Приложение
к решению Курского городского Собрания
от 23 января 2018 г. №25-6-ОС

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Город Курск» на 2018-2035 годы

Раздел 1. Паспорт
программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Город Курск»
на 2018-2035 годы

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Город Курск» на 2018-2035 годы (далее - Программа)
Основание для разработки Программы	- «Градостроительный кодекс Российской Федерации» от 29.12.2004 № 190-ФЗ; - Федеральный закон от 29.12.2014 № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; - Федеральный закон «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» от 06.10.2003 № 131-ФЗ; - Корректура Генерального плана города Курска на период до 2035 года
Заказчик Программы	Департамент транспорта, связи и дорожного хозяйства города Курска, 305000, г. Курск, ул. Ленина, 2.
Разработчик Программы	федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Юго-Западный государственный университет», 305040, г. Курск, ул. 50 лет Октября, д.94
Цель Программы	Развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования «Город Курск» с повышением уровня ее безопасности
Задачи Программы	• обеспечение проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры города Курска; • повышение безопасности дорожного движения на территории муниципального

	образования «Город Курск»; • создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам и обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры; • создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения
Целевые показатели Программы	По результатам реализации Программы будут достигнуты следующие целевые показатели: - *Задача 1. Обеспечение проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры города Курска:* протяженность введенных в эксплуатацию дорог – 65,82 км; протяженность реконструированных развязок и дорог – 12,14 км; - *Задача 2. Повышение безопасности дорожного движения на территории муниципального образования «Город Курск»:* снижение транспортного риска (числа погибших в ДТП на 10 тыс. транспортных средств) по отношению к 2015 году на 3,9%; снижение количества ДТП на 10 тыс. транспортных средств по отношению к 2015 году на 10% - *Задача 3. Создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам и обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры:* количество дополнительных троллейбусных маршрутов – 3; протяженность введенного в эксплуатацию трамвайного пути после капитально-восстановительного ремонта – 34,8 км; количество объектов трамвайного сообщения – 2; количество социально-значимых маршрутов - не менее 33 ежегодно; количество выделенных полос для движения общественного транспорта – не менее 3 ; - *Задача 4. Создание условий для пешеходного и*

	велосипедного передвижения населения: количество введенных в эксплуатацию внеуличных пешеходных переходов – 6
Сроки и этапы реализации Программы	2018-2035 годы
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	Введение в эксплуатацию новых дорог и развязок; реконструкция дорог и развязок; строительство подземных стоянок, СТО, пешеходных переходов; реализация комплексных мероприятий по развитию общественного транспорта и по обеспечению безопасности дорожного движения
Объемы и источники финансирования Программы	Общий объем финансирования по Программе составляет: всего – 11 295 987,10 тыс. руб., в том числе по годам: 2018 год – 1 658 993,8 тыс. руб. 2019 год – 748 575,0 тыс. руб. 2020 год – 591 420,0 тыс. руб. 2021 год - 571 970,0 тыс. руб. 2022 год - 750 000 тыс. руб. 2023-2035 годы – 7 160 910,5 тыс. руб., в том числе: за счет средств бюджета города Курска – 160 422,4 тыс. руб., в том числе по годам: 2018 год – 5 511,2 тыс. руб. 2019 год – 5 511,2 тыс. руб. 2020 год – 9 700 тыс. руб. 2021 год - 9 700 тыс. руб. 2023-2035 годы – 130 000 тыс. руб., за счет предполагаемых средств бюджета г. Курска, областного и федерального бюджетов – 8 559 526 тыс. руб., в том числе по годам: 2018 год – 1244571 тыс. руб. 2019 год – 437754,6 тыс. руб. 2020 год – 127200 тыс. руб. 2021 год – 248 000 тыс. руб. 2022 год - 300 000 тыс. руб. 2023-2035 годы – 6450000 тыс. руб., за счет средств внебюджетных источников – 2 576 038,7 тыс. руб.,

	в том числе по годам: 2018 год – 340 190 тыс. руб. 2019 год – 268 628,7 тыс. руб. 2020 год – 331 720 тыс. руб. 2021 год - 354 270 тыс. руб. 2022 год - 750 000 тыс. руб. 2023-2035 годы – 531 230 тыс. руб., Объем финансирования по видам транспорта: автомобильный транспорт – 9 692 117,10 тыс. руб. электротранспорт – 1 603 870 тыс. руб. Объем финансирования в соответствии с задачами Программы: Задача 1. Обеспечение проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры города Курска – 9 721 083,50 тыс. руб.; Задача 2. Повышение безопасности дорожного движения на территории муниципального образования «Город Курск» – 171 033,6 тыс. руб. Задача 3. Создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам и обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры – 1 203 870 тыс. руб. Задача 4. Создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения – 200 000 тыс. руб.

Раздел 2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры города Курска

2.1. Анализ положения муниципального образования «Город Курск» в структуре пространственной организации Российской Федерации

Город Курск – административный центр Курской области, расположен в ее центральной части. Он занимает площадь в 19,116 тыс. га (191,16 км^2). Население города на конец 2017 года составляет 449 063 человек.

Территория города Курска состоит из 3 округов: Железнодорожного, Сеймского, Центрального.

Город Курск является крупным железнодорожным узлом, через который проходят железнодорожные магистрали в северном, южном, восточном и западном направлениях. Через город проходит важная стратегическая магистраль – автострада Москва – Симферополь.

Город располагается в 536 км к юго-западу от Москвы. Курск располагается на Среднерусской возвышенности, на берегах реки Сейм в месте впадения в нее притока - реки Тускарь. Город находится на высотах 200-250 м над уровнем моря. Географические координаты Курска (исторического центра города - холма у слияния рек Кур и Тускарь) - 51°42' северной широты, 36°12' восточной долготы. Климат умеренно континентальный. Среднегодовая температура в Курске +5,7°С. Средние температуры января −8°С (минимальная −34°С), июля +20°С (максимальная +36°С) . Среднее количество осадков 600 мм в год.

Расстояния от Курска по автомобильным дорогам:

до Белгорода - 147 км,

до Воронежа - 230 км,

до Орла - 160 км,

до Киева (через Сумскую и Черниговскую области) - 520 км,

до Харькова (через Белгород) - 230 км.

Сегодня город Курск продолжает развиваться, создаются новые производства, возводятся новые объекты жилищной и коммунальной сферы, совершенствуется транспортная инфраструктура.

2.2. Социально-экономическая характеристика города Курска

В соответствии с официальными данными Федеральной службы государственной статистики Курской области, численность населения города Курска на конец 2017 года составила 449 063 человек, что выше уровня 2015 года на 1,3%.

Ниже в таблице представлена динамика численности населения города за период 2009-2017 гг.

Таблица 1

Динамика численности населения города Курска на конец года

Численность, тыс. чел.	**2009 г.**	**2010 г.**	**2011 г.**	**2012 г.**	**2013 г.**	**2014 г.**	**2015г.**	**2016г.**	**2017 г.**
	410,8	412,3	416,9	423,2	428,7	431,2	435,1	443,2	449,1

В течение рассматриваемого периода демографическая ситуация в городе характеризуется ростом численности населения. Численность населения на конец 2017 года составила 449,1 тыс. человек, что выше на 9,3% уровня 2008 года (прирост составил 38,3 тыс. человек).

Максимальный прирост можно отметить в 2015 году (8,1 тыс. человек) к уровню 2014 года, минимальный в 2009 году (1,5 тыс. человек).

На начало 2017 года возрастная структура населения города была распределена следующим образом:

– население моложе трудоспособного возраста – 15,8% от общей численности населения;

– население трудоспособного возраста – 59,1%;

– население старше трудоспособного возраста – 25,1%.

На основании распределения численности населения можно определить тип возрастной структуры населения. Распределение численности населения города можно отнести к регрессивному типу населения, который характеризуется долей лиц старше 50 лет, превышающей долю населения младше трудоспособного возраста. Данная возрастная структура соответствует вымиранию населения, поскольку отражает большую долю пожилых людей в составе населения.

Существенное влияние на естественное движение и воспроизводство населения оказывает соотношение численности мужчин и женщин.

В 2015 году впервые за последние 25 лет увеличение численности обусловлено не только миграционным, но и естественным приростом. Так, за 2015 год число родившихся (5681 чел.) превысило число умерших (5503 чел.) на 178 чел. (3,2 %).

В 2017 году число родившихся составило 5380 чел. и снизилось на 5,3 %, или на 301 чел. по сравнению с 2015 годом. Снижение отразилось на уменьшении общего коэффициента рождаемости, который за 2016 год составил 12,1 родившихся на 1000 чел. населения (в 2015 году – 13,1).

Абсолютное число умерших составило 5617 чел. и возросло на 114 чел., или на 2,1 % по отношению к 2015 году. Коэффициент смертности увеличился незначительно: с 12,6 умерших на 1000 чел. населения на конец 2015 года до 12,7 на конец 2017 года.

При естественной убыли населения (237 чел.) основным фактором роста численности населения города Курска остается миграционный прирост.

Ниже в таблице представлена динамика изменения рождаемости и смертности в городе Курске.

Таблица 2

Естественная динамика населения города Курска, 2009-2016 гг.

Показатель	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
1	2	3	4	5	6	7	8	
Коэффициент рождаемости	12,2	12,5	11,8	12,0	11,9	12,1	13,1	12,1
Коэффициент смертности	13,4	14,1	13,0	12,9	12,6	12,9	12,6	12,7
Естественный прирост (+)/ убыль (-), человек	-518	-681	-505	-373	-283	-340	+178	-237

Максимальный коэффициент рождаемости на 1000 родившихся был зафиксирован в 2015 году и составил 13,1, минимальный – 11,8 – в 2011 году.

Максимальный коэффициент смертности был зафиксирован в 2010 году – 14,1 на 1000 умерших, минимальный – 12,6 – в 2013 и в 2015 годах.

Максимальный показатель естественной убыли в рассматриваемый период составил 681 человек в 2010 году, минимальный – 237 человека – в 2016 году.

Естественный прирост зафиксирован в 2015 году – 178 чел.

Анализ развития жилищной сферы

На начало 2017 года общая площадь жилых помещений составила 11,7 млн. кв. м, в том числе многоквартирного жилищного фонда – 8,6 млн. кв.м. Значительную часть жилищного фонда составляют дома, построенные более 40 лет назад. Так, площадь жилых помещений аварийных многоквартирных домов составляет 8,42 тыс. кв.м. С 2008 года в городе ведется реализация программ по капитальному ремонту многоквартирных домов. В рамках реализации Адресных программ по капитальному ремонту многоквартирных домов выполнены работы по замене лифтов, инженерных систем холодного и горячего водоснабжения, отопления и электроснабжения, ремонту кровель и подвалов.

За последние 8 лет в эксплуатацию было введено порядка 2364,2 тыс. кв. м, в том числе за 2017 год – 304,6 тыс. кв. м (или 12,9% от общей площади нового жилья, введенного за указанный период).

Средняя жилищная обеспеченность составила 26,4 кв.м общей площади на человека и возросла к предыдущему году на 0,7 кв. м (на 2,7 %.).

Плотность населения в границах города составила 23,5 чел./га.

Учреждения образования

Система муниципального образования в городе объединяет 81 дошкольное образовательное учреждение; 60 школ, гимназий и лицеев и 8 учреждений дополнительного образования детей.

Кроме муниципальных на территории города Курска функционируют 2 государственных и 5 частных детских садов, имеющих лицензии на право ведения образовательной деятельности по программам дошкольного образования.

Учреждения здравоохранения

Обеспеченность больничными койками в 2016 году составила 4780 коек (без учета дневных стационаров).

Обеспеченность амбулаторно-поликлиническими учреждениями составила 13780 посещений в смену.

Обеспеченность станциями скорой медицинской помощи выше нормативного значения и составляет 46 автомобилей.

Показатель обеспеченности аптеками также выше нормативного значения.

Учреждения культуры и искусства

В настоящее время в Курске функционируют 40 муниципальных бюджетных и казенных учреждений культуры и дополнительного образования детей: 9 детских школ искусств, 2 детские художественные

школы; 6 центров досуга; централизованная система библиотек города Курска, включающая в себя 19 библиотек; городской культурный центр «Лира»; центр народного творчества «Русь»; концертно-творческий центр «Звездный»; Центр историко-культурного наследия города Курска.

Муниципальным бюджетным учреждениями культуры за 2016 год проведено около 2,5 тыс. мероприятий, количество посещений библиотек составило около 547 тысяч, выдача книг – более 1,5 млн. ед. Муниципальными центрами досуга продемонстрировано около 10 тыс. киносеансов, которые посетили свыше 233 тыс. зрителей.

Ежегодно в городе открываются модельные библиотеки. В 2015 году открыта 9-я модельная библиотека на базе филиала №11 им. Н.Ю. Корнеева.

Общее количество читателей городских библиотек - около 80 тыс. человек, книжный фонд насчитывает 925 тыс. экземпляров, электронный каталог – 26 тыс. записей.

Физкультурно-спортивные сооружения

В настоящее время в городе действуют 447 спортивных сооружений различной формы собственности, из них 192 плоскостные площадки, 158 спортивных залов, а также стадион, крытая ледовая арена, физкультурно-оздоровительный комплекс, лыжные базы, плавательные бассейны, стрелковые сооружения.

В Курске развивается 70 видов спорта, физкультурную и спортивную деятельность осуществляют 282 организации, функционируют 18 спортивных школ (в т.ч. 10 муниципальных детско-юношеских спортивных школ, 4 областные спортивные школы, 4 некоммерческие детско-юношеские спортивные школы), 3 муниципальных физкультурно-спортивных центра.

В муниципальных ДЮСШ работают 28 отделений по различным видам спорта, в которых обучаются свыше 5,5 тыс. детей и подростков. Наряду с традиционными видами спорта: футбол, легкая и тяжелая атлетика, дзюдо, бокс и другие, открываются новые отделения: регби, женский футбол, гольф.

Численность курян, систематически занимающихся физкультурой и спортом, составила к концу 2017 года более 170 тыс. чел., или 41,1% от численности населения города.

Производственная сфера

Город Курск располагает существенным производственным потенциалом. На конец 2016 года в Курске осуществляют деятельность 287 крупных и средних промышленных предприятий. На их долю приходится более 35 % объемов промышленного производства Курской области. Промышленный комплекс города Курска представлен тремя основными видами деятельности: обрабатывающие производства; обеспечение электрической энергией, газом и паром, кондиционирование воздуха; водоснабжение, водоотведение, организация сбора и утилизация отходов, деятельность по ликвидации загрязнений.

Таблица 3

Индексы промышленного производства по основным видам экономической деятельности по городу Курску за 2015-2016 годы (в % к предыдущему году)

Виды экономической деятельности	**2015г.**	**2016 г.**
Промышленность, всего	101,1	104,9
в том числе:		
- обрабатывающие производства, в том числе	*106,6*	*103,1*
производство пищевых продуктов	105,9	94,0
производство напитков	105,9	120,0
производство текстильных изделий	100,7	77,0
производство кожи и изделий из кожи	102,0	134,0
производство химических веществ и химических продуктов	113,0	107,0
производство резиновых и пластмассовых изделий	117,7	98,0

Виды экономической деятельности	2015г.	2016 г.
производство компьютеров, электронных и оптических изделий	109,5	163,0
производство электрического оборудования	115,4	113,0
производство машин и оборудования	77,6	81,0
производство прочей неметаллической минеральной продукции	82,8	86,0
- обеспечение электрической энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха	*85,8*	*107,0*
- водоснабжение, водоотведение, организация сбора и утилизация отходов, деятельность по ликвидации загрязнений	*94,5*	*107,0*

Крупными и средними промышленными предприятиями города в 2016 году отгружено товаров собственного производства, выполнено работ и услуг на сумму 91,5 млрд. руб., что на 8,7% превышает уровень 2016 года в действующих ценах.

Предприятия малого и среднего бизнеса осуществляют свою деятельность на территории города Курска, в основном, в следующих видах экономической деятельности: оптовая и розничная торговля, общественное питание, бытовое обслуживание; операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг; строительство; обрабатывающие производства.

Согласно предварительным данным сплошного федерального статистического наблюдения за деятельностью субъектов малого и среднего предпринимательства (проводимого 1 раз в 5 лет), предоставленным Территориальным органом Федеральной службы государственной статистики по Курской области (далее – Курскстат), число субъектов малого и среднего предпринимательства в расчете на 10 тыс. человек населения составило 483,2

ед. Доля среднесписочной численности работников (без внешних совместителей) малых и средних предприятий в среднесписочной численности работников (без внешних совместителей) всех предприятий и организаций составила 25,9 %

Градостроительная деятельность, включая деятельность в сфере транспорта

В 2013 году для развития транспортной инфраструктуры осуществлено строительство участка автодороги, соединяющей ул. Дубровинского и ул. Фестивальная.

По выполненному проекту в 2014 году произведена реконструкция участка автодороги по ул. Фестивальная от ул. Братская до ТЦ «Метро». Это позволило соединить ул. Дубровинского с ул. К. Маркса, перераспределить транспортные потоки и разгрузить центр города Курска. В 2014 году проведена реконструкция участка дороги по ул. 50 лет Октября от ул. Суворовская до ул. Аэродромная длиной около 1 км. После расширения указанный участок имеет ширину 12 метров и дополнительные 3 полосы движения. В целях реконструкции дороги осуществлены следующие мероприятия: изъятие для муниципальных нужд 32 домовладений, снос строений и зеленых насаждений; вынос инженерных сетей из зоны реконструкции дороги. Кроме того, реконструирована дорога по ул. Масловка.

В 2015 году в рамках реализации заключенных Соглашений по софинансированию выполнена реконструкция участка дороги протяженностью 1,42 км по ул.К.Маркса от УГИБДД УМВД по Курской области до поворота на пос. Искра.

Масштабную дорожную программу реализует на территории города ЗАО «Корпорация «ГРИНН». Инвестором разработана проектно-сметная документация по реконструкции дороги по ул. К. Маркса от Московской площади до пр. Победы. На 1-м этапе реконструирован участок этой дороги

от ул.Школьная до пр-да Светлый с увеличением полос движения по ул.К.Маркса с 4 до 6 (с 2 до 3 в каждом направлении), а также с дополнительным устройством переходно-скоростных полос на пересечении с ул.Кавказская. Выполнено устройство надземного пешеходного перехода в районе комплекса «МегаГРИНН».

ЗАО «Корпорация «ГРИНН» проведена реконструкция участка по ул.Школьная (между комплексом «МегаГринн» и магазином «Богатырь» до школы № 42), а также строительство дороги от ул. Кавказской по ул. Школьная, что позволило связать ул. Школьную с ул. Ломакина и увеличить количество полос для движения с 2 до 3.

В 2016 году инвестором реконструирован 2-й участок по ул. К. Маркса от ул. Школьной до ул. Ломакина.

Продолжается строительство дороги от пр-та Вячеслава Клыкова до ул. Энгельса (параллельно ул.Сумская) протяженностью около 2,2 км и шириной проезжей части – 15 м с 4-мя полосами движения. Ввод в действие этой дороги позволит переориентировать грузо- и пассажиропотоки и разгрузить пр-т Вячеслава Клыкова, ул. Сумскую и ул. Энгельса, обеспечить дополнительный проезд из юго-западной части к центру города.

Инвестором – ООО Группой Компаний «Промресурс» ранее было выполнено строительство подземного пешеходного перехода в районе Северного рынка и расширение дороги по ул. Павлова.

В 2016 году выполнена реконструкция дороги по ул. Ягодная за счет средств городского и областного бюджетов, разработан проект реконструкции магистрали по проспекту Вячеслава Клыкова.

Оценка транспортного спроса

На территории г. Курска функционируют 4 вида транспорта - железнодорожный, воздушный, электротранспорт и автомобильный. Все виды транспорта пользуются определенным спросом.

Воздушный транспорт

Аэропорт расположен за пределами городской черты - в северо-восточной части (в 7 км от центра г. Курска, д. Халино).

Аэропорт Курск (Восточный) основан в 1946 году. В 1998 году аэропорт Курск в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 21.02.98 г. № 269-р открыт для международных полетов. Организационно-правовая форма – казенное предприятие Курской области.

КПКО «Курскаэропорт» создано в апреле 2003 года на аэродроме совместного использования с Министерством обороны РФ.

