения;
- длины прямых, число углов поворотов в плане трассы и величины их радиусов;
- протяженность подъемов и спусков;
- продольный и поперечный уклоны;
- высота насыпи и глубина выемки;
- габариты искусственных дорожных сооружений;
- наличие элементов водоотвода;
- наличие элементов обустройства дороги и технических средств организации дорожного движения;

2) эксплуатационное состояние автомобильной дороги:

- продольная ровность и колейность дорожного покрытия;
- сцепные свойства дорожного покрытия и состояние обочин;
- прочность дорожной одежды;
- грузоподъемность искусственных дорожных сооружений;
- объем и вид повреждений проезжей части, земляного полотна и системы водоотвода, искусственных дорожных сооружений, элементов обустройства дороги и технических средств организации дорожного движения;

3) потребительские свойства автомобильной дороги:

- средняя скорость движения транспортного потока;
- безопасность и удобство движения транспортного потока;
- пропускная способность и уровень загрузки автомобильной дороги движением;
- среднегодовая суточная интенсивность движения и состав транспортного потока;
- способность дороги пропускать транспортные средства с допустимыми для движения осевыми нагрузками, общей массой и габаритами;
- степень воздействия дороги на окружающую среду.

Ежемесячное проведение оценки качества содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения

Регулярный мониторинг качества содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения позволит сформировать систему объективного контроля с последующим формированием базы данных об автомобильных дорогах общего пользования местного значения, содержащей оперативную и достоверную информацию о дорогах (технические параметры, текущее состояние и др.).

Оценка качества содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения проводится в соответствии с действующим законодательством:

- Приказ Минтранса РФ от 27.08.2009 № 150 «О порядке проведения оценки технического состояния автомобильных дорог»;

– ОДН 218.0.006-2002. Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог. Основные положения, утв. Распоряжением Минтранса РФ от 03.10.2002 № ИС-840-р;

– Решение Курганской городской Думы от 21.12.2011 № 289 «Об утверждении Правил организации и проведения работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории города Кургана» и др.

Оценка качества содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения осуществляется путем проведения инспекционных выездов специальной группой (комиссией), состоящей из представителей Администрации города Кургана, общественных организаций и других заинтересованных лиц, по план-графику. Также проведение оценки качества содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения может носить заявительный характер и осуществляться на основании обращений граждан (через официальный сайт Администрации города, письменных обращений и др.).

Создание общественного совета по контролю в сфере транспорта и дорожного хозяйства позволит обеспечить независимость оценки качества транспортных услуг, содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения. Общественный совет позволит обеспечить большую вовлеченность граждан в решение вопросов в сфере транспорта и дорожного хозяйства.

Ежемесячное проведение оценки качества содержания остановок общественного транспорта, относящихся к объектам дорожного хозяйства улично-дорожной сети и элементам их обустройства, позволит контролировать выполнение требований к санитарно-техническому содержанию объектов, порядок выполнения работ по капитальному и текущему ремонту. Проведение оценки будет способствовать поддержанию надлежащего санитарно-технического и транспортно-эксплуатационного состояния остановок.

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

Мероприятия по организации и совершенствованию городского пассажирского автомобильного транспорта:

– организация и проведение конкурсов среди организаций, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих пассажирские перевозки, на допуск к работе на муниципальной маршрутной сети города Кургана по нерегулируемому тарифу;

– организация и проведение конкурсов среди организаций, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих пассажирские перевозки, на допуск к работе на муниципальной маршрутной сети города Кургана, организация работы по регулируемому тарифу;

– проведение комиссионных обследований маршрутов городского пассажирского транспорта общего пользования, а также объектов транспортной инфраструктуры на маршрутах пассажирского транспорта общего пользования

(дорог, остановок, разворотных колец, подходов к остановкам и посадочным площадкам, освещения, состояния ливневой канализации и т.д.);

- контроль за выполнением в полном объеме требований Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров городским общественным транспортом всех форм собственности, в т.ч. контроль за соблюдением скоростного режима, проездом остановок, остановками вне остановочного пункта;

- замена подвижного состава на транспортные средства большей вместимости (низкопольные), в т.ч. приспособленные для перевозки маломобильных групп населения, на основных пассажирообразующих направлениях муниципальной маршрутной сети города Кургана;

- проведение оптимизации муниципальной маршрутной сети города Кургана с учетом пригородных маршрутов Кетовского района;

- проведение проверок и организация профилактической работы с персоналом пассажирских автотранспортных предприятий города Кургана уполномоченным органом Администрации по вопросам организации пассажирских перевозок (МКУ «Транспортное управление»);

- проведение конкурсов на лучшего перевозчика, лучший экипаж городского пассажирского транспорта общего пользования;

- обеспечение центральным диспетчерским управлением движения городского пассажирского транспорта общего пользования;

- организация контроля за предоставлением льгот по проезду отдельным категориям граждан ;

- организация работы Комиссии по проведению открытого конкурса на право получения свидетельства для работы городских маршрутах, Общественного совета перевозчиков;

- проведение обследования пассажиропотока на муниципальной маршрутной сети города Кургана.

Мероприятия по оборудованию и доведению до нормативных требований пунктов ожидания пассажирского автомобильного транспорта, в т.ч. с соблюдением требований по обеспечению доступности для маломобильных групп населения и инвалидов

- оборудование заездных карманов на 168 остановочных пунктах пассажирского автомобильного транспорта;

- обустройство конечных остановочных пунктов пассажирского автомобильного транспорта служебными туалетами для экипажей пассажирского транспорта;

- обустройство остановочных пунктов пассажирского автомобильного транспорта павильонами ожидания транспорта, оборудованными информационными табло с расписанием;

- перенос пешеходных переходов с остановок общественного транспорта (13 остановок);

- оборудование остановочных пунктов информационными табло с расписанием времени прибытия или интервалы прибытия транспортных средств, в т.ч. по автобусам, предназначенным для обслуживания маломобильных групп населения;

- обустройство разворотных площадок конечных остановочных пунктов и транспортно-пересадочных узлов для межсменного отстоя и обеспечения возможности эксплуатации автобусов большого класса;
- замена устаревших павильонов ожидания транспорта на остановочных пунктах пассажирского автомобильного транспорта, оборудованными информационными табло с расписанием;
- внедрение электронных информационных табло о движении транспорта по маршрутам на 50 ключевых остановочных пунктах города Кургана;
- внедрение системы «Говорящий город» на 250 остановках общественного транспорта, востребованных инвалидами по слуху;
- проведение обследования транспортных средств для составления паспортов доступности пассажиров из числа инвалидов в соответствии с требованиями Приказа Минтранса России от 01.12.2015 № 347 «Об утверждении Порядка обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, автовокзалов, автостанций и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи».

Организация 8 транспортно-пересадочных узлов (рис. 12):

1. «Центральный рынок»;
2. «АО «Синтез»;
3. «ул. Гайдара»;
4. «ТЦ Некрасовский»;
5. «Ж/д вокзал»;
6. «Святодуховский сквер – Спутник»;
7. «Парк Победы»;
8. «ТЦ Рио».

В связи с тем, что по улично-дорожной сети города Кургана проходит значительная часть пригородных маршрутов Кетовского района, то развитие городского пассажирского транспорта необходимо планировать совместно с пригородным пассажирским транспортом. Для этого Программой предусмотрены следующие мероприятия:

- образование единой диспетчерской службы для осуществления координированного диспетчерского управления работой перевозчиков на маршрутах городского пассажирского транспорта и пригородных автобусных маршрутах;
- внедрение системы электронных проездных билетов в городском пассажирском транспорте общего пользования с последующей интеграцией в единую систему безналичной оплаты проезда с пригородным пассажирским автомобильным транспортом Кетовского района, в т.ч. создание автоматизированной системы управления оплатой проезда (АСУОП);
- организация работы сезонных городских и пригородных садоводческих маршрутов с предоставлением льгот по проезду отдельным категориям граждан на поездки по межмуниципальным садоводческим маршрутам.

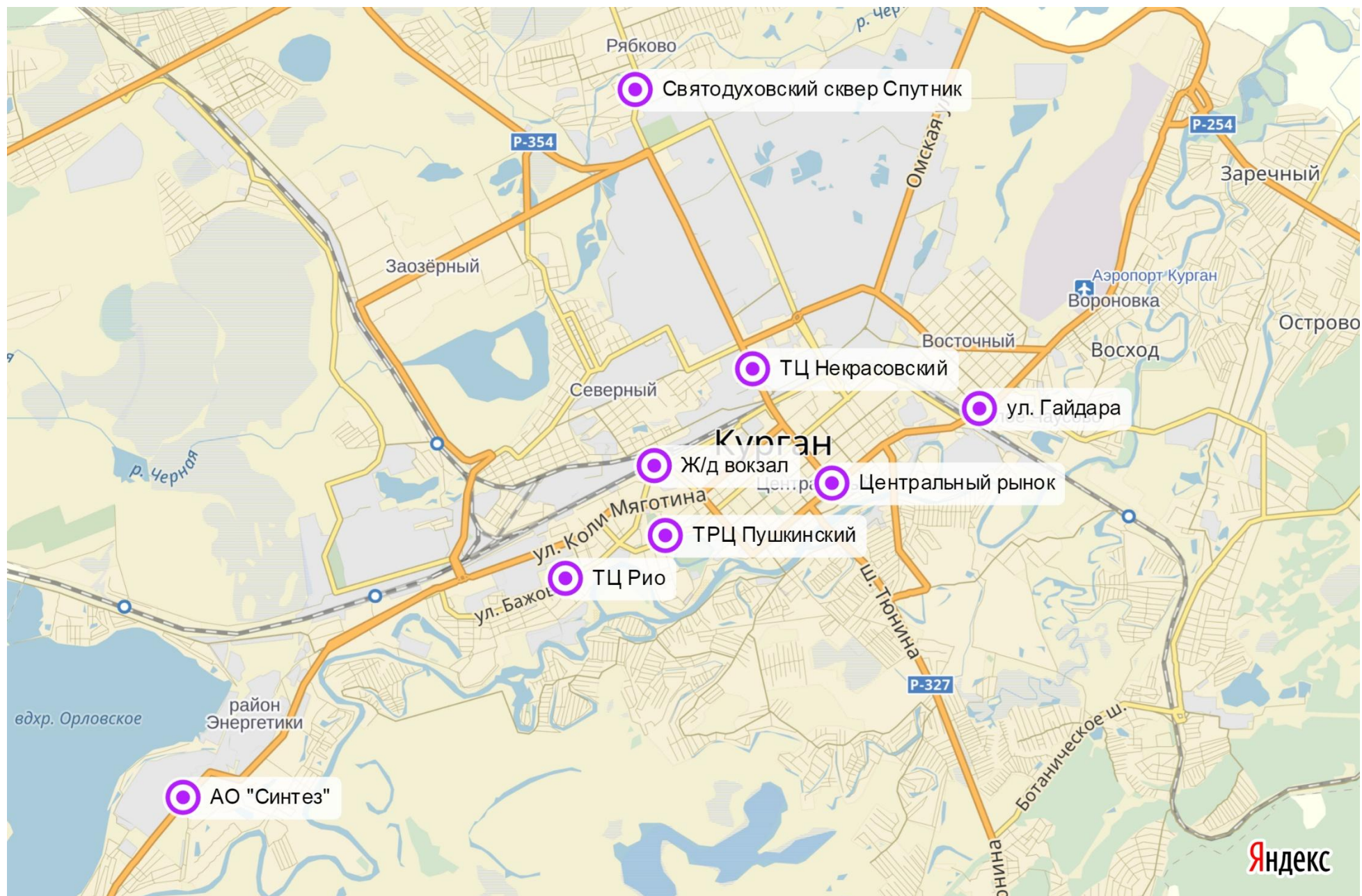


Рисунок 12. Расположение планируемых к организации 8 транспортно-пересадочных узлов

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

Создание единого парковочного пространства города Кургана

Целью мероприятия является организация парковочного пространства, сокращение загруженности дворовых территорий и проезжей части города, в том числе за счет создания платных парковочных мест.

Единое парковочное пространство включает в себя все типы автостоянок: встроенные, встроенно-пристроенные, отдельно стоящие, пристроенные, подземные, наземные закрытого типа, плоскостные открытого типа, открытого типа.

Задачи проекта:

- сократить время водителей в поисках места парковки;
- обеспечить свободные парковочные места в зонах повышенного спроса на парковку;
- снизить число припаркованных на длительное время машин в зонах повышенного спроса на парковку;
- повысить оборачиваемость существующих парковочных мест.

Для решения поставленных задач проектом должна быть предусмотрена единая техническая политика в отношении технологий и оборудования для сбора платежей, локальные и центральный диспетчерские пункты, а также должна быть разработана местная нормативная правовая база, регламентирующая отношения различных субъектов права в указанной сфере деятельности.