Площадь территории предприятия составляет 80 га. Аэропорт расположен на расстоянии 2 км от города Курска и 4 км от ближайшей железнодорожной станции Курск. Имеет с городом регулярное автобусное сообщение. Основной вид деятельности предприятия – обслуживание пассажиров, багажа, грузов и почты. Имеется гостиница аэропорта на 50 мест.

После 2-летнего перерыва в работе, связанного с капитальным ремонтом взлётно-посадочной полосы с искусственным покрытием (ИВПП), аэропорт возобновил аэропортовую деятельность. В настоящее время отмечается устойчивая положительная тенденция роста пассажиропотока. Выполняются регулярные авиарейсы на Москву, с февраля 2014 года открыт рейс на Санкт-Петербург. В летнем расписании аэропорт предусматривает выполнение полетов в южном направлении.

Курский аэропорт, обладая удобным географическим расположением, имеет возможность обеспечить транспортными связями центр Центрально-Черноземного региона с городами России, странами ближнего зарубежья и дальнего зарубежья.

В настоящее время из аэропорта Курск выполняются авиарейсы в следующие города: Москва, Санкт-Петербург, Анапа, Сочи, Симферополь, Минеральные Воды.

Воздушный транспорт используется для перевозки пассажиров и грузов. Спрос на услуги воздушного транспорта неоднородный и непостоянный, так как постоянно меняются маршруты и перевозчики. Наибольшим спросом пользуется маршрут Курск-Москва и обратно.

Перспективы развития аэропорта Курск: расширение географии полетов из/в международного аэропорта «Курск», увеличение количества регулярных авиарейсов, обновление основных фондов аэропорта «Курск», связанных с безопасностью воздушных пассажирских перевозок, обеспечение антитеррористической защищенности аэропорта «Курск».

Железнодорожный транспорт

Железнодорожные магистрали, пролегающие по территории Курской области, соединяют город Курск с Москвой, Санкт-Петербургом, Адлером, Воронежем, Симферополем, Киевом и многими другими городами России и СНГ.

Согласно статистическим данным, общая длина железнодорожных путей общего пользования Курской области составляет 1544,6 км, в том числе железнодорожных путей необщего пользования 488,8 км.

Через город Курск проходят несколько направлений движения поездов пригородного сообщения, основные из них:

Курск – Поныри - Орел;

Курск – Касторная;

Курск – Охочевка – Колпны;

Курск – Мармыжи – Ливны;

Курск - Льгов – Глушково - Теткино;

Курск – Льгов;

Курск - Белгород.

Область имеет беспересадочное пригородное железнодорожное сообщение с городами Орел, Белгород, с пересадкой можно добраться

пригородными поездами до городов: Брянск, Воронеж, Старый Оскол (Белгородская область).

Взаимодействие между Администрацией Курской области и филиалами ОАО «РЖД» - Московской и Юго-Восточной железными дорогами осуществляется в рамках заключаемых соглашений о взаимодействии и сотрудничестве.

С 2011 года перевозку пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении по территории Курской области осуществляют пригородные пассажирские компании: ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» - на полигоне Московской железной дороги, ОАО «Пригородная пассажирская компания «Черноземье» - на полигоне Юго-Восточной железной дороги.

Железнодорожный вокзал станции Курск расположен по адресу:

г. Курск, ул. Вокзальная, 1.

Железнодорожный транспорт используется для перевозки грузов и пассажиров. Спрос на пассажирские услуги железнодорожного транспорта возрастает в выходные, праздничные дни, а также в период детских каникул и летних отпусков. Спрос на грузоперевозки железнодорожным транспортом неоднородный и зависит от ряда явных и неявных факторов. Наибольшим спросом пользуется Московское направление и г. Санкт-Петербург, а также южное направление в сезон массовых отпусков и каникул.

Автомобильный транспорт

Через г. Курск проходят крупные автомобильные магистрали, такие как М-2 «Крым» и Р-298 «Курск-Воронеж-Борисоглебск-а/д М-6 «Каспий».

Два первых транспортных предприятия (ПАТП-2 и ПАТП-3) были образованы в городе Курске в 1979 году. Городскими перевозками стало заниматься ПАТП-2. В 1989 году в Курске существовало уже 24 маршрута, по которым перевозилось ежедневно 250 тыс. человек. В 1996 году

количество автобусных маршрутов возросло до 38, увеличился и поток пассажиров.

Город связан междугородными автобусными маршрутами со всеми районными центрами области, со смежными областными центрами: Брянском, Воронежем, Липецком, Орлом и Белгородом, а также с крупными городами Украины - Киевом, Харьковом и Сумами. В городе действует центральный автовокзал и два транспортно-пересадочных узла (в северной и восточной части города).

Наибольшим спросом из городского пассажирского транспорта пользуется автомобильный транспорт. Автомобильный транспорт используется для перевозки пассажиров, грузов, а также в личных целях.

Электротранспорт

В Курске в 1898-м году - втором после Нижнего Новгорода городе царской России - было открыто трамвайное движение. Первая электрическая трамвайная линия проходила от Московских до Херсонских ворот и имела протяжённость 4,8 км. Первая троллейбусная линия в Курске «Красная площадь — Сельскохозяйственный институт» начала действовать 18 августа 1972 года.

В настоящее время в Курске действует 9 троллейбусных маршрутов и 4 трамвайных маршрута. Перевозки электротранспортом осуществляет МУП «Курскэлектротранс» (ул.2-я Агрегатная, 4 а).

Городской электрический транспорт сегодня выполняет важнейшую социальную задачу - перевозки пассажиров и льготных категорий граждан по всем маршрутам. Электротранспорт используется только для перевозки пассажиров. Большим спросом пользуется троллейбусное сообщение. В утренние часы спросом пользуются маршруты, ведущие в центр города, а также к крупным предприятиям и учреждением, а вечерние часы к жилым районам. В выходные и праздничные дни спрос неоднородный на услуги электротранспорта.

Более подробная характеристика транспорта в городе Курске представлена в п. 2.3, 2.5, 2.6.

2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта города Курска

Железнодорожный транспорт

Курский железнодорожный узел образован пересечением двух направлений: Москва-Харьков и Киев-Льгов-Касторная-Воронеж.

В границах города и на подходах к нему расположены участковая станция Курск, грузовая станция Рышково, а также остановочные пункты 454 км, 457 км, 465 км, 470 км, 472 км, блокпост 530 км.

Основная участковая станция I класса Курск расположена непосредственно на пересечении железнодорожных линий и специализируется на пропуске транзита, сортировочной и пассажирской работе.

Местная грузовая работа по обслуживанию предприятий и нужд города концентрируется на станции Рышково, расположенной в границах города на Льговском направлении.

Станция Курск имеет несколько параллельно расположенных приемоотправочных, сортировочных и грузовых парков, локомотивное и вагонное депо, что обуславливает ее значительную ширину. К станции Курск примыкает более 20 подъездных путей, длина большинства из них не превышает 1 км.

Станция Рышково обслуживает несколько групп предприятий Сеймского округа.

Интенсивность пригородного пассажирского движения составляет на Орловском и Белгородском направлениях - до 6 пар в сутки, на Льговском и Воронежском - до 4 пар в сутки.

Для обслуживания пассажиров на станции Курск имеются низкие пассажирские платформы, пешеходный мост и привокзальная площадь, где расположены стоянка легковых автомобилей и остановки общественного транспорта.

Воздушный транспорт

Воздушные перевозки осуществляются КПКО «Курскаэропорт».

Аэропорт Курск (Восточный), имеющий статус международного, используется совместно с Министерством обороны РФ.

Аэродром класса В имеет взлётно-посадочную полосу с искусственным покрытием (ИВПП) с бетонным покрытием размером 2500 на 40 м, принимает воздушные суда Ан-24, Ил-76, Ту-134, 154, Як-42. Время работы - светлое время суток.

Пассажирский терминал аэропорта связан с городом городскими маршрутами автобусов и микроавтобусов.

В настоящее время из аэропорта Курск выполняются авиарейсы в следующие города: Москва, Санкт-Петербург, Анапа, Сочи, Симферополь, Минеральные воды.

Электротранспорт

Для перевозки пассажиров в городе функционирует два вида электротранспорта:

- трамвайное сообщение - по 4 маршрутам;

- троллейбусное сообщение - по 9 маршрутам.

Перевозки электротранспортом осуществляет МУП «Курскэлектротранс» (ул.2-я Агрегатная, 4 а).

Ежедневно на линию в часы пик выходит около 42 трамваев и 50 троллейбусов.

Автомобильный транспорт

В настоящее время в Курске действуют около 107 автобусных линий (из них 22 маршрута общего пользования с предоставлением льгот на проезд, обслуживаемых АО «ПАТП г.Курска»).

Из объектов внешнего автомобильного транспорта в границах города расположены автовокзал и два транспортно-пересадочных узла – от «Площади Героев Курской битвы» (по ул.К.Маркса) и от «ул.Дубровинского». От данных объектов осуществляется отправление пригородных и междугородних маршрутов общественного транспорта. В летнее время с указанных пунктов осуществляется движение дачных маршрутов.

Автовокзал расположен по ул.50 лет Октября, пропускная способность здания 1,5 млн. пассажиров в год, вместимость здания 500 пассажиров. Расположение автовокзала на северо-западной окраине города имеет ряд существенных недостатков - основной недостаток заключается в затрудненной доступности от него до железнодорожного вокзала и от большинства районов города.

2.4. Характеристика сети дорог города Курска

Географическое расположение города Курска определяет прохождение через него устойчивых транзитных потоков в меридиональном и широтном направлении, которое обеспечивается сетью автомобильных дорог федерального и регионального значения.

Основные транспортные коридоры определены следующими автомобильными дорогами:

– М-2 (Е-95) - федеральная автомобильная дорога «Крым» от Москвы до границы с Украиной. Данная дорога с западной стороны обходит г.Курск и имеет асфальтобетонную проезжую часть шириной 9 м. С городской

улично-дорожной сетью данная дорога связана продолжениями улиц Карла Маркса, 50 лет Октября, Сумская, Магистральная;

– федеральная автомобильная дорога Р-298 «Курск-Воронеж-Борисоглебск-а/д М-6 «Каспий». С городской улично-дорожной сетью данная дорога соединяется по ул. Союзной и ул. Чайковского;

– автомобильная дорога общего пользования регионального значения «Крым» - Иванино, входит в город по проспекту Ленинского Комсомола;

– автомобильная дорога общего пользования регионального значения «Курск - Зорино – Толмачево», проходит в юго-восточной части г.Курска;

– автомобильная дорога общего пользования регионального значения «Курск - Шумаково - Полевая ч/з Лебяжье», примыкает к автомобильной дороге «Курск - Зорино – Толмачево» и проходит в восточной части города и выходит на федеральную автомобильную дорогу Р-298 «Курск-Воронеж-Борисоглебск-а/д М-6 «Каспий»;

– автомобильная дорога общего пользования регионального значения «Курск – Касторное», проходит в северо-восточной части города и выходит на ул.Цветочная;

– автомобильная дорога общего пользования регионального значения «Курск – Поныри», проходит в северной части г.Курска и выходит на ул.Дубровинского;

– автомобильная дорога общего пользования межмуниципального значения «Курск - п.Искра», проходит в северной части города;

– автомобильная дорога общего пользования межмуниципального значения «Курск-п.Искра» - Чаплыгино - Алябьево, проходит в северной части города.

На пересечении следующих автомобильных дорог расположены транспортные развязки в разных уровнях:

– федеральная автомобильная дорога «Крым» и проспект Ленинского Комсомола;

– федеральная автомобильная дорога «Крым» и региональная автомобильная дорога «Крым» - Иванино.

Сложившийся характер улично-дорожной сети города в значительной степени обусловлен наличием долин рек Тускарь, Кур и их притоков, а также магистральной линии железной дороги, проходящей в восточной части города.

Основу магистральных улиц и дорог города составляют исторически сложившиеся направления внешних автомобильных дорог, которые образовали систему главных транспортных магистралей. Протяженность улично-дорожной сети города составляет около 659,7 км (в том числе с твердым покрытием дорог – 571,7 км), при этом протяженность магистральной улично-дорожной сети составляет 198,3 км.

К основным магистральным улицам, имеющим выход на внешнюю транспортную сеть, можно отнести: ул. 50 лет Октября, ул. Карла Маркса, пр-т Кулакова, ул. Магистральная - проходят с севера на юг; ул. Сумская, пр-т Ленинского Комсомола, ул. Гремяченская, ул. Чайковского, ул. Союзная, ул. Маяковского и ул. Интернациональная - проходят с запада на восток.

Пересечения основных магистралей между собой выполнены преимущественно в одном уровне со светофорным регулированием. Исключением являются следующие пересечения в разных уровнях: ул. Энгельса - ул. Сумская - ул.Литовская, проспект Ленинского Комсомола - автомобильная дорога М-2 «Москва – Тула – Орёл – Курск – Белгород». На данных перекрестках расположены транспортные развязки.

Значительный рост уровня автомобилизации за последнее время, а также освоение дополнительных территорий под жилую застройку значительно осложняют ситуацию на улично-дорожной сети города и требует увеличения протяженности магистральных улиц, а также расширения (где это возможно) существующих улиц города. Кроме этого, необходимо увеличивать строительство транспортных развязок (в местах

пересечения магистральных улиц) с целью увеличения пропускной способности перекрестков (по сравнению со светофорным регулированием).

В связи со значительным количеством на территории города естественных и искусственных преград (реки, железная дорога) в городе построено большое количество искусственных сооружений. К основным искусственным сооружениям можно отнести следующие:

– мост через р. Тускарь на ул. Перекальского длиной 120 м с трамвайным полотном, двумя проезжими частями шириной по 13 м каждые;

– мост через р. Тускарь по ул. Малых длиной 17 м с проезжей частью шириной 12 м;

– мост через р. Кривец по пер. Кривецкому - ул.2-я Новоселовка длиной 116 м с проезжей частью 14 м;

– два путепровода на ул. Магистральной – пр-те Кулакова длиной 110 м с шириной проезжей части по 7 м;

– путепровод над ж/д путями по ул.8 Марта - ул. Фрунзе длиной 250 м, с трамвайным полотном и двумя двухполосными проезжими частями;

– проезд под ж/д путями, соединяющий ул. Станционную - ул. Чайковского с ул. 2-я Новоселовка.

По состоянию на конец 2017 года:

- количество мостов на федеральных дорогах – 2;

- количество мостов на других автодорогах – 5;

- количество путепроводов – 4;

- количество железнодорожных переездов – 10.

Кроме этого, средняя скорость движения по городу составляет 29 км/ч. В зимнее время, а также в часы пик и вовремя ухудшения погодных условий скорость движения по городу уменьшается. Увеличение средней скорости движения наблюдается в весенне-летний период, а также в выходные и праздничные дни. Загрузка дорог, интенсивность и плотность движения по улицам города неоднородна. В часы пик, а также в зимнее время значение

этих параметров резко ухудшается.

В целях определения «пиковой» нагрузки на городской пассажирский транспорт и улично-дорожную сеть в центральной части г. Курска проведены обследования наполняемости автобусов и микроавтобусов, интенсивности потоков всех видов транспорта по ул. Ленина, ул. Радищева и др., а также проанализированы режимы работы организаций и учреждений, расположенных по ул. Ленина и близлежащих улицах.

По информации, полученной от организаций и предприятий, расположенных в центре города, имеют режим работы:

с 09.00 до 18.00 час – 44 организации, с числом работающих – 5937 чел.,

с 08.00 до 17.00 час – 9 организаций, с числом работающих – 2452 чел.,

иной режим работы – 9 организаций, с числом работающих – 1365 чел.,

количество образовательных учреждений – 20, с числом работающих – 2887 чел. (без учета школьников и студентов).

Таким образом, общее количество человек, прибывающих в район ул. Ленина и прилегающих улиц на рабочие места, составляет 12641 чел.

В данном количестве не учитываются школьники и студенты, т.к. не представляется возможным определить, какое их количество пользуется общественным или личным транспортом, а какое - проживает в пешеходной доступности от учреждений. Кроме того, студенты не имеют четкого графика посещения учебных заведений.

Из приведенных данных следует, что наибольшее число работающих приезжает в центр города к 9.00 ч, а уезжает из центра – после 18.00 ч.

Полученные выводы подтверждаются результатами проверок в утренние и вечерние часы пик, а также в «межпиковое» время.

Так, максимальная наполняемость пассажирского транспорта, приезжающего на ул. Ленина, наблюдается в 8.40-9.00 ч, а выезжающего с ул. Ленина, - в 18.00-18.20 ч. При этом наибольшее скопление пассажиров в вечернее время наблюдалось на остановках «Гостиница «Центральная» в

направлении Красной пл. (до 60 чел.) и ост. «ул. Садовая» в направлении пл. Перекальского (до 50 чел.). Из-за скопления пассажиров на остановках увеличивалось время посадки-высадки пассажиров, в связи с чем замедлялось движение автобусов по ул. Ленина, особенно по выделенной полосе.

В целях получения дополнительной информации о движении автотранспорта в центральной части г. Курска и факторах, влияющих на её интенсивность в часы пик, было проведено обследование транспортных потоков на ключевых участках улиц Ленина, Радищева, Дзержинского, Димитрова с подсчётом количества въезжающего и выезжающего транспорта по интервалам времени, составляющим 15 мин.

Так, с целью определения количества личного автотранспорта, используемого жителями для поездок на рабочие места, проведен анализ интенсивности движения легковых автомобилей в центр города и из центра города.

В утренние часы в период времени с 7.45 ч до 9.15 ч наибольшая интенсивность прибывающего транспорта на улицы Ленина, Радищева, Димитрова отмечена с 8.00 до 9.00 часов и составила 5174 автомобиля с максимумом в период времени 8.15-8.30 часов – 1392 ед.

Пик транспортной нагрузки также отмечен во время обеденных перерывов (суммарное количество выезжающих и заезжающих автомобилей) в 12.45-13.00 часов – 2109 ед. и в 13.45-14.00 часов – 1777 ед.

В вечерние часы пик в период времени с 16.30 до 18.30 часов наибольшая интенсивность выезжающего с центральных улиц легкового транспорта наблюдалась с 18.00 до 18.30 часов – 3208 автомобилей, с максимумом в 18.00-18.15 часов – 1634 ед., минимальная интенсивность движения отмечена в период с 17.15-17.30 часов - 1201 ед. Дополнительно в вечернее время проведен подсчет транспортной нагрузки на улицы Ленина и Радищева с учетом работы пассажирского транспорта.

Так, отмечена наибольшая интенсивность движения выезжающего

транспорта в период времени 18.00-18.30 часов в направлении ул. Дзержинского при слиянии транспортных потоков с Красной площади (ул. Ленина) и ул. Радищева с максимумом в 18.00-18.15 часов – 910 ед., и в направлении пл. Перекальского с максимумом также в 18.00-18.15 часов – 581 ед.

Одновременно в целях определения средней скорости движения транспортного потока проводились контрольные проезды автомобилей по ул. Ленина, К.Маркса до ул. Школьная и обратно по ул. Радищева с отправлением через 10 минут от Красной площади и регистрацией времени в начальной и конечных точках маршрута.

В целом отмечено равномерное движение транспортного потока со средней скоростью 29,6 км/ч в направлении от Красной пл. до ул.Школьная (с максимальным значением 42 км/час в период 17.40-17.50 часов) и обратно со средней скоростью 28,3 км/ч (с минимальным значением 20,4 км/ч в период в 18.00-18.10 часов).

Кроме того, отмечено снижение транспортной нагрузки на ул. К.Маркса на участке от Московской площади до ул. Школьная в связи с перераспределением части транспортного потока на ул. Фестивальная при движении из Железнодорожного округа г. Курска в район пр. Победы, Северо-западный микрорайон и т.д.

По результатам проведённого обследования можно сделать вывод, что резкое увеличение движения из центра (с возможным возникновением заторовых ситуаций) происходит в период с 18.00 до 18.15 часов в связи с окончанием работы сотрудников организаций и учреждений, расположенных в центральной части города Курска.

Утренний час пик более сглажен и связан с тем, что многие граждане приезжают к месту работы заранее (в частности, в 8.30 часов).

Качество содержания дорог удовлетворительное. Некоторые участки дорожной сети требуют ямочного или капитального ремонта. В зимнее время недостаточное внимание уделяется обработке и очистке дорог от снега и

льда. Кроме этого, имеются объекты дорожной сети, где необходимо выполнить разметку, установить или заменить дорожные знаки в соответствии с требованиями.