На первом этапе реализации Программы целесообразно реализовать **пилотный проект платного паркинга**, в составе которого необходимо разработать следующие нормативные правовые документы (примерный перечень):

- методика расчета платы за пользование на платной основе парковками (парковочными местами) и определения максимального размера платы за пользование на платной основе парковками (парковочными местами);
- порядок создания и использования, в т.ч. на платной основе, парковок (парковочных мест);
- порядок оплаты за размещение транспортных средств на платных парковках.

Программой на весь период ее реализации предусмотрено **строительство парковочных машино-мест** с целью доведения показателя обеспеченности парковочными местами не менее 90% к 2028 г.

Автостоянки проектируются открытого и закрытого типа, отдельно стоящие (боксового типа), встроенные, пристроенные и встроенно-пристроенные, одноэтажные, многоэтажные.

Количество участков для постоянного хранения, временного хранения (парковки) и технического обслуживания легковых автомобилей всех категорий должно быть спроектировано исходя из уровня автомобилизации населения к расчетному сроку.

Общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна быть не менее 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей⁷³.

Расчетное число машино-мест в зависимости от категории жилого фонда по уровню комфорта следует принимать в соответствии с табл. 35.

Таблица 35

Расчетное число машино-мест в зависимости от категории жилого фонда по уровню комфорта

Тип жилого дома по уровню комфорта	Количество мест для постоянного хранения автотранспорта, машино-мест на 1 квартиру
Высококомфортный	2,5
Комфортный	2,0
Массовый	1,5
Социальный	0,8
Специализированный	1
в том числе временный	0,5

Открытые автостоянки для временного хранения (парковки) легковых автомобилей следует предусматривать из расчета не менее чем для 70% расчетного парка индивидуальных легковых автомобилей, в том числе, %:

- жилые районы – 25%;
- производственные зоны – 25%;
- общегородские центры – 5%;
- зоны массового кратковременного отдыха – 15%.

Парковочные места для легкового такси для посадки и высадки пассажиров целесообразно предусматривать в местах массового пребывания людей – вблизи автовокзала, железнодорожного вокзала, аэропорта, общественных зданий.

Места парковки должны быть оборудованы соответствующими знаками «Место стоянки легкового такси».

Парковки (парковочные места) создаются в целях организации стоянки легковых такси в ожидании пассажиров, регулирования процессов посадки и высадки пассажиров, пресечения незаконной предпринимательской деятельности в сфере перевозок пассажиров.

Создание специальных парковочных мест для инвалидов

На каждой стоянке (остановке) автотранспортных средств, в т.ч. около предприятий торговли, сферы услуг, медицинских, спортивных и культурно-зрелищных учреждений, выделяется не менее 10% мест (но не менее одного места) для парковки специальных автотранспортных средств инвалидов, которые не должны занимать иные транспортные средства.⁷⁴

Моделью комплексного подхода по развитию парковочного пространства является **строительство парковки рядом с железнодорожным и автовокзалом с выделением парковочных мест для инвалидов и такси.**

⁷³ В соответствии с Местными нормативами градостроительного проектирования муниципального образования город Курган.

⁷⁴ В соответствии со ст. 15 Федерального закона от 24.11.1995 № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации».

4.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Главное целью мероприятий по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения населения является обеспечение безопасности участников дорожного движения.

Развитие пешеходной инфраструктуры запланировано в рамках действующей улично-дорожной сети с организацией движения пешеходов по тротуарам, пешеходным переходам через железнодорожные пути и пешеходным мостам, а также путем обустройства пешеходных зон в местах массового отдыха горожан (парки, прибрежные территории и т.д.).

Обустройство пешеходных переходов и проведение мероприятий по совершенствованию организации дорожного движения, **установка ограничивающих пешеходных ограждений** должны осуществляться в соответствии с требованиями национальных стандартов, изменения в которые внесены Приказами Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (далее – Росстандарт) от 09.12.2013 № 2217-ст – 2222-ст (действуют с 28.02.2014):

- ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация»;

- ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;

- ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования»;

- ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения»;

- ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»;⁷⁵

- ГОСТ Р 51256-2011 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования».

Реализация данных мероприятий направлена на повышение безопасности на пешеходных переходах.

Создание велоинфраструктуры в комплексе с профилактическими мероприятиями по предупреждению дорожно-транспортного травматизма с участием велосипедистов предполагает организацию движения велосипедистов, размещению объектов инфраструктуры для такого движения (велосипедные и велопешеходные дорожки, велосипедные полосы, места для стоянки велосипедов).

Учитывая зажатость существующей улично-дорожной сети города Кургана и имеющиеся ограничения по пропускной способности (невозможность выделения отдельных полос для пешеходных и велосипедных дорожек), создание

⁷⁵ С учетом Методических рекомендаций «Осуществление контроля за соблюдением требований, предъявляемых к применению дорожных ограждений» (разработаны НИЦ БДД МВД России, утв. 25.01.2007 НИЦ БДД МВД России).

велоинфраструктуры запланировано в новых планировочных районах, проектные архитектурно-планировочные решения застройки которых позволяют реализоваться данные мероприятия.

Размещения велодорожной сети на территории предусматривается в виде непрерывной системы быстрой и безопасной связи объектов и предприятий по обслуживанию населения, приближающей жителей к местам обслуживания, предусматривая, как правило, формирование общественных центров, в увязке с сетью общественного пассажирского транспорта, с другими территориями системы расселения, объектами, расположенными в пригородной зоне, объектами внешнего транспорта, велосипедными и автомобильными дорогами общей сети.

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

Оснащение транспортных средств коммунальных и дорожных служб спутниковой системой ГЛОНАСС, интегрированной в автоматизированную систему диспетчерского управления дорожным хозяйством, с передачей данных в АО «РНИЦ Курганской области»

Система спутникового контроля и управления транспортом коммунальных и дорожных служб позволяет осуществлять мониторинг и контроль работы компаний-подрядчиков, осуществляющих очистку автомобильных дорог и вывоз твердых бытовых отходов:

- контроль и составление отчетов о местонахождении каждой единицы транспорта;
- контроль времени выезда на место работы и заезда в автопарк или на заправку;
- контроль времени нахождения на участке обслуживания;
- составление отчетов по группам транспорта (по пробегу каждой единицы техники и моточасам соответственно).

Кроме того, результаты мониторинга возможно использовать при планировании применения дорожной и коммунальной техники.

Строительство логистического центра в городе Кургане⁷⁶

Проектом предусматривается строительство логистического центра на территории площадью 5,85 га, расположенного в районе 254 км федеральной трассы «Иртыш», с размещением складских и административных зданий, объектов бытового обслуживания.