Автомобильный транспорт оказывает экологическую нагрузку на окружающую среду и является одним из основных источников загрязнения атмосферы наряду с промышленностью.

Основная доля выбросов в атмосферу - более 80 % - приходится на автотранспорт.

Выбросами являются отработанные газы двигателей внутреннего сгорания и испарения топлива автомобильной техники, содержащие вредные (загрязняющие) вещества (в основном, оксид углерода (CO), диоксиды азота (NO_2), серы (SO_2), углеводороды (CH), формальдегид (CH_2O), бенз(а)пирен ($C_{20}H_{12}$), дисперсные частицы, сажа).

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

1) Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания (ДВС) содержат около 200 компонентов. Углеводородные соединения отработавших газов, наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и развитию злокачественных новообразований). Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований существенно повышает риски увеличения смертности от раковых заболеваний среди населения.

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

3) Углеводороды под действием ультрафиолетового излучения Солнца

вступают в реакцию с оксидами азота, в результате чего образуются новые токсичные продукты - фотооксиданты, являющиеся основой «смога». К ним относятся - озон, соединения азота, угарный газ, перекиси и др. Фотооксиданты биологически активны, ведут к росту легочных заболеваний людей.

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

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

6) Автомобильный, железнодорожный и воздушный транспорт, служит главным источником бытового шума. Приблизительно 30 % населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ. Это приводит к росту риска сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, мотивацию, вызывает раздражительность.

2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в городе Курске

На сегодняшний день уровень автомобилизации населения г. Курска составляет порядка 350 автомобилей на 1000 жителей, при этом уровень обеспеченности личным транспортом составляет порядка 280 автомобилей на 1000 жителей. Общее число автомобилей составляет порядка 160,2 тыс. единиц.

Таблица 4

Количество автотранспортных предприятий

№ п/п	Наименование	Количество
1.	В том числе с количеством ТС более 50 ед.	37
2.	В том числе с количеством ТС от 25 ед. до 50 ед.	57
Всего по городу с количеством более 25 ед. на конец 2016 года		**94**

Таблица 5

Численность автопарка на конец 2016 года

№ п/п	Наименование	Количество
1.	Легковые	134799
2.	Грузовые	9630
3.	Автобусы	2464
4.	Мототранспорт	6422
5.	Прицепы, полуприцепы	6886
ИТОГО:		**160 201**

Для обслуживания данного количества транспорта на территории города расположены ряд объектов: автозаправочные станции, станции технического обслуживания, мойки.

На сегодняшний день в границах города функционирует 73 автозаправочных станции и 5 автогазозаправочных станций. В соответствии

с требованиями п.3.5.12.5 Региональных нормативов градостроительного проектирования Курской области одна топливораздаточная колонка приходится на 1000 автомобилей. Таким образом, для обслуживания транспорта г. Курска необходимо порядка 153 топливораздаточных колонок или порядка 30 автозаправочных станции (среднее количество топливораздаточных колонок 5 ед.). Следовательно, на сегодняшний день, потребность в увеличении количества автозаправочных станций на территории города отсутствует.

Для ремонта и технического обслуживания транспорта на территории города действует порядка 94 станций технического обслуживания (начиная от шиномонтажных мастерских и заканчивая комплексными станциями полного технического обслуживания и ремонта автомобилей). В соответствии с требованиями п.3.5.12.3 Региональных нормативов градостроительного проектирования Курской области на один пост СТО должно приходится не более 200 автомобилей. Таким образом, для обслуживания транспорта г. Курск необходимо порядка 762 постов на станциях технического обслуживания. На сегодняшний день в городе имеется порядка 400 постов. Часть автомобилей обслуживается водителями лично в гаражах. Таким образом, в городе не достаточно постов СТО полного комплекса обслуживания автомобилей и требуется их дополнительное размещение.

Хранение личного транспорта на территории города (121,8 тыс. автомобилей) осуществляется в гаражных кооперативах и наземных стоянках. На сегодняшний день в крупных гаражных кооперативах предусмотрено порядка 27,9 тыс. машиномест. Кроме этого, в городе действуют платные парковки общей вместимостью порядка 32 тыс. машиномест. Таким образом, на сегодняшний день обеспечено местами порядка 59,9 тыс. автомобилей, что составляет порядка 50% от всего парка личного транспорта. Кроме этого, жителями индивидуальной жилой застройки хранение личного транспорта осуществляется на приусадебной

территории. А также в кварталах многоэтажной жилой застройки расположены наземные стоянки личного транспорта при многоквартирных домах.

Кроме этого, с 15.06.2016 в городе Курске действуют платные парковки, перечень которых утвержден постановлением Администрации города Курска от 01.09.2015 №2580. Согласно данному постановлению, в городе функционируют платные парковки общей мощностью 1136 машиномест.

В перспективе, при размещении многоквартирного жилищного фонда, необходимо предусматривать размещение многоуровневых стоянок, а также подземных стоянок транспорта, а также развивать сеть платных парковок на территории города.

2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования города Курска

Организация пассажирских перевозок на территории города Курска, в том числе утверждение графиков движения пассажирского транспорта на городских маршрутах, координация работы городского пассажирского транспорта, контроль за организацией дорожного движения осуществляется департаментом транспорта, связи и дорожного хозяйства города Курска. Пассажирские перевозки внутри города выполняются троллейбусами, трамваями и автобусами организаций различных форм собственности, индивидуальных предпринимателей. Всего в системе городского пассажирского транспорта города действуют 14 перевозчиков различных организационно-правовых форм.

Ежедневно на линию в часы пик выходит около 647 единиц пассажирского транспорта, из них 42 трамвая и 50 троллейбусов, а также 555 автобусов и микроавтобусов, принадлежащих перевозчикам различных форм

собственности (в том числе 38 автобусов большой вместимости общего пользования, 182 коммерческих автобуса и 302 микроавтобуса).

Перевозка пассажиров осуществляется по 120 маршрутам: автобусами - по 107 маршрутам (в том числе по 22 общего пользования, 39 коммерческим маршрутам автобусов, микроавтобусами - по 47 маршрутам), трамваями - по 4 маршрутам, троллейбусами - по 9 маршрутам.

Общая протяженность маршрутов городского пассажирского транспорта составляет 1990,2 км. За последние 6 лет маршрутная сеть увеличилась на 262,1 км (или на 15,2 %) за счет открытия новых маршрутов и продления существующих. За 2016 год перевезено 121,1 млн. чел., в том числе льготная пассажироперевозка – 20,1 млн. чел. (16,6 % от общего количества перевезенных пассажиров, или 55,7% от количества перевезенных пассажиров на муниципальных маршрутах). Большая часть перевезенных пассажиров приходится на долю частных перевозчиков (70%). Значительное количество перевезенных пассажиров приходится и на муниципальный транспорт (30%). Наибольший объем перевозок выполняется автобусами (79,3%), на долю трамваев приходится 10%, троллейбусов – 10,7%.

Таблица 6

Перевозка пассажиров транспортом общего пользования по городу Курску за 2009 - 2016 годы

Наименование видов транспорта	Перевозка пассажиров, млн. чел.							
	2009 г.	**2010 г.**	**2011 г.**	**2012 г.**	**2013 г.**	**2014 г.**	**2015 г.**	**2016г.**
Трамваи	33,3	31,3	30,0	28,9	29,9	30,2	29,5	12,1
Троллейбусы	30,7	29,9	28,9	27,9	28,5	29,2	29,3	13,0
Автобусы АО "ПАТП города Курска"	29,3	27,7	26,4	26,8	28,7	28,8	27,2	11,0
Итого муниципальным транспортом:	93,3	88,9	85,3	83,6	87,1	88,2	86,0	36,1
Автобусы и микроавтобусы ИП	51,4	54,5	65,3	67,5	68,2	68,5	70,0	85,0
Всего:	**144,7**	**143,4**	**150,6**	**151,1**	**155,3**	**156,7**	**156,0**	**121,1**

Примечание: Показатели за 2009-2015 годы (трамвай, троллейбус, автобус ПАТП) рассчитаны в соответствии с инструкцией статистического наблюдения, за 2016 год – с использованием современных технических средств по данным системы АСКОП (Автоматизированной системы контроля оплаты проезда в городском пассажирском транспорте).

Перевозки пассажиров на социально значимых маршрутах осуществляются двумя транспортными организациями: муниципальным унитарным предприятием «Курскэлектротранс» и акционерным обществом «Пассажирское автотранспортное предприятие города Курска», 100% акций которого находятся в муниципальной собственности. В последние годы принимаются меры по постепенному пополнению парка муниципального транспорта новым подвижным составом. Особое внимание уделяется обновлению троллейбусного парка как экологически чистого вида транспорта и применению экономически выгодного варианта приобретения троллейбусов.

В рамках договорных отношений между ОАО «Белкоммунмаш» (Республика Беларусь, город Минск) и МУП «Курскэлектротранс»

проводилась работа по приобретению и сборке троллейбусов пассажирской модели БКМ-321 из белорусских машинокомплектов. Сборка троллейбусов производится на производственных площадях троллейбусного депо МУП «Курскэлектротранс». Принимаемые меры по обновлению троллейбусов позволили снизить средний возраст подвижного состава с 12 лет до 9,8 лет. За 2009-2016 годы парк муниципальных предприятий транспорта пополнился 133 ед. подвижного состава, в т.ч. 78 автобусами (39 единиц большой вместимости и 39 единицы малой вместимости марки «ISUZU» Богдан, ПАЗ), 45 троллейбусами, 10 трамваями (бывшими в употреблении чешского производства). Также проведен капитально-восстановительный ремонт 14 трамваев.

Однако объемы приобретения муниципального транспорта все еще недостаточны. Средний возраст автобусов АО «ПАТП г. Курска» составляет 14,3 года (при норме 10), трамваев – 28,3 года (при норме 16), троллейбусов – 9,8 лет (при норме 10), в связи с чем износ парка автобусов составляет около 86,7%, трамваев - 99%, троллейбусов – 60,5%. Средний возраст автобусов частных перевозчиков – 7,55 года, микроавтобусов – 7,69 года. Основной причиной значительного возраста трамвайного и автобусного муниципального парка является недостаточные темпы его обновления по причине нестабильного финансового положения транспортных организаций. В последние годы финансовое положение АО «ПАТП города Курска» и МУП «Курскэлектротранс» по-прежнему остается сложным.

Неустойчивое финансовое положение транспортных организаций связано с тем, что производственные затраты, полученные ими в результате осуществления деятельности по перевозке пассажиров, в том числе возникшие в связи с перевозкой льготных категорий граждан, не возмещаются в полном объеме. Поддержание в работоспособном состоянии и выпуск на линию изношенных транспортных средств требует от предприятий повышенных эксплуатационных затрат, ухудшая их финансовое

состояние, а также экологическую обстановку в городе, снижает безопасность дорожного движения.

Возрастают затраты предприятий в связи с ежегодным ростом цен на топливно-энергетические ресурсы, запасные части и прочие ресурсы. Кроме того, вызывает озабоченность состояние трамвайного пути. В настоящее время протяженность трамвайной линии в городе Курске составляет 84,6 км. При обследовании отмечено, что 24,8 км трамвайного пути, или 28,8 % имеют предельный износ. При норме использования трамвайных шпал 15 лет срок их эксплуатации составляет около 30 лет. На участках пути по ул. Литовская, Добролюбова, В.Луговая, Маяковского, Пирогова, Суворовская, пр-т Ленинского Комсомола, 3-му Суворовскому пер., Аэродромному пер. износ шпал приводит к проседанию рельсов в районе стыков и перекосу пути с перепадами до 180 мм. В результате возникают трудно устранимые уширения и сужения пути с разрушением металлических путевых тяг и болтов стыковых накладок. Существующее состояние трамвайного пути требует срочного его ремонта, так как может явиться причиной совершения аварийной ситуации.

Пассажирские перевозки в городе выполняются маршрутами городского транспорта - автобусным, трамвайным и троллейбусным, а также такси.

Электротранспорт на сегодняшний день полностью находится в муниципальной собственности, автобусы – частично. На сегодняшний день общественный транспорт выполняет порядка 65% всех пассажирских перевозок, остальные 35% приходятся на личный транспорт.

Работа общественного пассажирского транспорта в условиях большой загрузки улично-дорожной сети зависит от организации движения на ней. В настоящее время общественный транспорт имеет преимущество перед личными автомобилями при движении по ул. Ленина, ул. Радищева, пр-ту Победы (выделенные полосы для общественного транспорта), также имеются участки обособленного трамвайного полотна.

Трамвайное сообщение

На сегодняшний день протяженность трамвайной маршрутной сети составляет порядка 88,3 км. Функционируют 4 трамвайных маршрута. Сеть трамвайных линий связывает между собой Сеймский, Центральный, Железнодорожный округа г. Курска. Маршруты проходят по следующим улицам: ул. Магистральная, пр-т Ленинского Комсомола, пр-т Кулакова, ул. Дейнеки, ул. Сумская, ул. Литовская, ул. Энгельса, ул. Верхняя Луговая, ул. Пирогова, пер. Аэродромный, ул. 50 лет Октября, ул. Красный Октябрь, ул. Перекальского, ул. Маяковского, ул.8 Марта, ул. Агрегатная.

Трамвайное депо расположено по ул.2-я Агрегатная, 4 а.

Троллейбусное сообщение

Сеть троллейбусного сообщения в г.Курске имеет протяженность порядка 99,5 км. Троллейбусная линия протянулась с юга на север с небольшими ответвлениями и связывает Сеймский и Центральный округа г.Курска. Функционирует 9 маршрутов. Маршруты проходят по следующим улицам: ул. Магистральная, проезд Магистральный, ул. Энгельса, ул. Дзержинского, ул. Красной Армии, ул. Малых, ул. Сонина, ул. Ленина, ул. Карла Маркса, ул. Кавказская, ул. Пучкова, ул.50 лет Октября, пр-т Дружбы.

Троллейбусное депо расположено по ул.Кавказская, вместимостью 100 машин, на участке 3,6 га.

Автобусное сообщение

На территории города функционирует значительное количество автобусов и микроавтобусов, выполняющих пассажирские перевозки. Муниципальный автобусный парк базируется на территории АО «ПАТП г. Курска» (ул. 50 лет Октября, 171), размер участка 6,9 га, гараж на 270 автобусов и стоянка на 155 автобусов.

Кроме этого, в городе действует еще два автотранспортных предприятия - ОАО «ПАТП-3» и ООО «Иволга-центр».

Частные микроавтобусы располагаются на стоянках города и обслуживаются на частных станциях техобслуживания.

Увеличение уровня автомобилизации населения неизбежно приведет к росту подвижности населения на личном транспорте и увеличению интенсивности движения на улицах и дорогах города, поэтому в перспективе необходимо сохранять и увеличивать приоритет в перевозках пассажиров городскими видами транспорта, для чего необходимо обновлять парк подвижного состава, использовать экипажи различной вместимости, сокращать наполняемость экипажей, устраивать на территории города выделенные полосы для общественного транспорта и обеспечивать удобные подходы к остановкам общественного транспорта.

2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения города Курска

На территории города предусмотрены участки для безопасного пешеходного передвижения (тротуары, регулируемые и нерегулируемые пешеходные переходы, подземные переходы, внеуличные переходы).

На территории города имеются места повышенной опасности для пешеходов. Такие места на улично-дорожной сети образуются при большой концентрации пешеходов и на перекрестках с исчерпанной пропускной способностью. К ним можно отнести следующие участки:

- площадь Дзержинского;
- пересечение ул. Ендовищенская - ул. Дзержинского;
- Красная площадь;
- перекресток ул. Ленина - ул. Садовая;
- площадь Перекальского;

– Московская площадь;

– перекресток ул. Карла Маркса с ул. Школьная, ул. Кавказская;

– перекресток ул. 50 лет Октября с ул. Бойцов 9 Дивизии, ул. Запольная;

– перекресток ул. Студенческая - ул. Косухина - ул. Энтузиастов – пр-т Хрущева;

– перекресток ул. Студенческая - ул. 50 лет Октября - ул. Запольная;

– ул. Энгельса («виадук»), у остановки «Соловьиная роща»;

– пр-т Ленинского Комсомола у остановки «Лесная».

Основные причины ДТП - активное пешеходное движение, связанное с расположением объектов посещения вдоль магистральных улиц с интенсивным движением транспорта, несоблюдением пешеходами правил дорожного движения, отсутствием внеуличных пешеходных переходов.

В настоящее время в городе Курске функционируют 731 пешеходный переход, в том числе:

- надземные пешеходные переходы – 3 (один в районе железнодорожного вокзала (через железнодорожные пути), второй через ул. Дзержинского (в районе ТЦ «Олимпийский»), третий через ул. Карла Маркса (ТРЦ «МегаГРИНН»);
- регулируемые пешеходные переходы – 174;
- нерегулируемые пешеходные переходы – 544;
- подземные пешеходные переходы – 10.

Велосипедное движение осуществляется по тротуарам или по проезжей части в соответствии с ПДД. Специально обозначенных дорожными знаками или разметкой велосипедных дорожек нет. Велосипедные дорожки организованы только в парках и скверах.

В городе постоянно производятся работы по обслуживанию и содержанию тротуаров, работы по ремонту и замене твердого покрытия

тротуаров, работы по созданию новых мест для безопасного передвижения пешеходов, созданию велодорожек и велотреков в парках и скверах.

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

Грузовой транспорт, а также транспорт коммунальных и дорожных служб передвигается по улично-дорожной сети города. Однако на некоторых участках дорожной сети имеются временные или постоянные запреты на проезд грузового транспорта. Кроме этого, имеются участки транспортной инфраструктуры, где введено ограничение по габаритам или массе транспорта.

Для обеспечения бесперебойного движения транспортных средств по улицам города организована своевременная обработка проезжих частей улиц и дорог противогололедными материалами в зимнее время года, а также полив и мойка проезжей части в летнее время.

Ремонт, содержание дорог и тротуаров в Центральном и Железнодорожном округах города Курска осуществляет АО «Предприятие по благоустройству города Курска», в Сеймском округе - ООО «Интеграл-Строй».

В общей сложности на службе у коммунальных структур состоят 93 единицы техники, из которых 39 - комбинированные дорожные машины, осуществляющие уборку снега с проезжей части и разбрасывание песко-соляной смеси. В автопарках предприятий имеются также погрузчики, снегоочистители, автогрейдеры, самосвалы, тракторы.

За последние три года для указанных предприятий приобретено порядка 20 единиц техники.

Уделяется постоянное внимание санитарной очистке города. Утилизация и захоронение твердых бытовых отходов в городе

осуществляется МУП «Спецавтобаза по уборке города Курска». За период 2009-2015 годов предприятием вывезено более 5 тыс. тонн твердых, жидких бытовых отходов и крупногабаритного мусора. Выполнены работы по благоустройству 140 контейнерных площадок для твердых бытовых отходов (асфальтирование, установка ограждений, замена контейнеров). В целях обновления парка спецтехники по транспортировке твердых и жидких бытовых отходов приобретено 8 мусоровозов, 5 автомашин и 2 погрузчика.

Для поддержания дорог в рабочем состоянии и предотвращения аварийности в Курске регулярно проводится ямочный ремонт проезжей части улиц. Работы по ямочному ремонту дорог зимой (до -10 С°) проводятся с применением литой асфальтобетонной смеси. Она позволяет быстро устранить локальные дефекты верхнего слоя дорожного полотна при отрицательной температуре наружного воздуха, тем самым снизить аварийность автомобильных дорог и продлить срок их эксплуатации. С наступлением благоприятных погодных условий – весной, летом – применяется горячий асфальтобетон.

Состояние инфраструктуры для специальной техники удовлетворительное.

2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

По итогам 2017 г. уровень аварийности на улицах и дорогах города Курска несколько стабилизировался, зарегистрировано снижение числа дорожно-транспортных происшествий на 14,9 % (с 10 548 в 2016 г. до 8977 в 2017 г.). Из них вошли в государственную статистическую отчетность 628 дорожно-транспортных происшествий, в которых 27 человек погибли и 794 получили травмы. По сравнению с 2016 г. количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими снизилось на 2,9 % (с 647 до 628), по числу раненых на 6,3 % (с 847 до 794 человек), по количеству погибших людей зарегистрирован рост на 17,4 % (с 23 до 27 человек).

Основной показатель защиты жизни и здоровья граждан - тяжесть последствий при ДТП – с 2,6 до 3,3 % (областной показатель – 8,9 %).

По округам города аварийность распределилась следующим образом:

Округа г. Курска	ДТП		Погибло		Травмировано	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Центральный	359	**364**	6	**9**	453	**463**
Железнодорожный	115	**83**	3	**9**	156	**102**
Сеймский	173	**181**	14	**9**	238	**229**
ИТОГО	**647**	**628**	**23**	**27**	**847**	**794**

Снижение уровня общей аварийности зарегистрировано только в Железнодорожном округе на 27,8 % (115 – 83). Рост аварийности произошел в Центральном округе на 1,4 % (359 – 364) и в Сеймском округе на 4,6 % (173 – 181).

Анализ многолетних показателей аварийности на территории областного центра показывает, что в 2017 году продолжилось снижение числа дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, которое было зарегистрировано в 2015 году впервые начиная с 2012 г. Число погибших в ДТП людей по сравнению в 2012 годом (базовым годом Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 гг.») сократилось на 35,7 %, что соответствует цели Программы (основной целевой индикатор – снижение числа погибших в ДТП людей в 2017 г. на 12,86 %).

Год	**ДТП**	**Погибло**	**Ранено**	**АППГ**
2012	785	42	912	+10,1%
2013	802	33	978	+2,2%
2014	820	37	994	+2,2%
2015	721	35	904	-12,1%
2016	647	23	845	- 10.4 %
2017	628	27	794	- 2,9 %

Согласно проведенному анализу аварийности в 2017 году одним из основных видов ДТП по-прежнему сохраняется наезд на пешехода. Зарегистрировано 253 ДТП с участием пешеходов, или 40,3 % от всех

дорожно-транспортных происшествий, зарегистрированных на территории г. Курска. Аварийность с участием пешеходов по сравнению с 2016 г. возросла на 6,3 % (с 238 до 253 ДТП), по числу раненых – на 4,9 % (с 245 до 257 человек), по числу погибших произошел рост на 100,0 % (с 6 до 12 человек).

Третья часть происшествий с участием пешеходом зафиксирована по их вине, а именно 82 дорожно-транспортных происшествия (2016 г. – 77, + 6,5 %), в которых 8 человек погибли (2016 г. – 5, + 60,0 %) и 75 получили травмы (2016 г. – 77, - 2,6 %).

В 117 ДТП пешеходы пострадали в местах расположения пешеходных переходов (2016 г. – 106, + 10,4 %), в которых 5 человек погибли (2016 г. – 1, + 400,0 %) и 124 человека пострадали (2016 г. – 110, + 12,7 %).

По причине нарушения водителями ТС правил проезда пешеходного перехода по итогам 2017 г. зарегистрирован рост количества ДТП на 13,3 % (с 90 до 102), в которых 3 человека погибли (2016 г. – 1, + 200,0 %) и 110 человек получили ранения (2016 г. – 94, + 17,0 %).

Особую обеспокоенность вызывает детский дорожно-транспортный травматизм. С участием детей в городе произошло 86 дорожно-транспортных происшествий, в которых 92 ребенка получили травмы. Число ДТП с участием несовершеннолетних возросло на 1,2 % (с 85 до 86), при увеличении раненых в них детей на 1,1 % (с 91 до 92). По вине детей зарегистрировано 17 ДТП (2016 г. – 27, - 37,0 %).

Аварийность по вине водителей, находившихся в состоянии опьянения, на территории г. Курска сохранилась на уровне 2016 года и составила 27 ДТП, в которых 9 человек погибли (2016 г. – 9) и 38 получили травмы (2016 г. – 37, + 2,7 %).

С участием автобусов число ДТП в городе Курске сократилась на 5,8 %, или с 52 до 49 происшествий, в которых 86 человек пострадали (2016 г. – 79, + 8,9 %).

Аварийность по вине водителей автобусов сохранилась на уровне

2016 г. – 29 дорожных происшествий, при снижении погибших в них людей с 1 до 0 и увеличении раненых на 21,7 %, или с 46 до 56 человек.

По итогам 2017 года основным видом ДТП с пострадавшими стало столкновение транспортных средств – 293 происшествия. Причинами ДТП по вине водителей являются: несоблюдение очередности проезда (123 ДТП), нарушение правил проезда пешеходного перехода (102 ДТП), неправильный выбор дистанции (56 ДТП) - 281 ДТП, или 45 % от числа ДТП, зарегистрированных на территории города.

Рост числа ДТП по вине водителей произошел:

- по причине неправильного выбора дистанции с 45 до 56 ДТП, или на 24,4 %;

- по причине нарушения правил перестроения – с 13 до 23 ДТП, или на 76,9 %;

- нарушение правил расположения ТС на проезжей части – с 8 до 19 ДТП, или на 137,5 %;

- нарушение правил проезда пешеходного перехода с 90 до 102 ДТП, или на 13,3 %;

- по причине нарушения требований сигнала светофора с 18 до 26 ДТП, или на 44,4%;

- по причине несоблюдения условий, разрешающих движение задним ходом, с 2 до 4 ДТП, или на 100,0 %;

- по причине несоблюдения бокового интервала с 0 до 5 ДТП;

- управление ТС при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация ТМ запрещена, с 8 до 13 ДТП, или на 62,5 %.

По итогам 2017 г. зарегистрировано 28 ДТП (АППГ – 23, + 21,7 %), в которых водители отказались от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Результаты проводимого топографического анализа ДТП по местам их совершения показывают, что на территории областного центра образовалось 32 «очага» аварийности (ЦАО – 20, ЖАО – 4, САО – 8).

В 2017 году отдел ГИБДД УМВД России по г. Курску в целях стабилизации и снижения уровня аварийности на территории города осуществлял служебную деятельность, основываясь на всестороннем анализе сложившейся в городе обстановки, анализе причин и условий совершения ДТП. Активно проводились мероприятия, направленные на снижение аварийности по вине нетрезвых водителей, пешеходов, в том числе в местах расположения пешеходных переходов, по обеспечению безопасности пассажирских перевозок, на предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма, с участием и по вине водителей мототранспорта, скутеров и мопедов и т.д.

При надзоре за дорожным движением сотрудниками Госавтоинспекции на территории областного центра в 2017 г. выявлено и пресечено 91 737 нарушений ПДД, из них 1782 факта управления ТС в состоянии опьянения, 546 – отказ от прохождения медицинского освидетельствования, 695 – нарушение правил проезда ж/д переездов, 14 931 – нарушение ПДД пешеходами, 10 602 – не предоставление преимущества в движении пешеходам на пешеходных переходах.

Осуществлялось тесное взаимодействие с Администраций города Курска по различным вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе в рамках реализации муниципальной программы «Развитие общественного транспорта и дорожного хозяйства в г. Курске в 2014-2020 гг.». Направлена 41 информация с предложениями по стабилизации и снижению уровня аварийности, в том числе на конкретных участках улично-дорожной сети.

В целях соблюдения законности в области обеспечения безопасности дорожного движения отдел ГИБДД УМВД России по г. Курску в прошедшем году направил 21 информацию по проблемным вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в областном центре, в том числе 15 - об обращении в судебные органы с иском к владельцам улиц и дорог г. Курска в целях приведения их в надлежащее эксплуатационное состояние.

В целях снижения уровня аварийности, в том числе с участием и по вине детей, профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, пропаганды безопасности дорожного движения, формирования негативного отношения к фактам нарушения ПДД, закрепления правил безопасного поведения на улицах и дорогах в отделе ГИБДД УМВД России по г. Курску широко используются средства массовой информации, возможности социальной рекламы, активизирована работа в дошкольных и общеобразовательных учреждениях, предприятиях и организациях г. Курска.

За 12 месяцев 2017 г. сотрудниками отдела ГИБДД подготовлено 300 информаций для освещения на радио, 104 публикации в печати, 212 выступлений на телевидение, в интернет изданиях размещено 218 информаций (2016 г. – 193, + 12,9 %).

С водительским составом в автотранспортных предприятиях, организациях и среди индивидуальных предпринимателей г. Курска проведено 129 бесед по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, в т.ч. о применении ремней безопасности и детских удерживающих устройств, предоставлении преимущества в движении пешеходам в местах пешеходных переходов, а также вблизи школ и дошкольных учреждений.

С учащимися общеобразовательных учебных заведений города проведено:

- 1599 бесед (2016 г. – 1599) по вопросам безопасного поведения на дорогах;

- в дошкольных учреждениях проведено 98 мероприятий (2016 г. – 96, + 2,1 %).

Статистика аварийности на территории города, в том числе в местах расположения пешеходных переходов, а также результаты проведенных проверок состояния улично-дорожной сети, показывают, что работа со стороны Администрации г. Курска по безопасности дорожного движения является недостаточной. Обустройство пешеходных переходов в

соответствии с новыми национальными стандартами, вступившими в действие с 28.02.2014 г., модернизация и строительство новых светофорных объектов практически не осуществляется.

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

Существующая дорожно-транспортная инфраструктура в городе не рассчитана на такое количество автомобилей, что в условиях городов с исторически сложившейся застройкой приводит к возникновению экологической проблемы. Особенно остро она проявляется в тех местах улично-дорожной сети, где есть пересечение транспортных магистралей. В таких точках увеличиваются транспортные задержки, образуются очереди и заторы, что вызывает снижение скорости сообщения. Следствием роста интенсивности транспортных и пешеходных потоков является ухудшение условий движения, экологической обстановки и увеличение количества дорожно-транспортных происшествий.

В связи с ежегодным увеличением количества транспорта на территории г. Курска значительно увеличивается вероятность дорожно-транспортных происшествий.

По данным Федеральной службы по надзору в сфере природопользования, за период с 2009 по 2011 год средний уровень загрязнения воздуха в городе Курск снизился почти на 5%.

Между тем, в 2009-2011 годах в регионе в 1,5 раза увеличились среднегодовые концентрации формальдегида, что объясняется увеличением количества автотранспорта.

В 2013 году в атмосферный воздух было выброшено почти 38 тыс. тонн загрязняющих веществ. Одним из основных источником загрязнения воздуха является автотранспорт. На его долю приходится 81,4% вредных веществ от

общего количества.

По сравнению со средними концентрациями загрязняющих веществ по Европейской части России, в г. Курске они ниже этого уровня по оксиду азота, диоксиду серы, пыли и бенз(а)пирену на 13-84%; по диоксиду азота выше в 2 раза, по формальдегиду выше на 11%.

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является дальнейшее расширение использования альтернативного топлива – сжатого и сжиженного газа, благоустройство дорог, снижение количества заторовых ситуаций, контроль работы двигателей.

2.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры

С учетом того, что территория города Курска по состоянию на конец 2017 года является привлекательной для инвесторов (высокий уровень коммунальной, социальной и логистической инфраструктуры и др.), перспективы развития транспортной инфраструктуры связаны с возможным развитием различного рода объектов промышленности, торговли, обслуживания, социальной сферы и др. С учетом прогнозируемого роста численности, а также планируемой застройки определенных территорий и земельных участков на период до 2035 года в перспективе созданы все условия и ожидаются высокие темпы развития и размещения транспортной инфраструктуры. Основным местом развития и размещения транспортной инфраструктуры являются участки, расположенные в Центральном округе. Также в перспективе развитие и размещение транспортной инфраструктуры, но в меньшей степени, в Сеймском и Железнодорожном округе города Курска.

2.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры

Основными документами, определяющими порядок функционирования и развития транспортной инфраструктуры, являются:

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ;
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ;
3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
4. 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»;
5. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
6. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
7. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
8. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения»;
9. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
10. Санитарно-эпидемиологические правила и нормативы СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов» (постановление

Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74);

11. Инвестиционная стратегия Курской области до 2025 года (постановление Губернатора Курской области от 02.12.2014 № 527-пг);

12. Государственная программа Курской области «Развитие транспортной системы, обеспечение перевозки пассажиров в Курской области и безопасности дорожного движения» (постановление Администрации Курской области от 22.10.2013 № 768-па);

13. Решение Курского городского Собрания от 12.04.2016 № 166-5-РС «О Положении об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом на территории города Курска»;

14. Муниципальная адресная программа «Развитие застроенных территорий в городе Курске» (решение Курского городского Собрания от 08.04.2014 № 123-5-ОС);

15. Решение Курского городского Собрания от 22.12.2016 № 326-5-ОС «О корректуре Генерального плана города Курска»;

16. Муниципальная программа «Развитие общественного транспорта и дорожное хозяйство в городе Курске в 2016-2020 годах» (постановление Администрации города Курска от 23.11.2015 № 3537);

17. Схема территориального планирования Курской области (постановление Администрации Курской области от 20.11.2009 №382);

18. Муниципальная программа «Градостроительство и инвестиционная деятельность в городе Курске на 2016-2018 годы» (постановление Администрации города Курска от 19.11.2015 № 3513);

19. Муниципальная программа «Обеспечение жильем граждан города Курска на 2016-2020 годы» (постановление Администрации города Курска от 16.10.2015 № 3103);

20. Постановление Администрации города Курска № 2178 от 30.06.2016 «Об утверждении Документа планирования регулярных перевозок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Курске на 2016-

2020 годы»;

21. Постановление Администрации города Курска № 4281 от 31.12.2015 «Об утверждении реестра муниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории города Курска».

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

Мероприятия Программы реализуются в соответствии с действующими нормативно-правовыми актами Российской Федерации, Курской области и муниципальными правовыми актами города Курска.

2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры города Курска

На протяжении 2014-2016 годов осуществлялось следующее финансирование транспортной инфраструктуры (строительство и реконструкция дорог, установка и обслуживание технических средств организации дорожного движения):

- за счет средств бюджета города Курска:

2014 год – 222 056,425 тыс. руб.

2015 год – 13 172,3 тыс. руб.

2016 год – 7 348,6 тыс. руб.

за счет привлеченных (внебюджетных) средств:

2014 год – 75 000,0 тыс. руб.

2015 год – 206 800,0 тыс. руб.

2016 год – 111 121,2 тыс. руб.

- за счет средств областного бюджета:

2016 год – 10 731,6 тыс. руб.

за счет федеральных средств:

2015 год – 81 068,48 тыс. руб.

На территории города Курска постоянно реализуются мероприятия по обеспечению бесперебойного и безаварийного движения транспорта в условиях города с исторически сложившейся застройкой.

В указанный период времени финансирование данных мероприятий осуществлялось в рамках муниципальной программы «Развитие общественного транспорта и дорожного хозяйства в городе Курске в 2014-2020 годах», которая действовала до 31.12.2015.

С 2016 года утверждены муниципальные программы «Развитие общественного транспорта и дорожное хозяйство в городе Курске в 2016-2020 годах», «Градостроительство и инвестиционная деятельность в городе Курске на 2016-2018 годы», предусматривающие финансовое обеспечение ряда проектов по повышению пропускной способности автомобильных дорог в областном центре, строительству и реконструкции транспортных магистралей, обеспечению безопасности дорожного движения и т.п.

Однако, несмотря на вышесказанное, в городе Курске сохраняется проблема недостаточно высоких темпов дорожного строительства, не успевающего за темпом роста количества транспортных средств у городского населения, а также установки, ремонта и обслуживания технических средств организации и регулирования дорожного движения. Выделяемых финансовых средств недостаточно для существенного снижения показателей аварийности, значительного увеличения пропускной способности улично-дорожной сети, а именно, дополнительные средства необходимы для замены и установки дорожных знаков, особенно обозначающих пешеходный переход, в соответствиями с новыми требованиями ГОСТ о применении их на щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета, на модернизацию большего количества светофорных объектов, организации их работы в режиме «зеленая волна», на проведение мероприятий по снижению детского дорожно-транспортного травматизма и др. Программные мероприятия реализуются в соответствии с приоритетами социально-экономического развития города Курска.

Разработка и утверждение Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Город Курск» на 2018-2035 годы необходима в целях реализации Генерального плана города Курска и позволяет планировать потребность в финансовых средствах на развитие транспортной инфраструктуры на долгосрочный период.

Раздел 3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории города Курска

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

Город обладает большим потенциалом для развития производства и переработки сельскохозяйственной продукции, производства строительных материалов и машиностроения, электротехнической продукции. Выгодное геополитическое положение позволяет прогнозировать развитие города Курска как крупного транспортно-логистического узла. Наличие развитого интеллектуального потенциала (высших и средних специальных учебных заведений) позволяет прогнозировать развитие города как интеллектуального и учебного центра. Ниже в таблицах приведен прогноз основных социально-экономических показателей развития города Курска до 2035 года.

Таблица 9

Прогноз объема отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг в ценах соответствующих лет

Годы	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**На конец 2035**
Объем, млн. руб.	90902	96408	101379	106298	111197	114551	176880

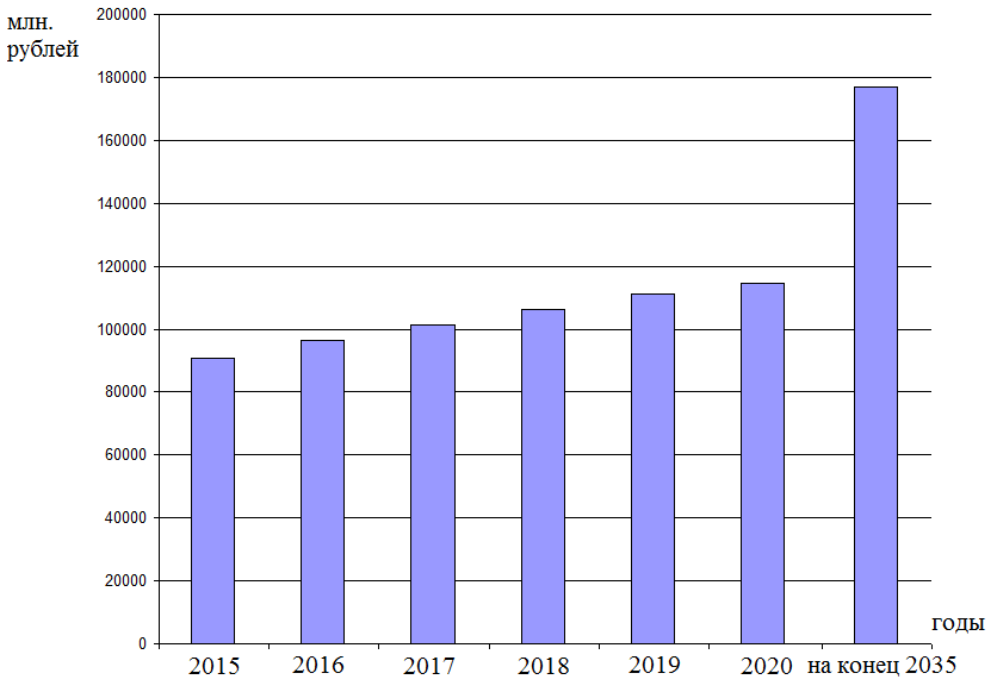


Рисунок 1. Прогноз объема отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг

Таблица 10

Прогноз оборота розничной торговли в ценах соответствующих лет

Годы	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**На конец 2035**
Объем, млн.руб	133486	114195	154262	165869	178886	192926	408110

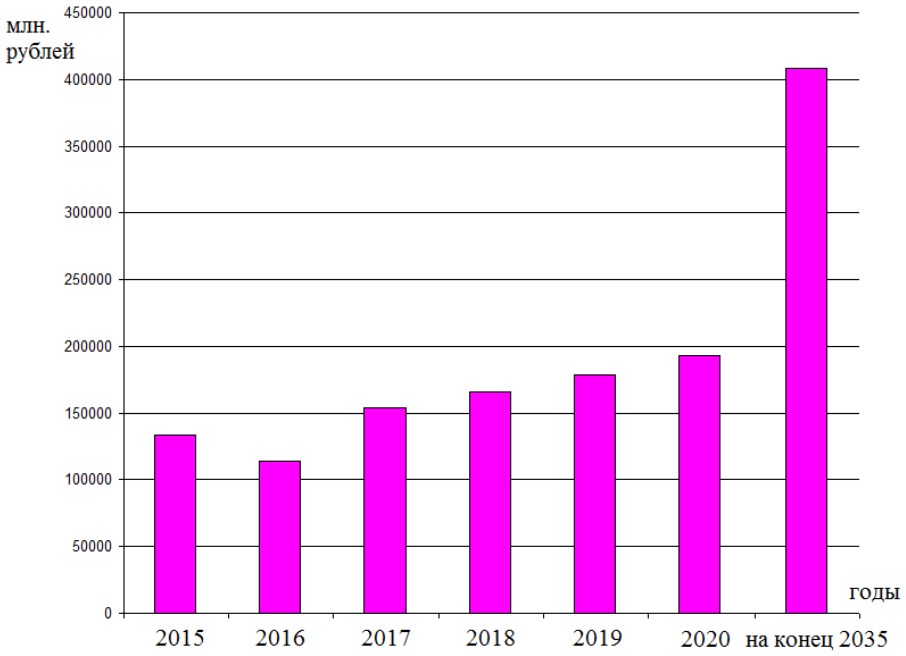


Рисунок 2. Прогноз оборота розничной торговли

Таблица 11

Прогноз оборота общественного питания в ценах соответствующих лет

Годы	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**На конец 2035**
Объем, млн.руб	3535	3838	4134	4475	4902	5368	7430