Цель проекта:

- развитие логистики в областном центре; удовлетворение потребности в товарообороте между регионами России;
- развитие инженерной инфраструктуры города;

⁷⁶ Создание и развитие логистического/распределительного центра на территории города Кургана, включающего комплекс современных складских помещений, объединенных единой транспортной системой (автомобильные дороги, железнодорожное сообщение, а также авиаузел) (мероприятие Стратегии социально-экономического развития города Кургана до 2030 г.).

– организация новых рабочих мест.

Реализация проекта позволит упорядочить движения грузовых транспортных потоков на территории города, а также обеспечит создание до 2 тыс. рабочих мест в городе Кургане и Кетовском районе.

Организация дополнительных пунктов весового контроля на въездах в город Курган: пос. Торфяники, ул. Омская, шоссе Тюнина, пос. Керамзитный, с. Введенское, позволит решить проблему, связанную с увеличением количества транзитных большегрузных транспортных средств, осуществляющих объезд стационарного пункта весового контроля, расположенного на 259 км федеральной автомобильной дороги Р-254 «Иртыш».

Разработка комплекса мероприятий по введению специальных схем движения грузовых автомобилей на улично-дорожной сети («грузового каркаса»)

Мероприятие направлено на снижение транспортной и экологической нагрузки за счет снижения транзита грузового транспорта через жилые районы города.

Суть мероприятия заключается в том, что для грузового транспорта создается так называемый «грузовой каркас» - перечень улиц, на которых создается свободное движение грузовых автомобилей. В жилых зонах движение грузовиков с разрешенной максимальной массой более 2,5 т допускается только для обслуживания предприятий или жителей внутри района.

Выбор улиц для формирования «грузового каркаса» целесообразно проводить на основании натурных исследований и с применением транспортного моделирования.

Реализация мероприятия позволит разграничить потоки грузового транспорта, улучшить качество воздуха в жилых районах города, также будет стимулировать грузовые компании грамотнее оптимизировать логистику.

4.6 Мероприятия по развитию сети дорог города Кургана

Первоочередными мероприятиями по развитию сети дорог являются мероприятия по доведению автомобильных дорог общего пользования местного значения до нормативного транспортно-эксплуатационного состояния, выполнению работ по содержанию, капитальному ремонту, ремонту в соответствии с требованиями строительных норм и правил, технических регламентов.

Строительство новых и реконструкция существующих автомобильных дорог и транспортных развязок является одной из приоритетных задач развития устойчивой транспортной системы города Кургана. Реализация мероприятий позволит снизить загруженность улиц города и повысить связность отдельных районов города.

По состоянию на декабрь 2016 г. выполнены проектные работы и получено положительное заключение государственной экспертизы по следующим объектам:

1. «Строительство автодороги по ул. Мальцева от ул. Алексеева до ул. Мостостроителей (ул. Алексеева, ул. Фарафонова, пр. Маршала Голикова, ул. Витебского, ул. Мостостроителей)»;
2. «Реконструкция ул. Мостостроителей»;

3. «Строительство ул. Бурова-Петрова на участке от ул. Гоголя до ул. Куйбышева (I очередь строительства от ул. Гоголя до ул. Карла Маркса, II очередь строительства от ул. Карла Маркса до ул. Куйбышева)»;

4. «Развитие инженерной инфраструктуры поселков малоэтажной застройки. Подъездная автодорога к микрорайону малоэтажной застройки п. Чистое поле».

МКУ города Кургана «УКС» ведется работа по подготовке исходных данных для выполнения проектных работ по следующим объектам:

1. Автодорога по ул. Мальцева от ул. Алексеева до ул. Керченской;
2. Подъездная автодорога от ул. 9 мая до Шадринского тракта;
3. Подъездная дорога Левашово-2 – Шадринский тракт;
4. Подъездная автодорога к мкр. Теплый стан с выходом на дорогу на Утяк.

С целью создания удобной транспортной инфраструктуры для Курганского медицинского кластера, создаваемого на территории города Кургана в мкр. Рябково, Программой предусмотрены следующие мероприятия:

1) реконструкция автодороги от ФГБУ «РНЦ «ВТО» им. акад. Г.А. Илизарова» до аэропорта г. Кургана, в т. ч. ПСД:

– ул. Карбышева на участке от ул. Марии Ульяновой до пр. Машиностроителей;

– пр. Маршала Голикова на участке от пр. Машиностроителей до ул. Бурова-Петрова;

– ул. Дзержинского на участке от ул. Бурова-Петрова до ул. Омской;

– ул. Пугачева на участке от ул. Омской до б-ра Мира;

– б-р Мира на участке от ул. Пугачева до ул. Гагарина;

– ул. Гагарина на участке от б-ра Мира до аэропорта г. Курган;

2) реконструкция автодороги от ФГБУ «РНЦ «ВТО» им. акад. Г.А. Илизарова» до железнодорожного вокзала, в т.ч.:

– пр. Машиностроителей;

– ул. Пролетарская на участке от пр. Машиностроителей до ул. К. Мяготина;

– ул. К. Мяготина на участке от ул. Пролетарской до ул. Красина;

– ул. Красина от ул. К. Мяготина до железнодорожного вокзала;

3) создание улично-дорожной сети, параллельной ул. Карбышева, для объединения объектов Курганского медицинского кластера, в т.ч. ПСД.

Мероприятия по развитию сети дорог города Кургана включают следующие мероприятия:

• по проектированию, строительству и реконструкции дорог общего пользования местного значения:

○ строительство и реконструкция автодорог с целью обеспечения развития промышленных предприятий:

– от ул. Пугачева до ЗАО «Курганспецарматура» и АО «Курганские прицепы»;

– ул. Автозаводская, ул. Стройбаза, ул. 2-я Часовая, ул. Загородная до федеральной трассы «Иртыш» с подъездными путями до ООО «КАВЗ», АО «Кургандормаш», АО «СКТБ «Курганприбор», ЗАО «Курганстальмост»;

- по ул. Ястржембского, ул. Баумана, ул. Гвардейская для обеспечения транспортной инфраструктурой АО «НПО «Курганприбор»;
- повышение категории ул. 1 Мая и ул. Кольцевая до магистральной улицы общегородского значения;
- строительство магистральной улицы общегородского значения (Первомайский проспект) на участке от 6-а микрорайона, мост через р. Черная и далее до путепровода по ул. 1 Мая, ул. Родькина до Шадринского тракта, ул. Галкинский переезд;
- строительство магистральной дороги в западной части города с выходом на проспект Маршала Голикова и проспект Конституции, для организации движения грузового транспорта вне жилой застройки, а также для обеспечения закольцованности улично-дорожной сети;
- строительство дополнительного выезда из города в южной части с выходом на ул. 1 Мая, ул. Пушкина, выполняющего роль главной связи с южной пригородной жилой зоной;
- строительство магистральной улицы районного значения по набережной р. Тобол на участке от ул. Профсоюзной до ул. Красина с устройством дамб через р. Тобол для обеспечения проезда на остров, расположенный южнее стадиона Локомотив, а также строительство по береговой линии данного острова магистральной улицы районного значения;
- строительство магистральной дороги регулируемого движения в южной части городского округа, выполняющую роль защитного сооружения от паводковых вод для населенных пунктов и микрорайонов города: Тополя, Лесной, Пригородный, а также соединяющей отдаленные южные районы городского округа Курган;
- реконструкция Шадринского тракта до магистральной улицы общегородского значения, строительство моста через р. Черная, ремонт моста через р. Черная;
- строительство магистральной дороги на пос. Керамзитный от ул. Бурова-Петрова южнее п. Смолино;
- строительство пр. Маршала Голикова на участке от ул. Бурова-Петрова до ул. Омской;
- строительство магистрали местного значения восточнее ул. Омской, выполняющей роль дублера для данной улицы;
- строительство ул. Омской на участке от пересечения с ул. Земнухова до ул. Мостостроителей;
- устройство транспортной площади по ул. Зорге напротив здания музыкального училища;
- строительство магистральной улицы местного значения на территории микрорайона Шевелевка в створе ул. Зорге;
- строительство ул. Мальцева на участке от ул. Алексеева до ул. Витебского;

- строительство ул. Витебского на участке от ул. Мостостроителей до ул. Мальцева;
- строительство ул. Илизарова на участке от 16 мкр. до 7 мкр.;
- строительство ул. 16 микрорайон на участке от Первомайского проспекта до Шадринского тракта;
- строительство Первомайского проспекта (на участке от ул. 16 мкр. до ул. Илизарова в 6-а мкр.);
- строительство ул. Фарафонова на участке от ул. Мальцева до ул. Илизарова;
- строительство ул. Содружества на участке от ул. Керченской до Шадринского тракта;
- строительство ул. Чернореченской на участке от Шадринского тракта до ул. Карбышева, со строительством моста через речку Черная;
- проектирование и строительство улиц в поселках Чистое Поле, Теплый Стан, Зайково, Левашово, Левашово-2, Утяк, Лазурный, Шепотково, Лесной, Увал, Черемухово, Арбинка, Осиновка, Пригородный, Тополя в жилых районах Рябково, Северный, Вороновка, Западный, Восточный, Малое Чаусово, 17 мкр., Камчиха, Храпово;
- пробивка ул. Зорге до ул. Пушкина;
- пробивка ул. Радионова до ул. Невежина;
- реконструкция ул. Радионова на участке от ул. Зорге до ул. Сухэ-Батора;
- пробивка ул. Мостостроителей до федеральной автомобильной дороги «Иртыш»;
- реконструкция ул. Мостостроителей на участке от пр. Голикова до развязок путепровода по ул. Галкинский переезд;
- по проектированию, строительству и реконструкции транспортных развязок, мостов и путепроводов:
 - реконструкция Некрасовского путепровода;
 - реконструкция путепровода ЖБИ;
 - строительство путепровода через железную дорогу, ул. Радионова и ул. Коли Мяготина в створе ул. 1 Мая и ул. Кольцевая с организацией транспортных развязок в разных уровнях с южной и северной стороны железной дороги;
 - строительство транспортных развязок в одном уровне на пересечении магистральных улиц и дорог, в т.ч.:
 - 4 кольцевых развязок в районе Заозерный на пересечении магистральных улиц районного значения, в т.ч. на пересечении пр. Маршала Голикова и ул. Мальцева;
 - 3 кольцевых развязок на пересечении магистральных улиц с Шадринским трактом;
 - 2 кольцевых развязок на пересечении магистральной дороги в створе пр. Конституции с южной магистральной дорогой и автомобильной дороги на Куртамыш;

- кольцевой развязки на пересечении пр. Маршала Голикова и ул. Омской;
- кольцевой развязки на пересечении Южной магистральной дороги с магистральной дорогой в створе ул. 1 Мая;
- кольцевой развязки на пересечении магистральных дорог восточнее п. Затобольный;
- кольцевой развязки на пересечении шоссе им. Тюнина с ул. Бурова-Петрова;
- кольцевой развязки на пересечении ул. Чернореченской с ул. Карбышева;
- кольцевой развязки на пересечении ул. Б. Петрова с ул. Гоголя;
- строительство путепровода через железную дорогу в створе ул. Гоголя;
- строительство транспортной развязки с устройством путепровода над железной дорогой и ул. Мостостроителей в створе пр. Маршала Голикова и проектируемой магистральной дороги;
- строительство путепровода над железной дорогой и ул. Зауральской в западной части города в створе ул. Юргамышской с организацией транспортной развязки на пересечении с ул. Зауральской;
- строительство дополнительного путепровода через железную дорогу рядом с существующим путепроводом, расположенным на Галкинском переезде с устройством транспортной развязки в данном узле;
- строительство двух мостовых переходов через р. Тобол в районе стадиона Локомотив;
- строительство развязки под мостом через р. Тобол по ул. Бурова-Петрова с выходом на ул. Савельева, магистральную улицу районного значения;
- строительство эстакады по шоссе им. Тюнина;
- строительство транспортных развязок в разных уровнях на пересечениях следующих улиц и дорог:
 - ул. Родькина – пр. Маршала Голикова;
 - пр. Машиностроителей – пр. Маршала Голикова;
 - автодорога «Иртыш» – Шадринский тракт;
 - автодорога «Иртыш» – ул. Лесопарковая;
 - автодорога «Иртыш» – ул. Омская;
 - ул. Омская – ул. Бурова-Петрова;
 - ул. Мостостроителей – автодорога «Иртыш»;
 - магистральная улица в микрорайоне Зайково – автодорога «Иртыш»;
 - магистральных дорог в районе п. Увал;
 - Восточная магистральная дорога – автодорога «Иртыш»;
 - автодорога «Иртыш» – автодорога на полигон ТБО севернее микрорайона Челноково;
 - автодорога «Иртыш» – автодорога на Грачево севернее микрорайона Шепотково;
 - автодорога «Иртыш» – ул. Загородная;

- магистральная улица в микрорайоне Зайково – автодорога «Иртыш»;
- строительство и реконструкция 23 малых мостовых переходов для обеспечения как транспортных, так и пешеходных связей;
- строительство и реконструкция 5 мостовых переходов через р. Тобол;
- строительство дополнительного путепровода через железную дорогу по ул. Чехова.

При проектировании, строительстве, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог целесообразно использовать инновационные технологии, материалы и конструкции, направленные на увеличение сроков службы дорожных одежд и покрытий автомобильных дорог.