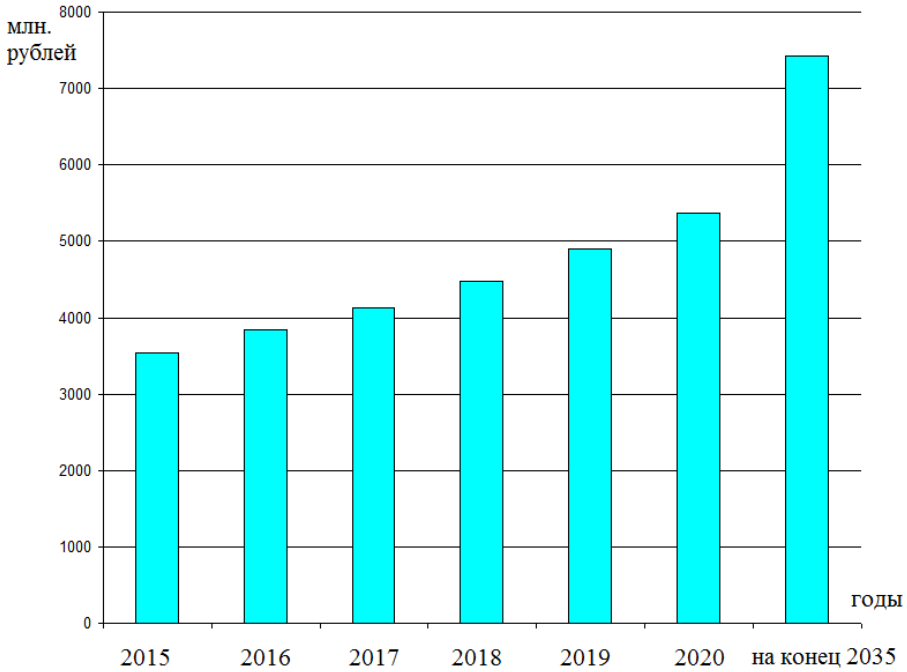


Рисунок 3. Прогноз оборота общественного питания

Таблица 12

Прогноз объема платных услуг населению в ценах соответствующих лет

Годы	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**На конец 2035**
Объем, млн. руб.	40190	43256	46499	50337	54547	59053	121820

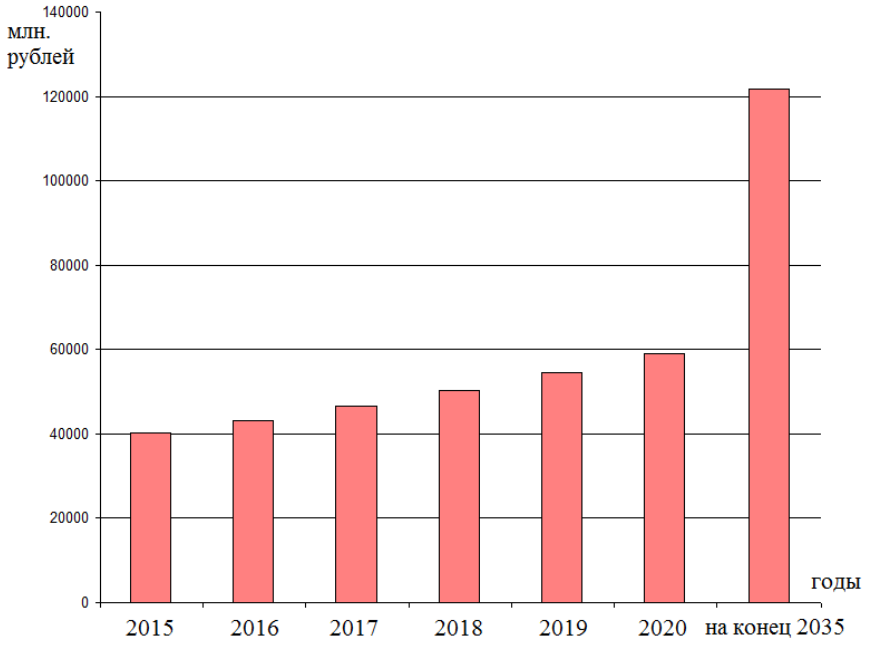


Рисунок 4. Прогноз объема платных услуг населению

Таблица 13

Прогноз объема инвестиций в основной капитал по крупным и средним организациям в ценах соответствующих лет

Годы	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**На конец 2035**
Объем, млн.руб	17174	19115	20472	21821	23420	25087	49878

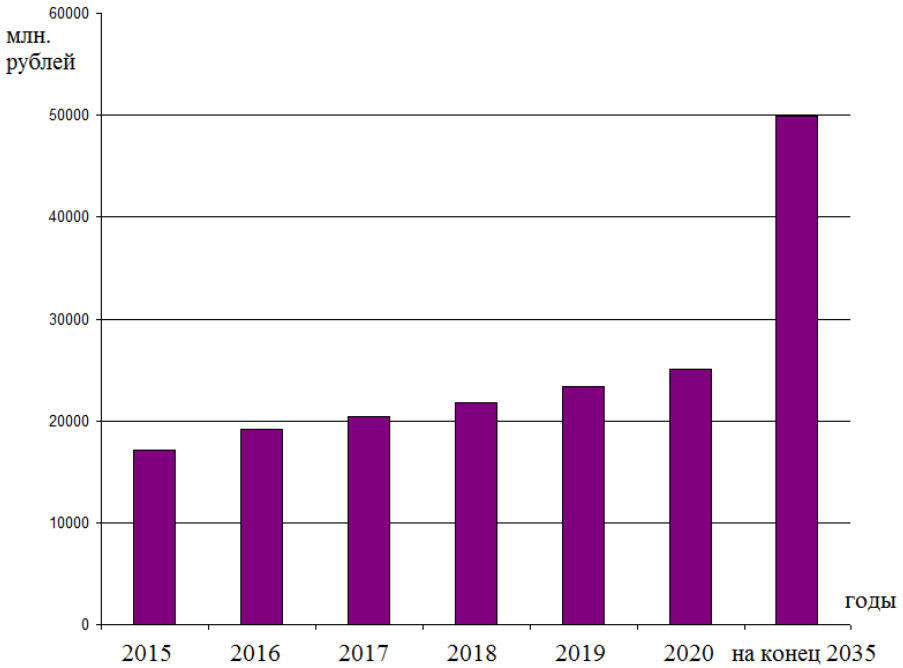


Рисунок 5. Прогноз объема инвестиций в основной капитал по крупным и средним организациям

Таблица 14

Прогноз объема работ, выполненных по виду деятельности «Строительство», в ценах соответствующих лет

Годы	2015	2016	2017	2018	2019	2020	На конец 2035
Объем, млн.руб	10455	9778	10289	10964	11776	12604	22628

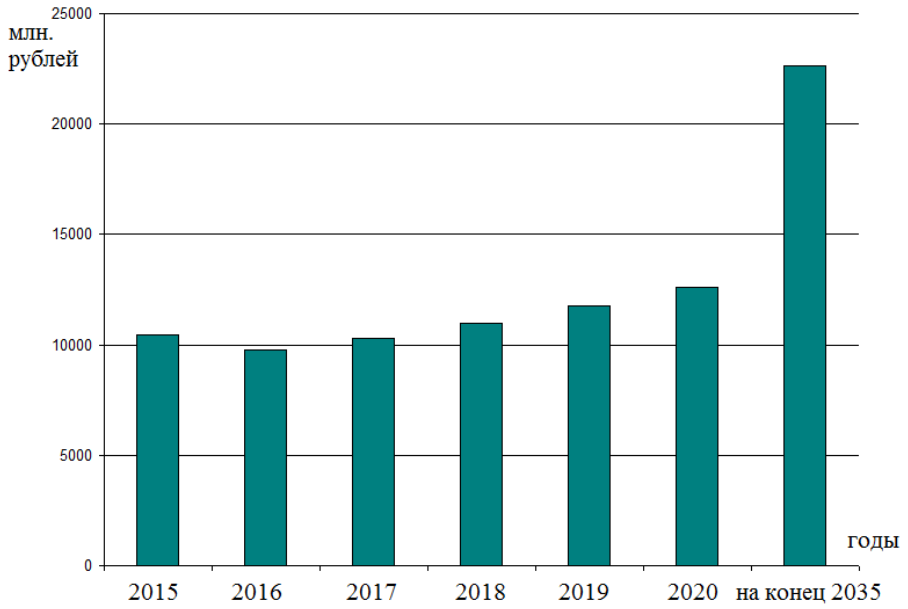


Рисунок 6. Прогноз объема работ, выполненных по виду деятельности «Строительство»

Таблица 15

Прогноз ввода в эксплуатацию жилых домов, тыс.кв.м

Годы	2015	2016	2017	2018	2019	2020	На конец 2035
Всего жилых домов	311	291	296	360	431	458	944
в том числе - индивидуальных жилых домов	63	116	119	144	173	183	454

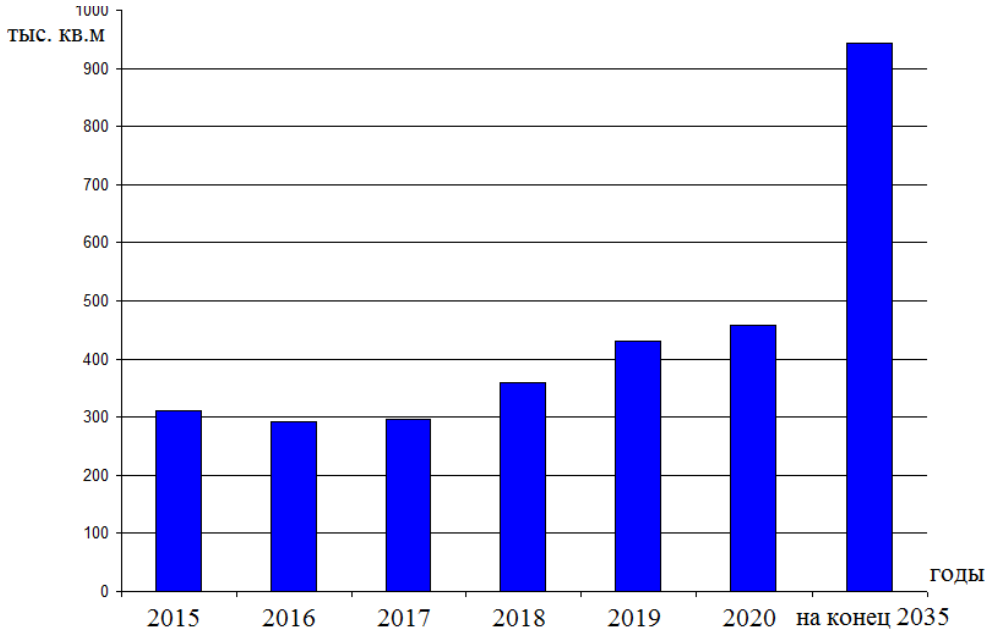


Рисунок 7. Прогноз ввода в эксплуатацию жилых домов - всего

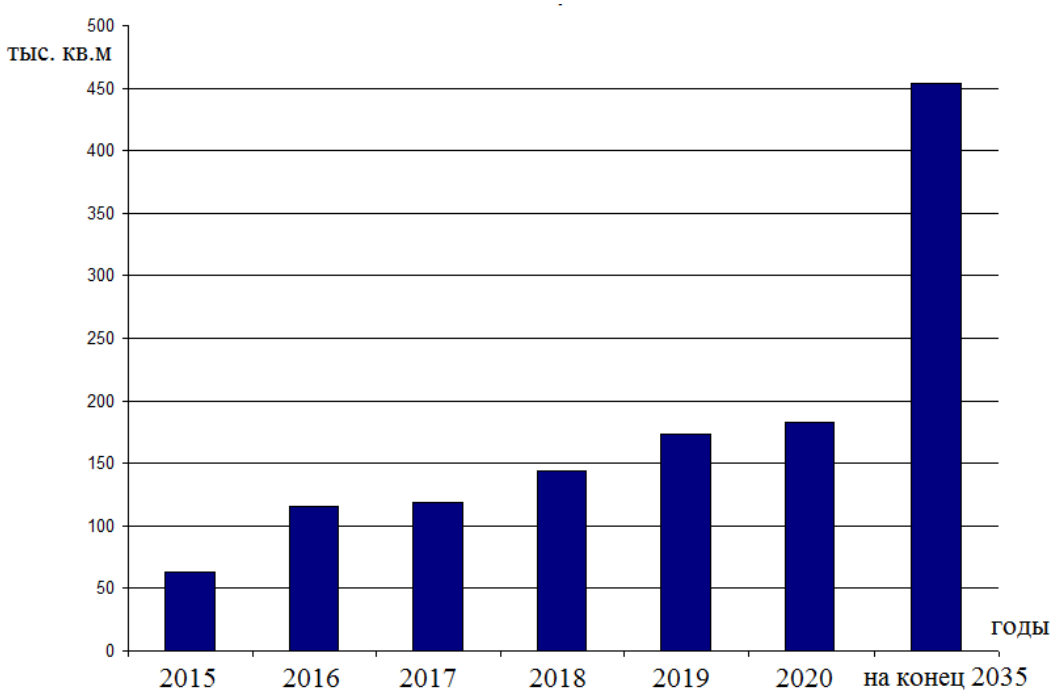


Рисунок 8. Прогноз ввода в эксплуатацию индивидуальных жилых домов

Таблица 16

Прогноз фонда начисленной заработной платы

Годы	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021-2035**
Объем, млн. руб.	45691	48113	50711	53449	56335	58307	94544

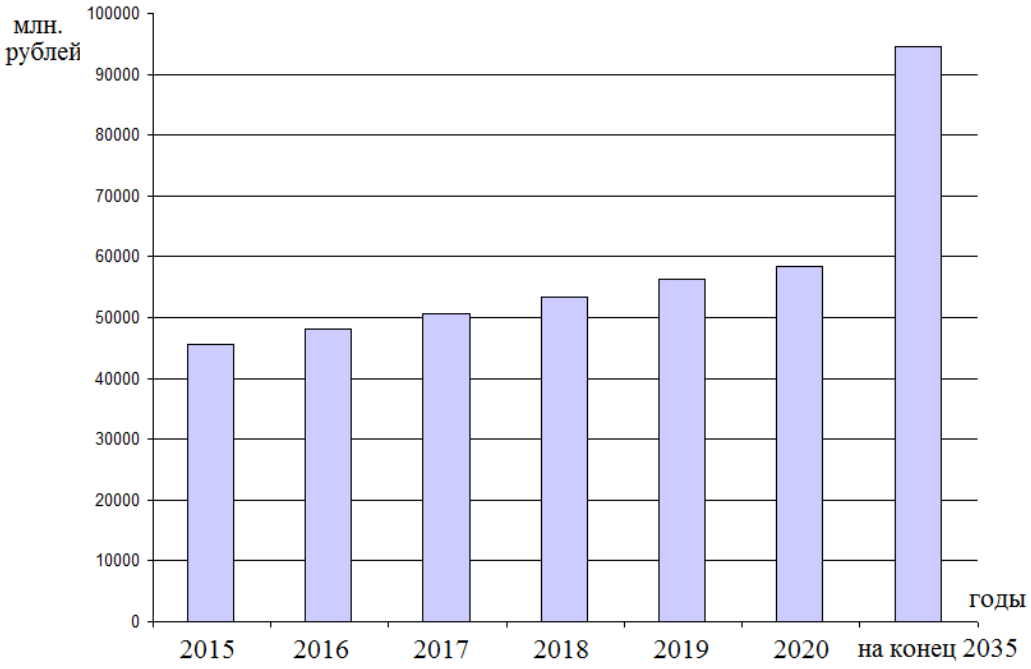


Рисунок 9. Прогноз фонда начисленной заработной платы

По материалам Генерального плана города Курска до 2035 года, прогнозируется увеличение жилищного строительства, а также развитие социальной сферы в следующих объемах:

количество введенных в эксплуатацию образовательных учреждений – 88;

количество введенных в эксплуатацию объектов культуры – 25;

количество введенных в эксплуатацию спортивных объектов – 46;

количество введенных в эксплуатацию объектов здравоохранения – 13.

По материалам Генерального плана, наибольшее количество объектов жилищной и социальной сферы будет размещено в Центральном округе города Курска. Основными местами застройки являются: пр-т Вячеслава Клыкова, пр-т Победы, Майский б-р, ул. Бойцов 9-Дивизии, м/р-н Северный. Основной транспортный спрос прогнозируется на направления, ведущие как в Центральный округ, так и из него в зависимости от времени суток и дней недели, особенно прогнозируется увеличение нагрузки на улично-дорожную сеть вышеуказанных районов. Транспортный спрос в Железнодорожном и

Сеймском округах города Курска также увеличится благодаря развитию градостроительной деятельности. Основные места, на которых прогнозируется увеличение транспортной нагрузки:

Сеймский округ - ул. Энгельса, ул. Литовская, территория бывшего завода КЗТЗ;

Железнодорожный округ - ул. Дубровинского, ул. Интернациональная, ул. Союзная.

3.2. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

Железнодорожный транспорт

Прогнозируется продолжение использования для перевозки грузов и пассажиров. Спрос на пассажирские услуги железнодорожного транспорта также будет возрастать в выходные, праздничные дни, а также в период детских каникул и летних отпусков. Спрос на грузоперевозки железнодорожным транспортом будет неоднородным и зависеть от ряда явных и неявных факторов. Наибольшим спросом также будет пользоваться Московское направление и в г. Санкт-Петербург, а также южное направление в сезон массовых отпусков и каникул. Прогнозируется увлечение спроса на южное направление с 2019 года в связи с открытием моста через Керченский пролив.

Воздушный транспорт

Прогнозируется продолжение использования для перевозки пассажиров и грузов. Спрос на услуги воздушного транспорта прогнозируется неоднородным и непостоянным, так как постоянно будут меняться маршруты и перевозчики. Наибольшим спросом будет пользоваться маршрут Курск-Москва и обратно. Возможен спрос на южные направления. Спрос напрямую будет зависеть от ценовой политики перевозчиков.

Электротранспорт

Прогнозируется использование только для перевозки пассажиров. Спрос будет повышаться за счет введения платных парковок и повышения цены на ГСМ. В утренние часы спросом будут пользоваться маршруты, ведущие в центр города, а также к крупным предприятиям и учреждениям, а вечерние часы – к жилым районам. В выходные и праздничные дни спрос неоднородный на услуги электротранспорта. Спросом также будут пользоваться новые введенные маршруты.

Автомобильный транспорт

Наибольшим спросом будет пользоваться автомобильный транспорт. Автомобильный транспорт будет использоваться для перевозки пассажиров, грузов, а также в личных целях. Прогнозируется изменение спроса в сторону услуги пассажирского автомобильного транспорта за счет введения платных парковок и повышения цены на ГСМ.

Перевозка грузов

Для выполнения прогноза использовались следующие примерные данные по объему грузоперевозок в млн.тонно-км: 2012 г. - 211, 2013 г. - 207, 2014 г. - 220, 2015 г. - 222, 2016 г. - 227 на основе статистических данных.

Для прогнозирования дальнейшего изменения грузоперевозок находилась функциональная зависимость между объемом перевозок (V) и соответствующими календарными годами (T), приведенными выше. Данная зависимость искалась с помощью компьютерной системы научно-технических расчетов MatLab в виде полинома первого порядка (линейной или пропорциональной зависимости переменной Y от аргумента X, представляемой прямой линией) следующего вида:

$$Y = a*X + b,$$

где a и b - коэффициенты, определяемые при нахождении функциональной зависимости.