Применение прогрессивных технологий ремонта и содержания автомобильных дорог, новых дорожно-строительных материалов, средств инженерного оборудования и обустройства дорог и искусственных сооружений, а также систем информатизации и связи способствует улучшению транспортно-эксплуатационных показателей дорожной сети, повышению безопасности дорожного движения и снижению негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду.

Технологии увеличения сроков службы дорожных одежд и покрытий автомобильных дорог были призваны решать задачи создания тонкослойных макрошероховатых покрытий и поверхностных обработок повышенной сдвигоустойчивости и износостойкости, покрытий, устойчивых к колееобразованию, повышения ровности дорожных покрытий. Значительную часть инноваций составляют новые технологии и материалы для укрепления и армирования грунтов земляного полотна, приготовления модифицированных асфальтобетонных смесей, регенерации дорожных покрытий и применения местных дорожно-строительных материалов.⁷⁷

⁷⁷ Источник: Каталог эффективных технологий, новых материалов и современного оборудования дорожного хозяйства за 2016 г. (Федеральное дорожное агентство, Москва, 2016 г.).

5 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры города Кургана включает укрупненную оценку необходимых инвестиций с разбивкой по видам транспорта и дорожному хозяйству, целям и задачам Программы, источникам финансирования, включая средства бюджетов всех уровней, внебюджетные средства.

Необходимый объем финансирования на реализацию мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры определен на основании и с учетом следующих документов:

- Методические рекомендации по применению государственных сметных нормативов – укрупненных нормативов цены строительства различных видов объектов капитального строительства непроизводственного назначения и инженерной инфраструктуры, утв. Приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 28.08.2014 № 506/пр;

- Укрупненные нормативы цены строительства НЦС 81-02-07-2014 «Железные дороги», утв. Приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 28.08.2014 № 506/пр;

- Укрупненные нормативы цены строительства НЦС 81-02-08-2014 «Автомобильные дороги», утв. Приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 28.08.2014 № 506/пр;

- Укрупненные нормативы цены строительства НЦС 81-02-09-2014 «Мосты и путепроводы», утв. Приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 28.08.2014 № 506/пр;

- Коэффициенты перехода от цен базового района к уровню цен субъектов Российской Федерации, утв. Приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 28.08.2014 № 506/пр;

- утвержденные федеральные, региональные и муниципальные целевые программы;

- сметная документация;

- прайс-листы;

- проекты-аналоги и др.

С целью приведения финансовых потребностей для осуществления мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры к ценам соответствующих лет применяются индексы-дефляторы, установленные Минэкономразвития России.

Для формирования показателей долгосрочных индексов-дефляторов использован прогноз социально-экономического развития РФ на 2017 г. и на плановый период 2018 и 2019 гг. (принят Государственной Думой Федерального Собрания РФ в первом чтении в рамках законопроекта «О федеральном бюджете на 2017 г. и на плановый период 2018 и 2019 гг.», опубликован Минэкономразвития России 24.11.2016).

Необходимый объем финансирования на реализацию мероприятий определен исходя из перечня мероприятий, разработанного в разделе 4 «Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов)» Программы.

Совокупная потребность в инвестициях, необходимых для реализации мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры города Кургана, составляет **141,13 млрд руб.** (табл. 36), в т.ч.:

- по этапам:
 - 1 этап (2017 – 2021 гг.) – 20,25 млрд руб. (14%);
 - 2 этап (2022 – 2028 гг.) – 120,88 млрд руб. (86%);
- по источникам финансирования:
 - федеральный бюджет – 87,27 млрд руб. (62%);
 - областной бюджет – 31,57 млрд руб. (22%);
 - местный бюджет – 8,72 млрд руб. (6%);
 - внебюджетные источники – 13,57 млрд руб. (10%).

Таблица 36

Оценка финансовых потребностей для реализации мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры города Кургана на 2017 – 2028 гг.

№ п/п	Наименование мероприятия (инвестиционного проекта)	Источники финансирования	Всего, млн руб.	в т.ч. по этапам реализации	
				1 этап (2017- 2021 гг.)	2 этап (2022 - 2028 гг.)
1	Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта	всего	1 119,89	1 083,19	36,70
		федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00
		областной бюджет	238,27	238,27	0,00
		местный бюджет	375,57	359,17	16,40
		внебюджетные источники	506,05	485,74	20,31
1.1	Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе	всего	816,41	790,10	26,31
		федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00

№ п/п	Наименование мероприятия (инвестиционного проекта)	Источники финансирования	Всего, млн руб.	в т.ч. по этапам реализации	
				1 этап (2017- 2021 гг.)	2 этап (2022 - 2028 гг.)
	мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков	областной бюджет	0,00	0,00	0,00
		местный бюджет	310,36	304,36	6,00
		внебюджетные источники	506,05	485,74	20,31
1.2	Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем	всего	7,50	7,50	0,00
		федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00
		областной бюджет	2,13	2,13	0,00
		местный бюджет	5,38	5,38	0,00
		внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00
1.3	Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения	всего	279,82	279,82	0,00
		федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00
		областной бюджет	236,15	236,15	0,00
		местный бюджет	43,67	43,67	0,00
		внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00
1.4	Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности	всего	16,16	5,77	10,40
		федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00
		областной бюджет	0,00	0,00	0,00
		местный бюджет	16,16	5,77	10,40
		внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00
2	Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	всего	4 155,70	1 599,97	2 555,73
		федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00
		областной бюджет	10,00	10,00	0,00
		местный бюджет	376,62	219,30	157,32
		внебюджетные источники	3 769,08	1 370,66	2 398,42
3	Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого	всего	6 129,05	1 164,67	4 964,38
		федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00
		областной бюджет	10,93	10,93	0,00

№ п/п	Наименование мероприятия (инвестиционного проекта)	Источники финансирования	Всего, млн руб.	в т.ч. по этапам реализации	
				1 этап (2017- 2021 гг.)	2 этап (2022 - 2028 гг.)
	парковочного пространства	местный бюджет	1 211,66	226,79	984,88
		внебюджетные источники	4 906,46	926,96	3 979,51
		всего	2 489,90	942,74	1 547,16
4	Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	федеральный бюджет	1 400,00	600,00	800,00
		областной бюджет	500,00	214,29	285,71
		местный бюджет	218,46	80,46	138,00
		внебюджетные источники	371,44	48,00	323,44
		всего	4 142,98	4 026,05	116,93
5	Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00
		областной бюджет	94,33	20,44	73,89
		местный бюджет	35,55	1,20	34,35
		внебюджетные источники	4 013,10	4 004,40	8,69
		всего	123 093,32	11 430,58	111 662,75
6	Мероприятия по развитию сети дорог города Кургана	федеральный бюджет	85 874,47	7 906,54	77 967,92
		областной бюджет	30 717,35	2 871,66	27 845,69
		местный бюджет	6 501,51	652,37	5 849,14
		внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00
		всего	141 130,85	20 247,19	120 883,65
	ИТОГО по Программе	федеральный бюджет	87 274,47	8 506,54	78 767,92
		областной бюджет	31 570,88	3 365,59	28 205,29
		местный бюджет	8 719,37	1 539,29	7 180,08
		внебюджетные источники	13 566,13	6 835,76	6 730,36
		всего	141 130,85	20 247,19	120 883,65

Технико-экономические параметры и окончательная стоимость мероприятий определяются согласно сводному сметному расчету и технико-экономическому обоснованию при разработке проектно-сметной документации.