Для этого в системе MatLab выполнялись ниже приведенные действия. Были составлены два вектора исходных данных:

года - time=[2012 2013 2014 2015 2016];

объем перевозок - perev=[211 207 220 222 227].

Далее следующей командой был найден вектор коэффициентов искомого полинома первого порядка, состоящий из двух элементов или коэффициентов данного полинома:

koef=polyfit(time,perev,1).

Эти коэффициенты имеют следующие значения:

koef(1) = a = 4,6;

koef(2) = b = -9047,1.

Для проверки рассчитаем объемы за 2015 и 2016 годы.

V_{2015} = 4,6*2015 - 9047,1 = 221,9.

V_{2016} = 4,6*2016 - 9047,1 = 226,5.

Приведенные результаты расчетов показывают хорошее совпадение с имеющимися данными, поэтому принимаем найденную зависимость вида

$V = 4,6*T$ - 9047,1

для дальнейшего прогнозирования.

Рассчитаем объем перевозок в 2035 году как:

V_{2035} = 4,6*2035 - 9047,1 = 313,9.

Согласно прогнозу, объем грузоперевозок в 2035 году составит 313,9 млн. тонно-км.

Перевозка пассажиров

На протяжении 2018-2035 годов по прогнозу происходит увеличение числа жителей города, что неизбежно приведет к росту перевозок пассажиров всеми видами транспорта, увеличению интенсивности движения на улицах и дорогах города. Поэтому необходимо сохранять и увеличивать приоритет в перевозках пассажиров городскими видами транспорта, для чего необходимо обновлять парк подвижного состава, использовать экипажи различной

вместимости, сокращать наполняемость экипажей, устраивать на территории города выделенные полосы для общественного транспорта и обеспечивать удобные подходы к остановкам общественного транспорта.

Ниже приводится прогноз перевозки пассажиров двух видов: без учета мероприятий и с учетом мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры.

Прогноз перевозки пассажиров без учета мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры.

Для выполнения прогноза изменения объема перевозок пассажиров использовались следующие данные по объему перевозок пассажиров.

Таблица 17

Перевозка пассажиров транспортом общего пользования по городу Курску за 2009 - 2016 годы

Наименование видов транспорта	**Перевозка пассажиров, млн. чел.**							
	2009 г.	**2010 г.**	**2011 г.**	**2012 г.**	**2013 г.**	**2014 г.**	**2015 г.**	**2016г.**
Трамваи	33,3	31,3	30,0	28,9	29,9	30,2	29,5	12,1
Троллейбусы	30,7	29,9	28,9	27,9	28,5	29,2	29,3	13,0
Автобусы АО «ПАТП г.Курска»	29,3	27,7	26,4	26,8	28,7	28,8	27,2	11,0
Автобусы и микроавтобусы ИП	51,4	54,5	65,3	67,5	68,2	68,5	70,0	85,0
Всего:	**144,7**	**143,4**	**150,6**	**151,1**	**155,3**	**156,7**	**156,0**	**121,1**

Резкое изменение в сторону уменьшения пассажироперевозки на муниципальном транспорте в 2016 году обусловлено использованием данных системы АСКОП (Автоматизированной системы контроля оплаты проезда в городском пассажирском транспорте), внедренной в указанном году и позволяющей на основе современных технических средств вести учет пассажиров по фактическим поездкам по транспортным картам.

За период 2009-2015 годов количество перевезенных пассажиров (трамвай, троллейбус, автобус ПАТП) рассчитано в соответствии с

инструкцией статистического наблюдения.

Для прогнозирования дальнейшего изменения перевозок пассажиров для каждого вида транспорта находилась функциональная зависимость между объемом перевозок (V) и соответствующими календарными годами (*T*), приведенными выше. Данная зависимость искалась с помощью компьютерной системы научно-технических расчетов MatLab в виде полинома первого порядка (пропорциональной зависимости переменной *Y* от аргумента *X*) следующего вида:

$$Y = a*X + b,$$

где *a* и *b* - коэффициенты, определяемые при нахождении функциональной зависимости.

Для этого в системе MatLab выполнялись ниже приведенные действия. Были составлены два вектора исходных данных:

года - time1=[2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016];

объемы перевозок трамваями-

Vtram=[33,3 31,3 30,0 28,9 29,9 30,2 29,5 12,1].

Далее следующей командой был найден вектор коэффициентов искомого полинома первого порядка:

koeffiz = polyfit(time1, Vtram,1).

При этом был получен следующий результат или коэффициенты полинома, описывающего функциональную зависимость:

koeffiz (1) = *a* = -0,12;

koeffiz (2) = *b* = 254,02.

Для проверки рассчитаем объемы за 2016 год.

V_{2016} = -0,12*2016 + 254,02 = 12,1.

Приведенный результат расчета показывают совпадение с имеющимися данными, поэтому принимаем найденную зависимость вида

*V*трам = -0,12**T* + 254,02

для дальнейшего прогнозирования перевозок пассажиров трамваями.

Аналогично находим зависимости для остальных видов пассажирского

транспорта:

- троллейбусы Vтролл = -0,11*T + 234,76;

- автобусы АО «ПАТП города Курска» Vавтоб = -0,09*T + 192,44;

- автобусы и микроавтобусы индивидуальных перевозчиков (ИП) Vмарш = 2,1*T - 4148,6.

Результаты прогнозных расчетов по найденным функциональным зависимостям для всех видов транспорта приведены ниже в соответствующих таблицах и графиках.

Таблица 18

Прогноз перевозок трамваями

Календарный год	Перевозка пассажиров, млн. чел.
2017	11,98
2018	11,86
2019	11,74
2020	11,62
2021	11,50
2022	11,38
2023	11,26
2024	11,14
2025	11,02
2026	10,90
2027	10,78
2028	10,66
2029	10,54
2030	10,42
2031	10,30
2032	10,18
2033	10,06
2034	9,94
2035	9,82

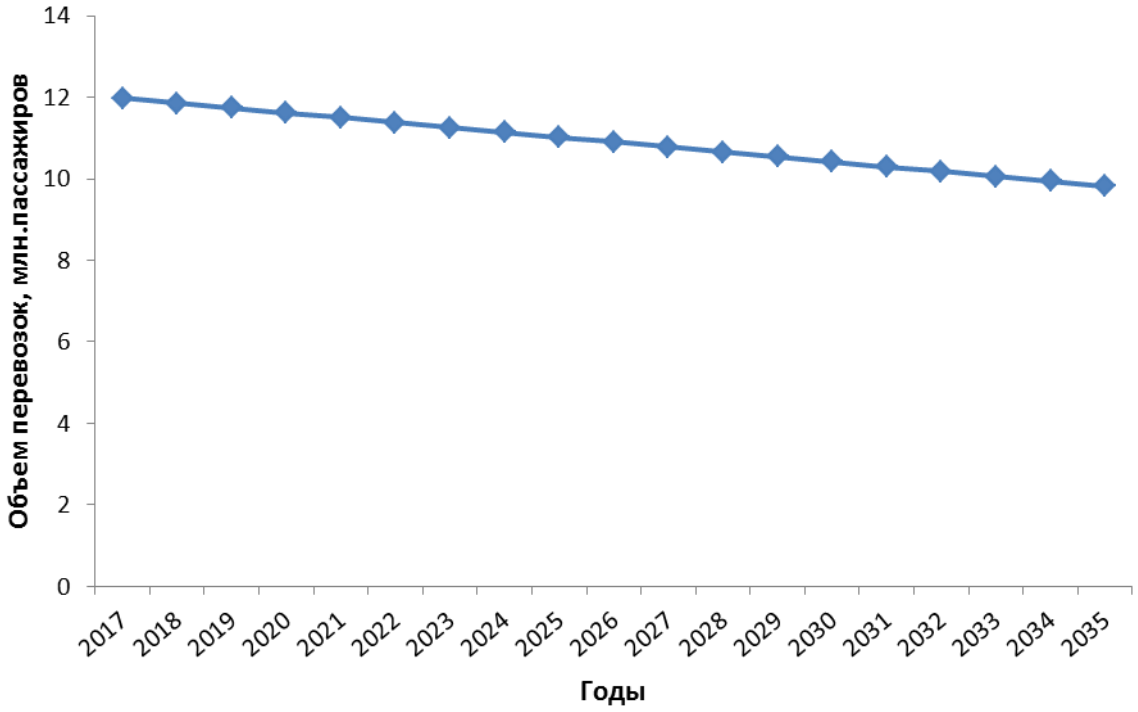


Рисунок 10. График прогноза перевозок пассажиров трамваями

Таблица 19

Прогноз перевозок троллейбусами

Календарный год	Перевозка пассажиров, млн. чел.
2017	12,89
2018	12,78
2019	12,67
2020	12,56
2021	12,45
2022	12,34
2023	12,23
2024	12,12
2025	12,01
2026	11,90
2027	11,79
2028	11,68
2029	11,57
2030	11,46
2031	11,35
2032	11,24
2033	11,13
2034	11,02
2035	10,91

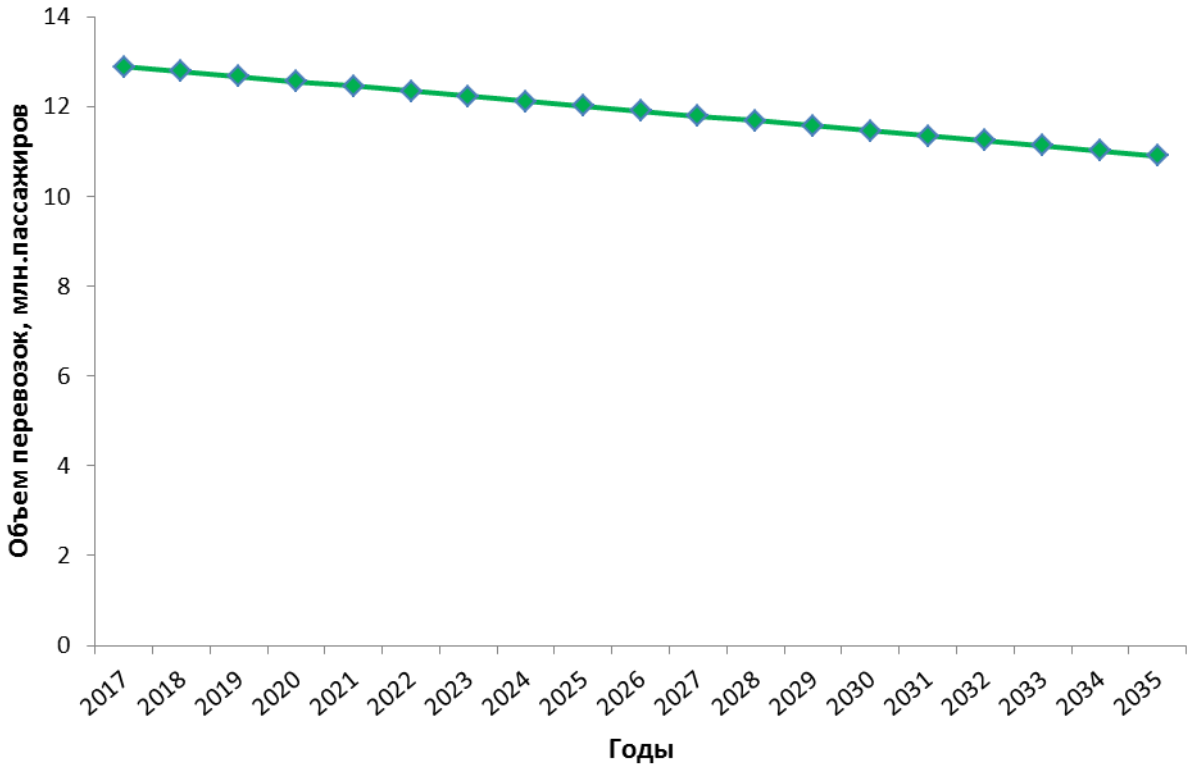


Рисунок 11. График прогноза перевозок пассажиров троллейбусами

Таблица 20

Прогноз перевозок автобусами АО «ПАТП города Курска»

Календарный год	Перевозка пассажиров, млн. чел.
2017	10,91
2018	10,82
2019	10,73
2020	10,64
2021	10,55
2022	10,46
2023	10,37
2024	10,28
2025	10,19
2026	10,10
2027	10,01
2028	9,92
2029	9,83
2030	9,74
2031	9,65
2032	9,56
2033	9,47
2034	9,38
2035	9,29

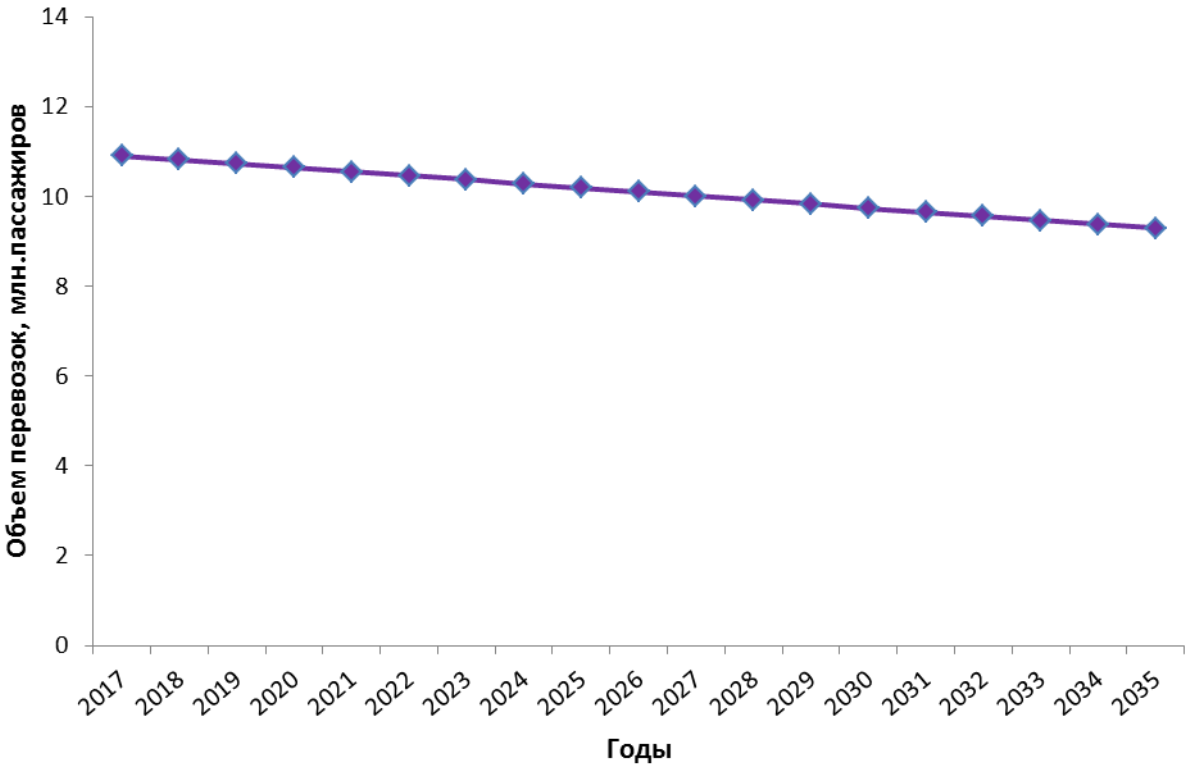


Рисунок 12. График прогноза перевозок пассажиров автобусами АО «ПАТП города Курска»

Таблица 21

Прогноз перевозок автобусами и микроавтобусами ИП

Календарный год	Перевозка пассажиров, млн. чел.
2017	87,1
2018	89,2
2019	91,3
2020	93,4
2021	95,5
2022	97,6
2023	99,7
2024	101,8
2025	103,9
2026	106,0
2027	108,1
2028	110,2
2029	112,3
2030	114,4
2031	116,5
2032	118,6
2033	120,7
2034	122,8
2035	124,9

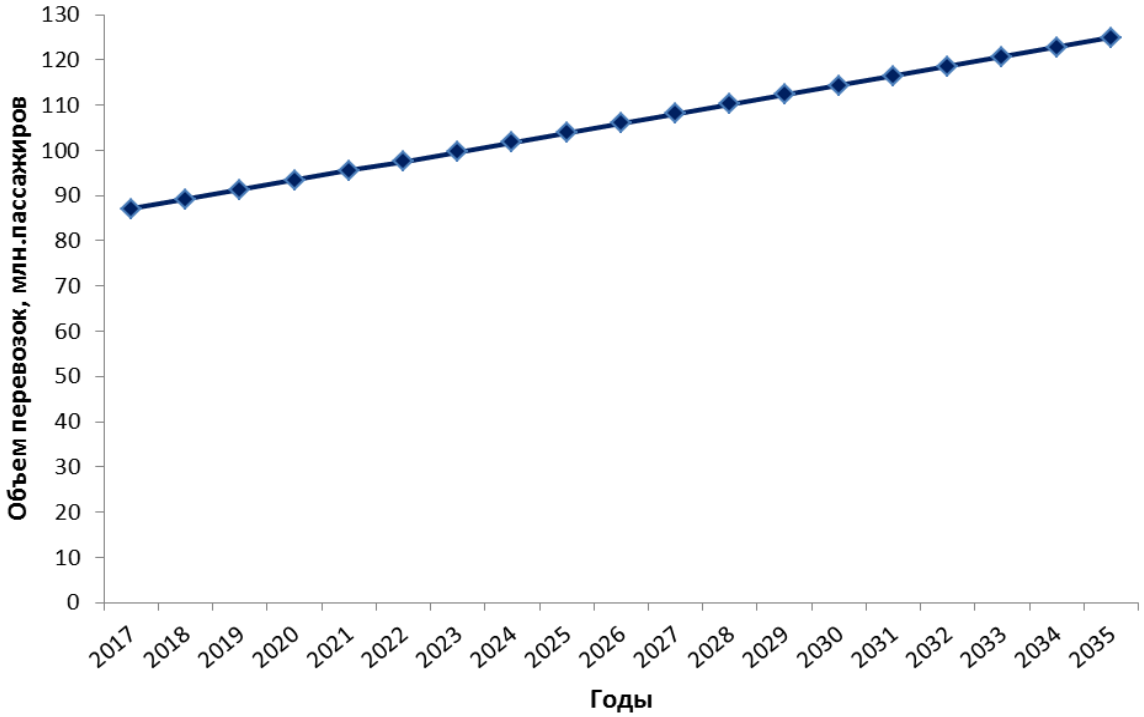


Рисунок 13. График прогноза роста перевозок пассажиров автобусами и микроавтобусами ИП

Таблица 22

Прогноз перевозок всеми видами транспорта

Календарный год	Перевозка пассажиров, млн. чел.
2017	122,88
2018	124,66
2019	126,44
2020	128,22
2021	130,00
2022	131,78
2023	133,56
2024	135,34
2025	137,12
2026	138,90
2027	140,68
2028	142,46
2029	144,24
2030	146,02
2031	147,80
2032	149,58
2033	151,36
2034	153,14
2035	154,92

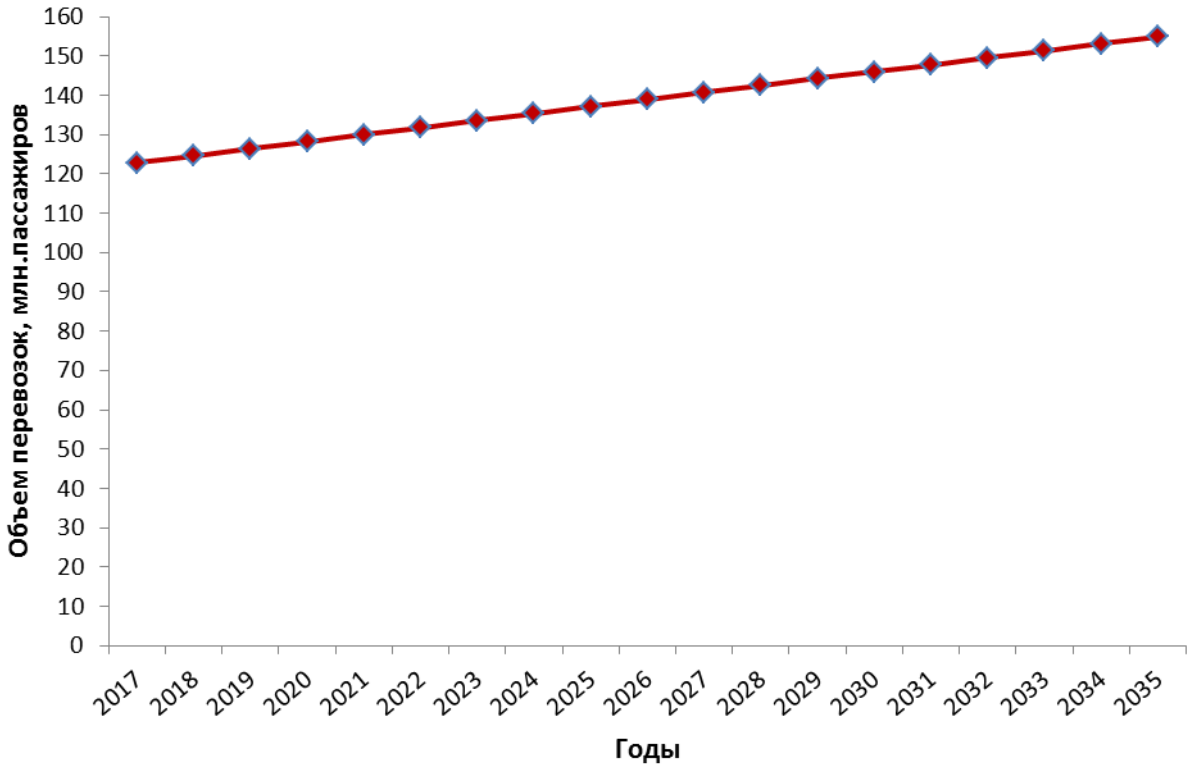


Рисунок 14. График прогноза роста перевозок пассажиров всеми видами транспорта по первому варианту

Прогноз перевозки пассажиров с учетом мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры

Аналогично находим зависимости для всех видов пассажирского транспорта с учетом планируемых мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры:

- трамваи $V_{трамв} = 0{,}2*T - 391{,}1$;
- троллейбусы $V_{тролл} = 0{,}3*T - 591{,}8$;
- автобусы АО "ПАТП города Курска" $V_{автоб} = 0{,}4*T - 795{,}4$;
- автобусы и микроавтобусы ИП $V_{марш} = 1{,}2*T - 2334{,}2$.

Результаты прогнозных расчетов по найденным функциональным зависимостям для всех транспорта приведены ниже в соответствующих таблицах и графиках.

Таблица 23

Прогноз перевозок трамваями

Календарный год	Перевозка пассажиров, млн. чел.
2017	12,3
2018	12,5
2019	12,7
2020	12,9
2021	13,1
2022	13,3
2023	13,5
2024	13,7
2025	13,9
2026	14,1
2027	14,3
2028	14,5
2029	14,7
2030	14,9
2031	15,1
2032	15,3
2033	15,5
2034	15,7
2035	15,9

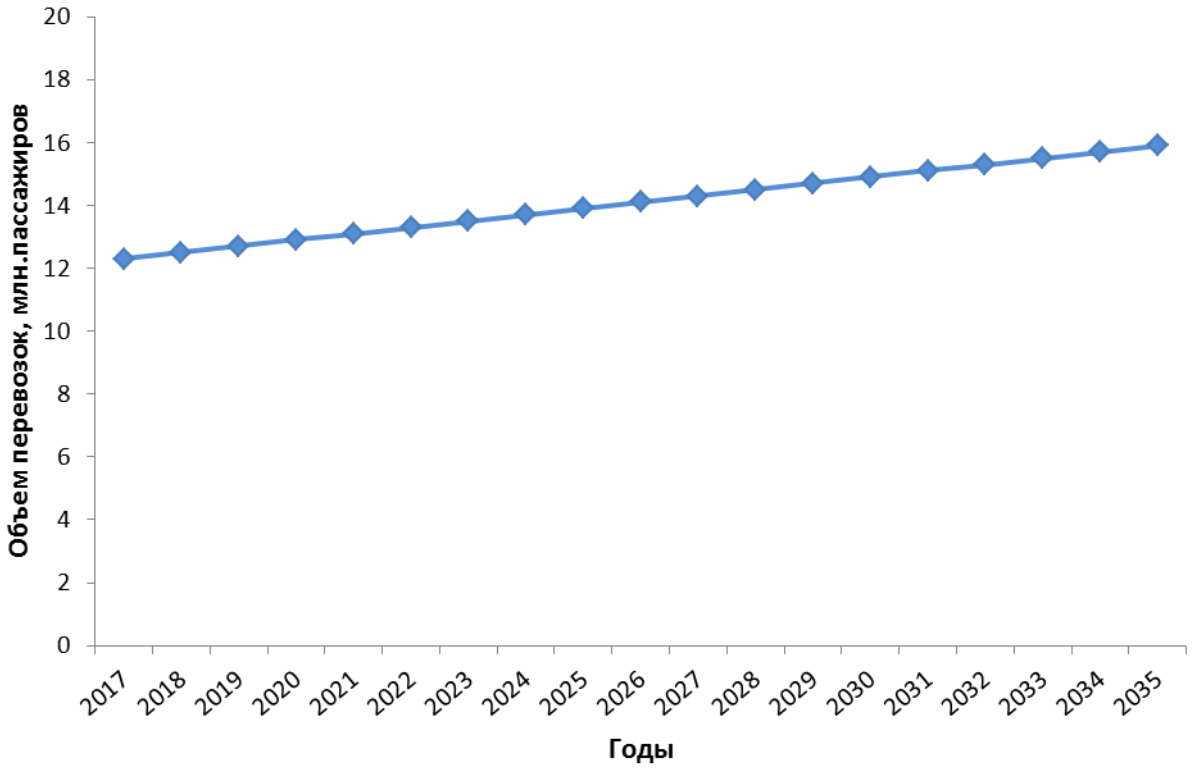


Рисунок 15. График прогноза роста перевозок пассажиров трамваями

Таблица 24

Прогноз перевозок троллейбусами

Календарный год	Перевозка пассажиров, млн. чел.
2017	13,3
2018	13,6
2019	13,9
2020	14,2
2021	14,5
2022	14,8
2023	15,1
2024	15,4
2025	15,7
2026	16,0
2027	16,3
2028	16,6
2029	16,9
2030	17,2
2031	17,5
2032	17,8
2033	18,1
2034	18,4
2035	18,7

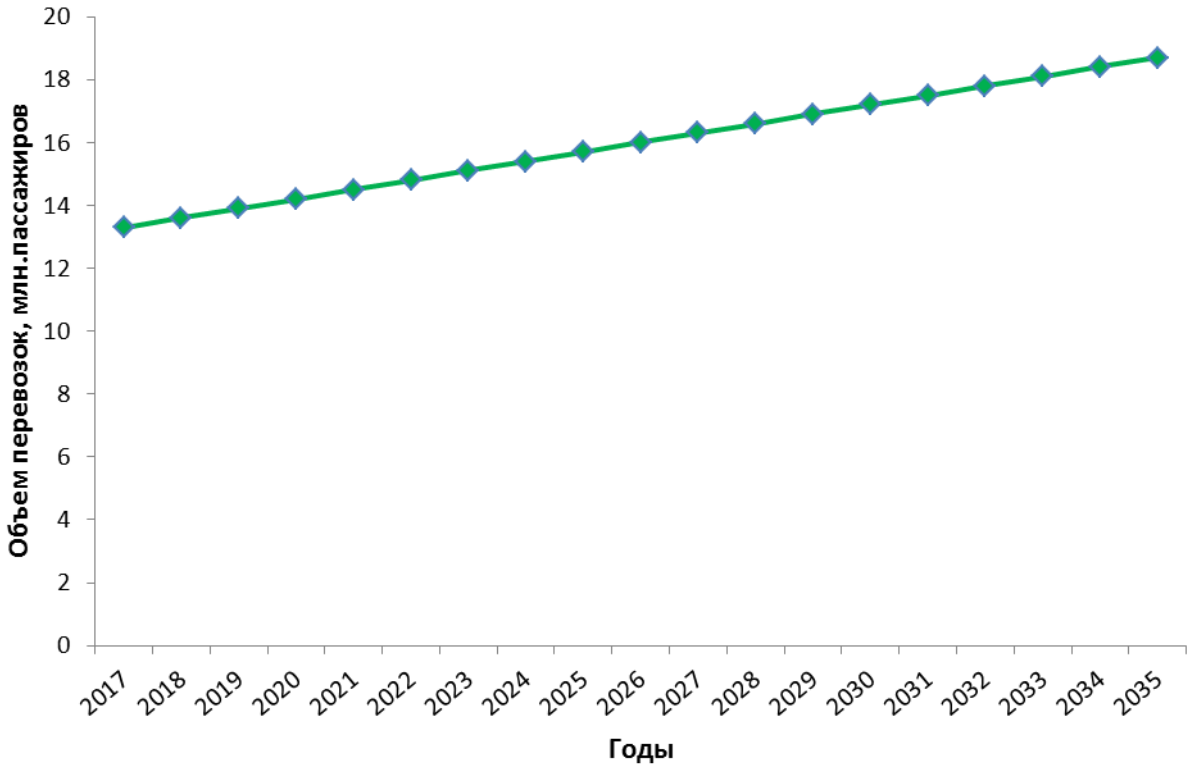


Рисунок 16. График прогноза роста перевозок пассажиров троллейбусами

Таблица 25

Прогноз перевозок автобусами АО «ПАТП города Курска»

Календарный год	Перевозка пассажиров, млн. чел.
2017	11,4
2018	11,8
2019	12,2
2020	12,6
2021	13,0
2022	13,4
2023	13,8
2024	14,2
2025	14,6
2026	15,0
2027	15,4
2028	15,8
2029	16,2
2030	16,6
2031	17,0
2032	17,4
2033	17,8
2034	18,2
2035	18,6

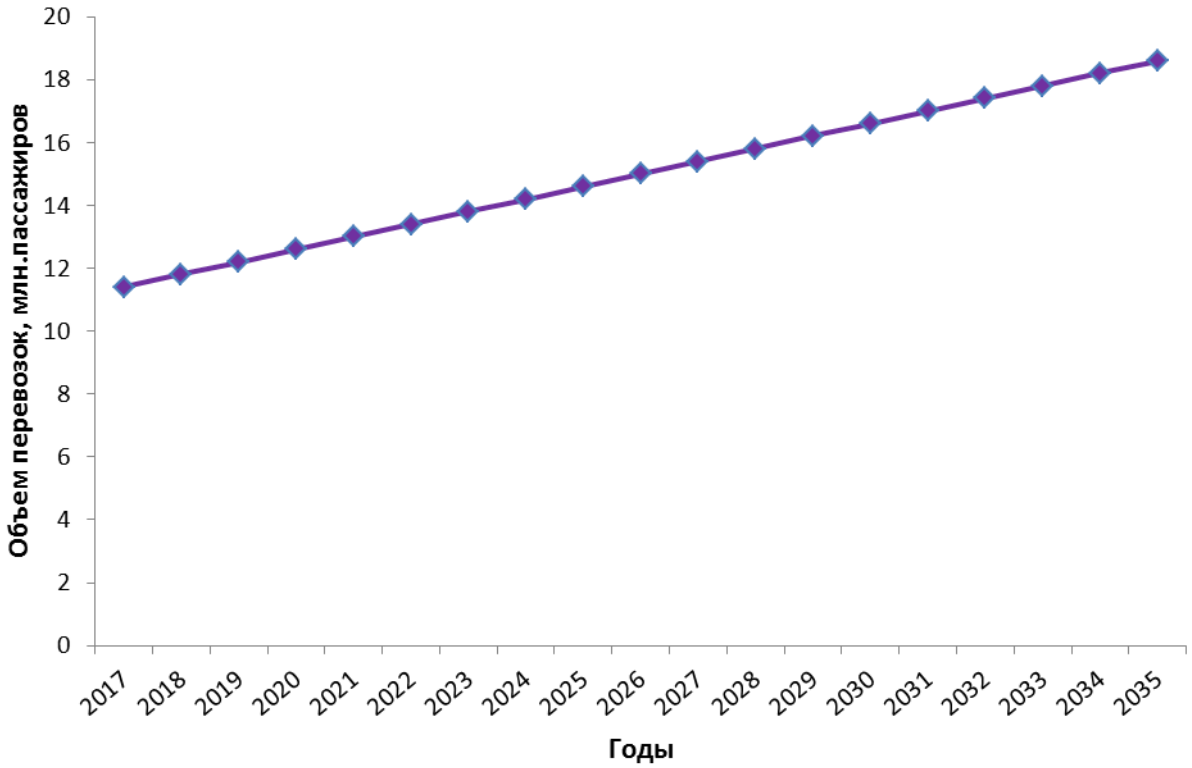


Рисунок 17. График прогноза роста перевозок пассажиров автобусами АО «ПАТП города Курска»

Таблица 26

Прогноз перевозок автобусами и микроавтобусами ИП

Календарный год	Перевозка пассажиров, млн. чел.
2017	86,2
2018	87,4
2019	88,6
2020	89,8
2021	91,0
2022	92,2
2023	93,4
2024	94,6
2025	95,8
2026	97,0
2027	98,2
2028	99,4
2029	100,6
2030	101,8
2031	103,0
2032	104,2
2033	105,4
2034	106,6
2035	107,8

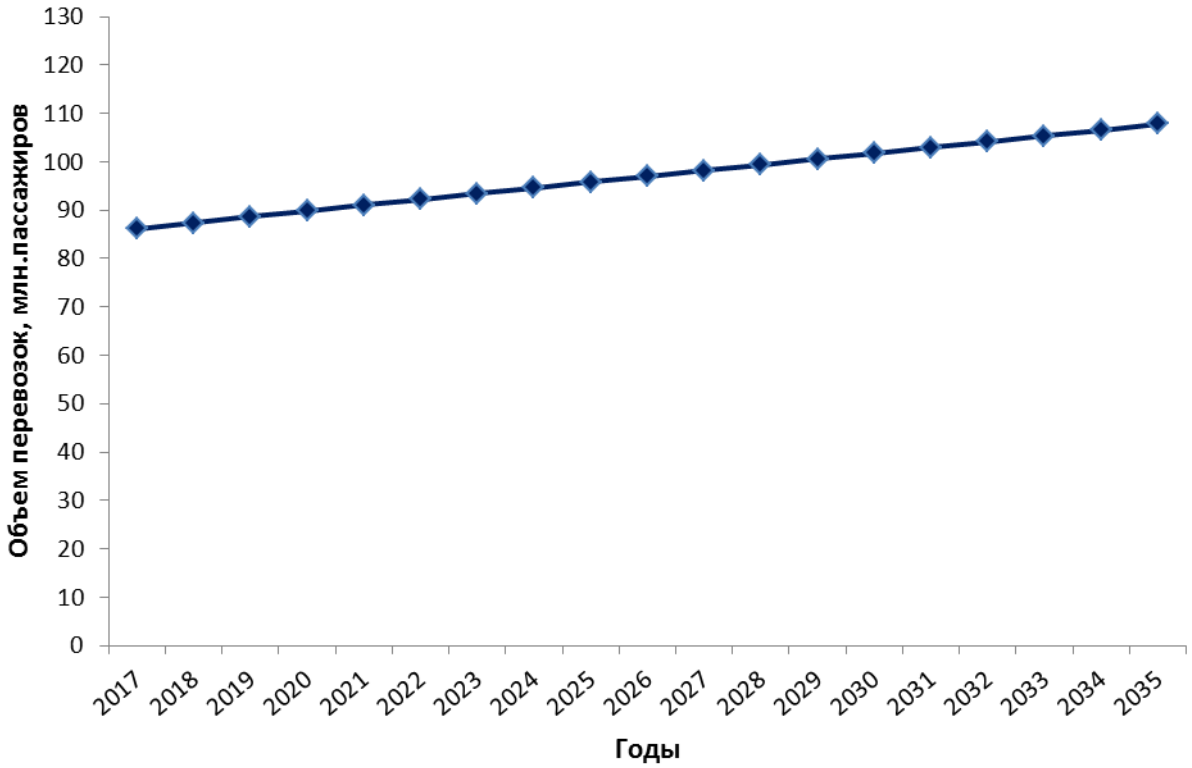


Рисунок 18. График прогноза роста перевозок пассажиров автобусами и микроавтобусами ИП

Таблица 27

Прогноз перевозок всеми видами транспорта

Календарный год	Перевозка пассажиров, млн. чел.
2017	123,2
2018	125,3
2019	127,4
2020	129,5
2021	131,6
2022	133,7
2023	135,8
2024	137,9
2025	140,0
2026	142,1
2027	144,2
2028	146,3
2029	148,4
2030	150,5
2031	152,6
2032	154,7
2033	156,8
2034	158,9
2035	161,0

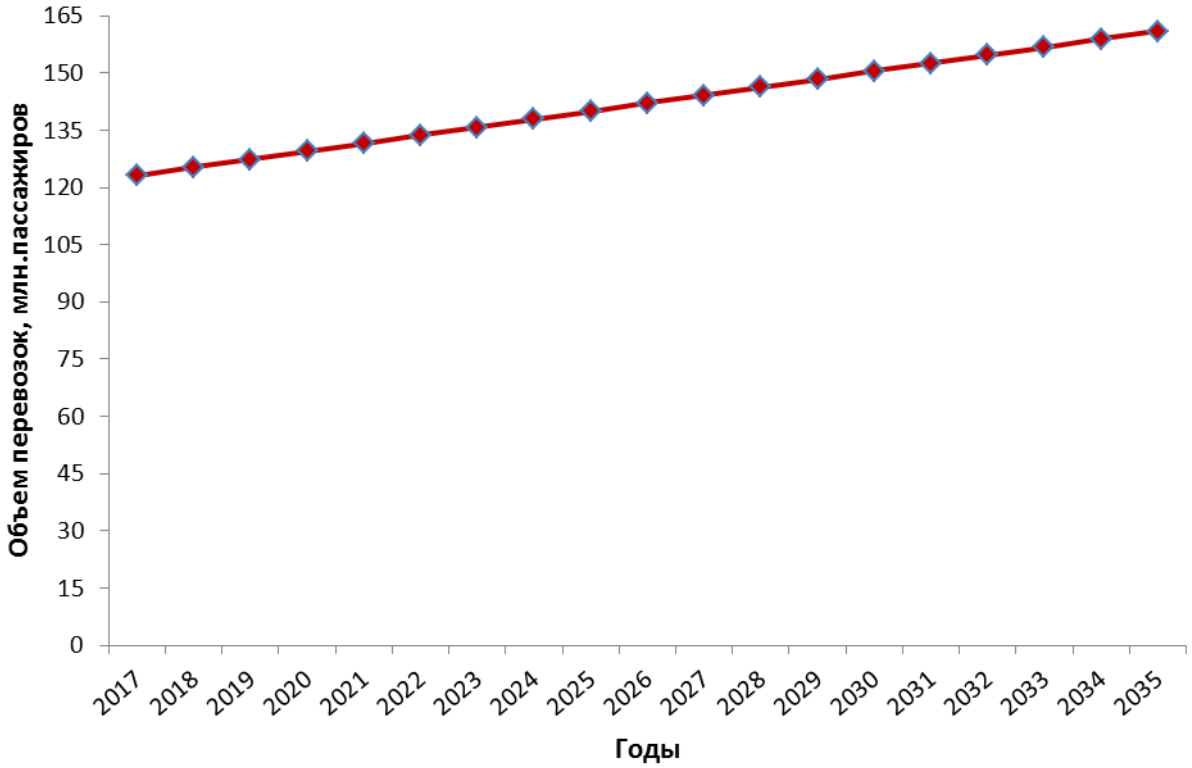


Рисунок 19. График прогноза роста перевозок пассажиров всеми видами транспорта по второму варианту

3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры

Железнодорожный транспорт

Прогнозируется введение новых маршрутов, сокращение времени в пути.

Воздушный транспорт

Прогнозируется введение новых маршрутов**.**

Электротранспорт

Прогнозируется введение новых маршрутов, обновление подвижного состава, строительство новых трамвайных линий и депо.

Автомобильный транспорт

Прогнозируется реконструкция и строительство дорог и развязок.