Объемы инвестиций носят прогнозный характер и подлежат ежегодному уточнению исходя из возможностей бюджетов и степени реализации мероприятий.

Объемы инвестиций подлежат уточнению при корректировке (актуализации)

Программы.

Предложения по источникам финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры сформированы в соответствии с требованиями действующего законодательства:

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ;

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

Источниками инвестиций по проектам Программы могут быть:

- средства бюджетов всех уровней:
 - федеральный бюджет;
 - областной бюджет;
 - местный бюджет;
- внебюджетные средства.

Финансовое обеспечение программных инвестиционных проектов может осуществляться за счет средств бюджетов всех уровней на основании законов Курганской области, нормативных правовых актов города Кургана, утверждающих бюджет.

Предоставление субсидий из областного бюджета осуществляется в соответствии с:

- Законом Курганской области от 28.12.2007 № 326 «О бюджетном процессе в Курганской области»;

- Решением Курганской городской Думы от 23.10.2013 № 165 «Об утверждении Положения о бюджетном процессе в городе Кургане»;

- Постановлением Администрации города Кургана от 05.06.2015 № 4460 «О разработке проекта бюджета города Кургана на очередной финансовый год и плановый период»;

- соглашениями о направлении в бюджет муниципального образования город Курган Курганской области субсидий из дорожного фонда Курганской области и др.

Распределение объемов инвестиций по источникам носит прогнозный характер и подлежит ежегодному уточнению.

6 Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры города Кургана включает оценку социально-экономической эффективности и соответствия нормативам градостроительного проектирования, в т.ч. с разбивкой по видам транспорта, целям и задачам Программы.

Основными мероприятиями (инвестиционными проектами) Программы, результатом реализации которых в комплексе станет переход на качественно новый уровень состояния транспортной инфраструктуры города Кургана, являются:

- создание **Центра организации дорожного движения города Кургана** как единого центра принятия стратегических и оперативных решений, интегрированного со **вновь создаваемыми автоматизированными комплексами регулирования и контроля дорожного движения:**

- системой видеонаблюдения (комплексы фото- и видеофиксации на аварийных участках дорог);
- автоматической системой управления дорожным движением (система координации работы светофорных объектов);
- системой мониторинга транспортных потоков;

- строительство **транзитного обхода города Кургана** с созданием кольцевого обходного маршрута;

- строительство **новых магистральных автомобильных дорог, магистральных улиц-дублеров, путепроводов** через железнодорожную магистраль и мостов через реку Тобол;

- комплексное **развитие общественного пассажирского транспорта**, в т.ч.:

- переоснащение автобусами большей вместимости, адаптированными для перевозки инвалидов и маломобильных групп населения;
- оптимизация маршрутной сети;
- создание автоматизированной системы диспетчерского управления движением пассажирского автомобильного транспорта общего пользования;
- внедрение единой системы безналичной оплаты проезда с пригородным пассажирским автомобильным транспортом Кетовского района и безналичной системы оплаты проезда для льготных категорий граждан;
- обустройство инфраструктуры для пассажирского транспорта (остановочные комплексы и карманы, разворотные площадки и конечные пункты, информационные табло);

- проектирование и строительство, реконструкция существующих сетей **ливневой канализации** со строительством очистных сооружений на выпусках

ливневой канализации, что позволит снизить негативное воздействие на окружающую среду и обеспечить ликвидацию одной из основных проблем содержания автомобильных дорог и благоустройства городской территории, которой является отвод воды с проезжей части.

Главным результатом реализации Программы является достижение поставленной цели – обеспечение сбалансированного, перспективного развития транспортной инфраструктуры города Кургана в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации умеренно-оптимистичного варианта развития транспортной инфраструктуры выражается в достижении целевых показателей Программы (п. 2 настоящей Программы).

Основными результатами реализации Программы и характеризующими их целевыми показателями являются:

- увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения до 583,3 км (рост на 20%);
- увеличение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием до 100%;
- ликвидация автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям;
- рост обеспеченности парковочными местами до 90%;
- увеличение протяженности велосипедных дорожек до 47,1 км (рост в 98 раз);
- увеличение числа перевезенных пассажиров автомобильным транспортом на 40% (55,4 млн чел.);
- увеличение удельного веса остановочных пунктов городского общественного транспорта, соответствующих нормативным требованиям, в общем количестве остановочных пунктов до 100%;
- увеличение доли низкопольных автобусов в подвижном составе маршрутной сети города, обеспечивающих доступность и безопасность их для пассажиров-инвалидов, до 33%;
- снижение числа лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, до 16 чел. (снижение в 2,9 раза);
- сокращение среднегодовой концентрации бенз(а)пирена в атмосферном воздухе города до 1,1 ПДК (снижение в 2,7 раза).

Составной частью эффективности мероприятий Программы в сфере транспорта является экологическая эффективность. Защита окружающей среды в Программе обеспечивается путем реализации инвестиционных проектов с учетом технических и технологических решений, соответствующих современным стандартам и повышенным экологическим требованиям.

Оценка эффективности реализации мероприятий Программы за отчетный период

Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры (далее – мероприятия) может осуществляться с использованием следующих критериев:

- полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию мероприятий;
- степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы.

Расчет оценки эффективности мероприятий по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию мероприятий» (Р) осуществляется по следующей формуле:

$$P = (V_{\text{факт}} + u) / V_{\text{план}} * 100\%, \quad (\text{Формула 1})$$

где:

$V_{\text{факт}}$ – фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию мероприятий за отчетный год (освоенные средства за отчетный период);

$V_{\text{план}}$ – плановый объем бюджетных средств на реализацию мероприятий муниципальной программы в отчетном году;

u – сумма «положительной экономии».

K «положительной экономии» относится: экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд.

Оценка эффективности мероприятий по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» (S) осуществляется по формуле:

$$S = \text{SUM } K_i / N, i = 1, \quad (\text{Формула 2})$$

где:

K_i – исполнение i планируемого значения показателя муниципальной программы за отчетный год в процентах;

N – число планируемых значений показателей муниципальной программы.

Исполнение по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

$$K_i = A_i \text{ факт} / A_i \text{ план} * 100\%, \quad (\text{Формула 3})$$

где:

$A_i \text{ факт}$ – фактическое значение i показателя за отчетный год;

$A_i \text{ план}$ – плановое значение i показателя на отчетный год.

Мониторинг реализации Программы

Мониторинг реализации Программы осуществляется посредством контроля изменения целевых показателей, предусмотренных Программой.

Процедура мониторинга предусматривает сопоставление и анализ значений целевых показателей за отчетный период с аналогичным показателем за предыдущий (базовый) период.

Отчет о мониторинге реализации Программы обсуждается с привлечением представителей всех заинтересованных групп с обязательным участием комиссии (рабочей группы) по реализации Программы, Департамента архитектуры, строительства и земельных отношений, Департамента развития городского хозяйства Администрации города Кургана.

По итогам мониторинга принимаются решения по корректировке выполнения плановых мероприятий с целью повышения их эффективности с точки зрения достижения стратегических целей развития транспортной инфраструктуры города Кургана.

Ежегодно после проведения оценки эффективности реализации мероприятий Программы за отчетный период перечень целевых показателей может быть дополнен в зависимости от изменения социально-экономической ситуации в городе Кургане и Курганской области, а также от приоритетов будущего развития на плановый период.

В рамках Программы предусмотрены мероприятия по созданию Центра организации дорожного движения города Кургана, внедрению интеллектуальных транспортных систем, в т.ч. создание транспортной модели города Кургана, оснащение транспортных средств коммунальных и дорожных служб спутниковой системой ГЛОНАСС, интегрированную в автоматизированную систему диспетчерского управления дорожным хозяйством, проведение комплексных обследований автомобильных дорог общего пользования местного значения и др., что позволит реализовать задачи по мониторингу и управлению Программой.

Создание транспортной модели города Кургана совместно с проведением комплексных обследований автомобильных дорог общего пользования местного значения и иных объектов дорожного хозяйства позволит обеспечить формирование полной базы данных об объектах, содержащей информацию о местоположении, техническом состоянии, дате последнего технического обслуживания или ремонта и др. На основании полученных данных существенно расширяются возможности мониторинга и контроля реализации Программы.

В дальнейшем за счет расширения возможностей мониторинга и контроля за счет создания и использования специализированного методического и инструментального обеспечения возможно включение в перечень показателей оценки эффективности мероприятий Программы следующих показателей:

- сокращение времени пребывания грузов, пассажиров в пути, %;
- количество адаптированных для использования инвалидами и другими маломобильными группами населения объектов, ед. (доля, %);
- количество оборудованных элементами повышения безопасности дорожного движения объектов, ед. (доля, %);

- количество светофорных объектов, оборудованных адаптивной системой управления дорожным движением, ед. (доля, %);
- удельный вес улиц, обеспеченных уличным освещением, %.

7 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории города Кургана

Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории города Кургана разрабатываются в целях обеспечения реализации предлагаемых в составе Программы мероприятий (инвестиционных проектов).

Мероприятия Программы при прочих равных условиях пользуются приоритетом при планировании расходов муниципального бюджета, привлечении федеральных и областных ресурсов. Кроме того, включение в Программу определенного инвестиционного проекта служит дополнительным аргументом при привлечении средств частных инвесторов.

Инструментом реализации целей, задач и соответствующих им мероприятий Программы являются муниципальные программы, разрабатываемые отраслевыми (функциональными) органами Администрации города Кургана, осуществляющими отдельные функции в сфере транспортной инфраструктуры местного значения. При принятии бюджета города Кургана проводится проверка соответствия муниципальных программ мероприятиям Программы.

С целью реализации масштабных инвестиционных проектов и высокозатратных мероприятий предполагается активное сотрудничество органов местного самоуправления города Кургана с федеральными органами государственной власти и Правительством Курганской области в рамках следующих направлений:

- включение города Кургана в федеральные и региональные программы в сфере развития транспортной инфраструктуры;
- осуществление финансирования реализации приоритетных инвестиционных проектов Курганской области на территории города Кургана;
- создание условий для привлечения внебюджетных источников.

Источниками финансирования инвестиционных проектов будут являться средства бюджета муниципального образования, федеральные и областные трансферты, внебюджетные источники. Возможными механизмами привлечения внебюджетных средств для финансирования инвестиционных проектов и мероприятий Программы являются:

- концессионное соглашение в соответствии с Федеральным законом от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях»;
- лизинг в соответствии с Федеральным законом от 29.10.1998 № 164-ФЗ «О финансовой аренде (лизинге)»;
- закупка товаров, работ, услуг для обеспечения муниципальных нужд в соответствии с Федеральным законом от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной

системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»).

Информационное обеспечение процесса реализации Программы осуществляется путем информирования о деятельности органов местного самоуправления. Ведущая роль в информировании населения, общественности и бизнес-сообщества отводится средствам массовой информации и web-сайту Администрации города в сети Интернет. При этом при проведении преобразований, связанных с реализацией Программы, органам местного самоуправления необходимо обеспечить организацию эффективной «обратной связи» с общественностью, что, в свою очередь, приведет к формированию положительного общественного мнения среди жителей города, общественности и предпринимательских кругов по отношению к действиям органов местного самоуправления.

Информационное сопровождение деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории города Кургана может включать в себя (при необходимости):

- проведение маркетинговых и аналитических исследований;
- опросы общественного мнения;
- запрос заинтересованности от потенциальных инвесторов проектов;
- освещение проведения конкурса при реализации конкурсных процедур в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения муниципальных нужд, реализации проекта государственно-частного партнерства;
- налаживание взаимодействия между органом местного самоуправления и частными партнерами;
- проведение обязательных публичных мероприятий для обсуждения деталей инвестиционных проектов с общественностью;
- антикризисные коммуникации;
- освещение реализации Программы.

При информационном сопровождении деятельности органов местного самоуправления, осуществляемом в рамках реализации Программы, подчеркиваются преимущества реализуемых проектов для территории, публичность и открытость проведения конкурсных процедур, учет общественного мнения, освещаются достигнутые результаты реализации проектов и мероприятий, их социальная и экономическая эффективность.

Приложение 1. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры города Кургана на период до 2028 г.