3.4. Прогноз развития дорожной сети

На протяжении 2018-2035 годов согласно Генеральному плану и муниципальной программе «Градостроительство и инвестиционная деятельность в городе Курске на 2016-2018 годы» прогнозируются следующие мероприятия по развитию дорожной сети:

реконструкция дороги общего пользования по ул. Бойцов 9-й Дивизии от ул. Звездная до ул.50 лет Октября;

расширение дороги по Майскому б-ру (2-я очередь);

реконструкция ул. Звездной;

реконструкция дороги по ул. Павлуновского (от ул. Суворовской до ул. Бойцов 9-й Дивизии);

строительство дороги от пр-та Вячеслава Клыкова до ул. Энгельса;

реконструкция дороги по ул. Карла Маркса от Московской площади и прилегающих дорог;

расширение ул. Литовская от ул. 1-я Кожевенная до сельскохозяйственного рынка;

строительство магистральной улицы – пр-т Дружбы и ул. Просторная в Северо-западном районе города Курска (I-я и II-я очереди);

строительство дороги, связывающей ул. Горького и ул. Челюскинцев;

реконструкция дороги общего пользования по ул. Светлая от ул. Фестивальная до ул. Карла Маркса;

строительство автомобильной дороги между пр-том Надежды Плевицкой и пр-том Вячеслава Клыкова;

строительство дороги от ул. 50 лет Октября до ул. Березовая;

дорожное полотно по пр-ту Вячеслава Клыкова (реконструкция);

благоустройство транспортно-пешеходной зоны по ул. Карла Маркса от Московской площади до площади Перекальского;

магистральная улица общегородского значения регулируемого движения по пр-ту Надежды Плевицкой (1-я и 2-я очереди строительства);

устройство дополнительной транспортной связи, на месте существующей (ликвидируемой) железной дороги, дублера пр-та Кулакова (строительство магистральной улицы районного значения с устройством автодорожного моста и выходом на пр-т Ленинского Комсомола и далее через промышленные территории на ул. Магистральную а также на ул. Энгельса);

строительство магистральной улицы районного значения в продолжении ул. Полевая от ул. Малых до ул.Энгельса;

реконструкция ул. Литовская на участке от ул. 2-я Прогонная до ул. Малых с устройством второй проезжей части (в продолжении по ул. Литовская от ул. Энгельса);

устройство транспортной развязки на пересечении ул. Литовская - ул. Бочарова - ул. 2-я Прогонная;

строительство участка магистральной улицы районного значения по ул. Крюкова;

устройство дублера ул. Дубровинского со строительством транспортной развязки на пересечении ул. Перекальского и

ул. Интернациональной, с выходом на ул. 2-я Новоселовка и автомобильную дорогу регионального значения «Курск – Поныри»;

строительство участков магистральных улиц районного значения, продолжений ул. Горького и ул. Володарского до ул. Мирная;

строительство участка магистральной улицы районного значения по ул. Тускарная до ул. Перекальского с проходом под автодорожным мостом;

строительство магистральной улицы районного значения от ул. Карла Маркса до автомобильной дороги регионального значения «Курск – Поныри»;

строительство продолжения ул. 50 лет Октября в северном направлении вдоль СНТ «Дубрава»;

строительство участков магистральных улиц районного значения в северной части, между автомобильной дорогой М2 «Крым» и ул. Карла Маркса;

строительство участка магистральной улицы районного значения по ул. Бойцов 9-й Дивизии от ул. Верхняя Луговая до ул. Радищева;

строительство участка магистральной улицы районного значения по ул. Нижняя Казацкая;

строительство участков магистральной улицы районного значения по ул. Верхняя Казацкая и ул. Нижний План;

строительство участков магистральной улицы районного значения по ул. Большевиков и ул. Сосновская с выходом на ул. Дзержинского;

строительство участка магистральной улицы общегородского значения по ул. Запольная и ул. Красный Октябрь (вторая проезжая часть);

строительство двух транспортных развязок - на пересечении ул. Запольная - ул. Верхняя Луговая, ул. Суворовская и ул. Верхняя Луговая;

реконструкция магистральной улицы общегородского значения по ул. Гремяченская;

строительство участка проезда местного значения от ул. Сонина до ул. Володарского;

строительство участков магистральной улицы районного значения в западной части города;

строительство транспортной развязки на пересечении ул. Студенческая - ул. 50 лет Октября - ул. Запольная;

строительство транспортной развязки по ул. Карла Маркса в районе УГИБДД;

строительство транспортной развязки по ул. Сонина - восточная часть парка;

строительство транспортной развязки по ул. Володарского - ул. Мирная;

строительство транспортной развязки ул. Тускарная - Кировский мост;

строительство транспортной развязки в разных уровнях на пересечении ул. Крымская и ул. Энгельса.

3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Прогнозный расчет по росту численности населения при сохранении темпов прироста населения, сложившихся в последнее время, дает значение числа жителей к 2035 г, равное 511 тыс. человек. Исходя из данных, приведенных в разделе 2 (350 автомобилей на 1000 человек населения), количество автотранспорта $N_{ав}$ в городе при этом составит:

$$N_{ав} = 350*511 = 178850 \text{ автомобилей.}$$

Данное количество отличается от приведенного в разделе 2 значения (152 тыс. автомобилей) на (178,8/152)*100%-100% = 17,6%.

По приближенным данным средняя скорость движения автотранспорта в городе составляет в настоящее время примерно 29 км/час. С учетом возрастания количества автомобилей этот параметр будет снижаться и если принять пропорциональную зависимость от количества транспорта, то к 2035 году она составит:

29*(100-17,6)/100 = 23,9 км/час.

Существенного изменения загрузки дорог, интенсивности и плотности движения по улицам города не прогнозируется. Также в часы пик и в зимнее время значение этих параметров будет резко ухудшаться.

3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Все мероприятия программы направлены на снижение показателей аварийности: транспортного риска (число погибших в ДТП на 10 тыс. транспортных средств) и количества ДТП на 10 тыс. транспортных средств, с учетом числа зарегистрированных на территории г. Курска транспортных средств, в результате чего будет получен социальный эффект.

С учетом выполнения мероприятий программы прогнозируется ежегодное уменьшение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими и числа погибших людей на 10 тыс. транспортных средств.

Таблица 28

Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Целевые показатели	**Единица измерения**	**В том числе по годам**							
		2015г.	**2016г.**	**2017г.**	**2018г.**	**2019г.**	**2020г.**	**2021г.**	**2023-2035 гг.**
Транспортный риск (число погибших в ДТП на 10 тыс. транспортных средств)	относи-тельные значения	2,31	1,44	2,28	2,28	2,27	2,24	2,24	2,22
Количество ДТП на 10 тыс. транспортных средств	относи-тельные значения	47,60	40,59	46,30	45,51	44,77	43,3	43,14	42,84

В итоге по отношению к 2015 году прогнозируется:

снижение транспортного риска (числа погибших в ДТП на 10 тыс.

транспортных средств) на 3,9%;

снижение количества ДТП на 10 тыс. транспортных средств на 10,0%.

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

Учитывая рост численности населения, общее число автомобилей составит порядка 178,8 тыс. единиц, в связи с чем прогнозируется негативное воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.

На городских автомагистралях с каждым годом снижается количество пыли, сажи и золы в воздухе, но, в свою очередь, увеличивается количество углерода оксида, формальдегида, азота диоксида.

Темпы снижения валовых выбросов от автотранспортных средств постепенно замедляются, что обусловлено постоянным ростом парка автомобилей и замедлением обновления парка автомобилями экологических классов Евро-4 и Евро-5.

Исходя из приведенных материалов и прогнозируемого увеличения численности автотранспорта, следует ожидать возрастания уровня загрязнения атмосферного воздуха такими веществами, как оксид углерода, формальдегид, диоксид азота.

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;

- мотивация перехода на транспортные средства с экологически чистыми видами топлива.

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

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств, более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива;

- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (не нефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

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

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

- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Раздел 4. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры

В данном разделе производится моделирование перспективных вариантов развития транспортной инфраструктуры города Курска.

На основании проведенного анализа имеющихся данных были определены 2 варианта (модели) развития транспортной инфраструктуры города: инерционный и инновационный. Эти варианты зависят от численности населения города.

Прогноз роста численности населения выполнен на основе имеющихся данных из таблицы 1. Он основан на получении зависимости между календарными годами и численностью населения, соответствующей этим годам - аналогично нахождению зависимостей объемов перевозок от календарных годов в п.3. Сначала были найдены функциональные зависимости между годами (*GOD*) и численностью населения (*N*) для двух вариантов - с низкой динамикой прироста населения города и более высокой. Для низкой динамики эта зависимость имеет следующий вид:

$$N = 2{,}4*GOD + 381.$$

Для более высокой динамики зависимость выражается следующим образом:

$$N = 3{,}7*GOD + 381.$$

По найденным функциональным зависимостям определялась численность населения для других календарных годов.

Инерционный сценарий подразумевает развитие города на основе достигнутого уровня производственной базы, использовании ресурсного потенциала в соответствии со сложившимися социальными условиями и динамикой населения, численность которого к 2035 году (при *GOD* = 35) должна будет составить 465 тыс. человек.

Исходя из данных, приведенных в разделе 2 (350 автомобилей на 1000 человек населения), количество автотранспорта $N_{ав}$ в городе при этом варианте составит:

$$N_{ав} = 350*465 = 162\ 750 \text{ автомобилей.}$$

Данное количество отличается от приведенного в разделе 2 значения (160,2 тыс. автомобилей) на (162,75/160,2)*100%-100% = 1,6%.

Для обеспечения нормальной работы автотранспорта потребуется довести численность заправочных постов СТО до 800 единиц. Потребности в увеличении заправочных станций не возникает.

В качестве минимальных мероприятий определены:

- ремонт и реконструкция существующих транспортных объектов (на сумму 1 026 973,90 тыс.рублей);

- выполнение мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения (на сумму 171 033,6 тыс.рублей);

- строительство пешеходных переходов, СТО и подземных стоянок (на сумму 400 000 тыс.рублей).

Выполнение данных мероприятий потребует финансирования в объеме 1 598 007,5 тыс. рублей.

Соотношение отдельных статей состава затрат показано на диаграмме, приведенной на рис.20.

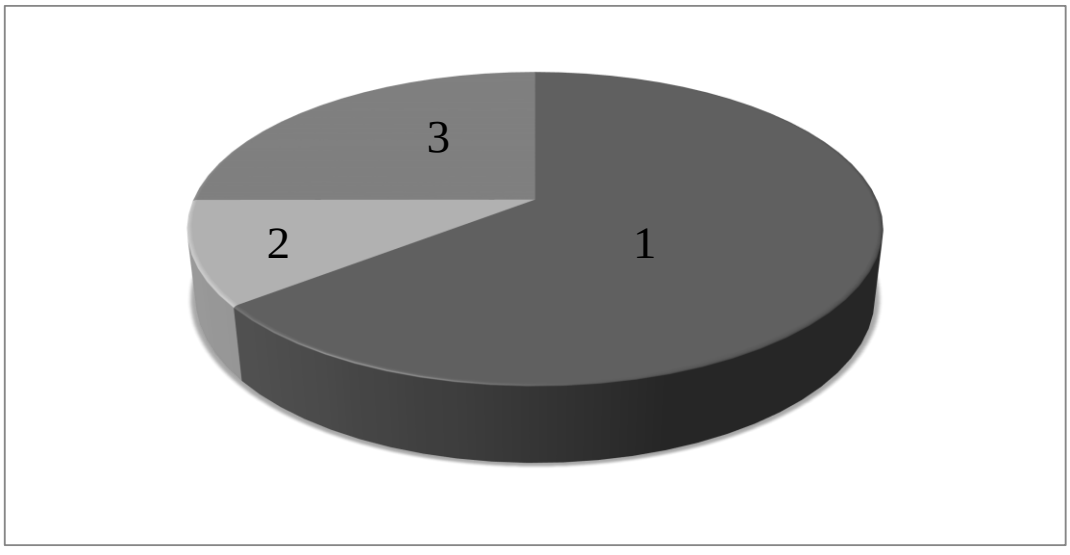


Рисунок 20. Состав затрат инерционного варианта развития

1. ремонт и реконструкция существующих транспортных объектов;
2. мероприятия по безопасности дорожного движения;
3. строительство пешеходных переходов, СТО и подземных стоянок.

Инновационный вариант развития – это принятие в качестве перспективного сценария более высокой (по сравнению с инерционным сценарием) динамики в изменении численности населения (к 2035 году число жителей составит 511 тыс. человек при сохранении темпов прироста населения, сложившихся в последнее время). Инновационный вариант предусматривает развитие производственной базы, развитие инженерной инфраструктуры, улучшение социальных и культурно-бытовых условий жизни населения.

Исходя из данных, приведенных в разделе 2 (350 автомобилей на 1000 человек населения), количество автотранспорта $N_{ав}$ в городе при этом варианте составит:

$$N_{ав} = 350*511 = 178\ 850 \text{ автомобилей.}$$

Данное количество отличается от приведенного в разделе 2 значения (160,2 тыс. автомобилей) на (178,85/160,2)*100%-100% = 11,6%.

Для обеспечения нормальной работы автотранспорта потребуется довести численность заправочных постов СТО до 800 единиц.

Главным условием реализации инновационного варианта развития является привлечение в экономику, инфраструктуру и социальную сферу города достаточных финансовых ресурсов.

В качестве мероприятий определены:

- ремонт и реконструкция существующих транспортных объектов (на сумму 1 026 973,9 тыс. рублей);

- строительство транспортных объектов (на сумму 9 497 979,60 тыс. рублей);

- выполнение мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения (на сумму 171 033,60 тыс. рублей);

- строительство подземных стоянок, СТО, пешеходных переходов, мероприятия по развитию общественного транспорта (на сумму 600 000 тыс. рублей).

Выполнение данных мероприятий потребует финансирования в объеме 11 295 987,10 тыс. рублей.

Соотношение отдельных статей состава затрат показано на диаграмме, приведенной на рис.21.

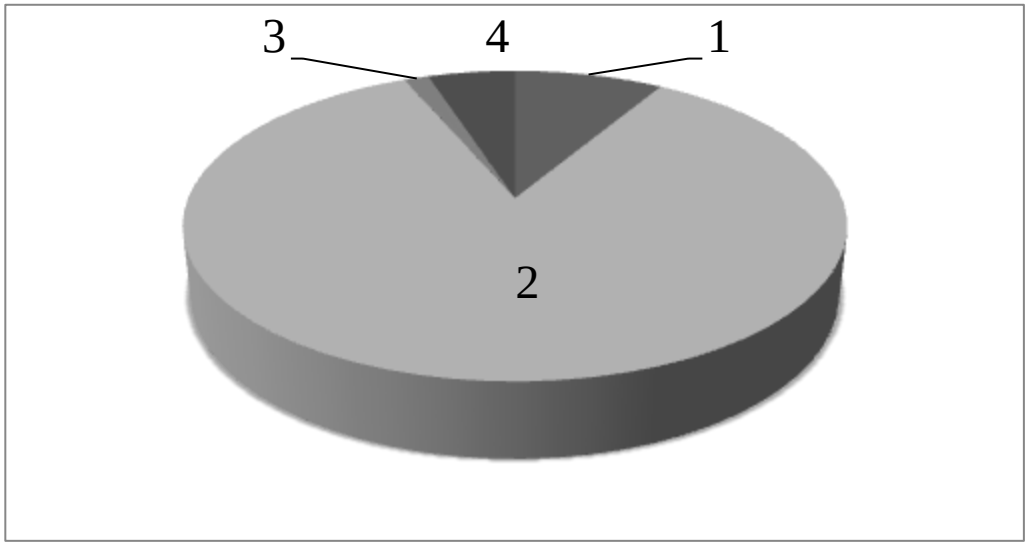


Рисунок 21. Состав затрат инновационного варианта развития

1. ремонт и реконструкция существующих транспортных объектов;
2. строительство транспортных объектов;
3. мероприятия по безопасности дорожного движения;
4. строительство подземных стоянок, СТО, пешеходных переходов, мероприятия по развитию общественного транспорта.

С учетом статистических данных, Генерального плана города Курска, а также прогнозов, выполненных в разделе 3, выбираем модель (перспективный вариант развития) – **инновационный.**

Раздел 5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Автомобильный транспорт

- строительство транспортно-логистического комплекса в Центральном округе;
- строительство транспортно-логистического комплекса в Сеймском округе;
- строительство транспортно-логистического комплекса в Железнодорожном округе;
- строительство СТО и подземных стоянок, а также мероприятия по развитию сети дорог (строительство новых и реконструкция уже существующих).

Электротранспорт

- устройство дополнительных троллейбусных маршрутов;
- строительство новых троллейбусных линий и новых трамвайных путей;
- капитально-восстановительный ремонт трамвайных путей;
- строительство трамвайного депо.

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

– организация систематических выступлений в средствах массовой информации по вопросам безопасности дорожного движения, проведение акций: «Внимание-дети!, «Внимание-пешеход!» и др.;

- проведение комплексного комиссионного обследования улично-дорожной сети с составлением акта обследования;
- постоянное обеспечение на транспортных предприятиях, независимо от форм собственности, работы кабинетов по безопасности дорожного движения;
- проведения ежегодных занятий по правилам дорожного движения по 20 часовой программе и инструктажей с водительским составом предприятий электротранспорта и автотранспорта;
- нанесение дорожной разметки;
- установка и реконструкция светофорных объектов;
- установка и замена дорожных знаков и табло индивидуального проектирования;
- разработка схем установки искусственных дорожных неровностей в аварийно-опасных местах на основании данных топографического анализа.

5.1.2. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

Поддержание в рабочем состоянии пункта управления автоматизированной системой управления дорожным движением (АСУДД). Замена оборудования и прочие затраты для функционирования АСУДД, обновление программного обеспечения.

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

Для снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения планируется внедрение следующих мероприятий:

- развитие электротранспорта (строительство новых трамвайных линий, введение новых маршрутов);

- реконструкция и расширение дорог и развязок;

- ограничение передвижения определенных категорий автотранспорта.

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

- организация систематических выступлений в средствах массовой информации по вопросам безопасности дорожного движения и качества транспортного обслуживания, анализ пассажиропотока;

- осуществление контроля за работой всех видов городского пассажирского транспорта (выполнение расписания движения, соблюдение скоростного режима и др.) через МУП «Центральная диспетчерская служба города Курска» с использованием спутниковой системы навигации «ГЛОНАСС», установленной на всем подвижном составе;

- прием обращений от пассажиров по телефону «горячей линии 702-802» по вопросам транспортного обслуживания в целях повышения культуры и качества перевозок;

- поддержка функционирования интернет-сайтов www.bus.glonass46.ru, cdskursk.ru, которые позволяют информировать пассажиров в режиме реального времени о движении городского пассажирского транспорта, текущем местоположении маршрутных транспортных средств, схеме движения, номерах маршрутов, их наименовании и т.п.

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

Устройство дополнительных троллейбусных маршрутов по улицам:

- ул. 50 лет Октября (от ул. Дзержинского до пр-та Дружбы);

- по пр-ту Энтузиастов (от пр-та Дружбы) - ул. Бойцов 9-й Дивизии - пр-т Вячеслава Клыкова - ул. Сумская - ул. Литовская (до ул. Малых);

- по ул. Карла Маркса до м/р-на Северный;

строительство троллейбусной линии от здания КС-10 по улице Карла Маркса, дом 77е и реконструкция автомобильной дороги от поворота на п. Искра до разворотного кольца по пр-ту Дериглазова;

капитально-восстановительный ремонт трамвайных путей;

строительство новых трамвайных путей по ул. Запольная - ул. Студенческая - ул. Косухина - с выходом на ул. Сумская;

строительство трамвайного депо в Сеймском округе в районе Силикатного проезда.

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

В части обеспечения хранения транспорта проектом предусмотрено разместить подземные стоянки общей вместимостью 2500 машиномест.

Для ремонта и обслуживания транспорта предусмотрено устройство 7 СТО общей мощностью 105 постов. Кроме этого планируется введение зон платных парковок.

5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Для обеспечения безопасности пешеходного движения предлагается устройство 6 внеуличных пешеходных перехода: 1 в Сеймском округе и 5 в Центральном (строительство подземных пешеходных переходов по ул. Энгельса (ост. «Соловьиная роща»); пл. Перекальского; ул. Сонина; ул.

Карла Маркса - ул. Ломакина; ул. Карла Маркса-ул. Тропинка; ул. Радищева (маг. «Стрела»)).

Будут продолжены работы по обслуживанию и содержанию тротуаров, по ремонту и замене твердого покрытия тротуаров, по созданию новых мест для безопасного передвижения пешеходов, созданию велодорожек и велотреков в парках и скверах.

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

Для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб планируются мероприятия по реконструкции строительству дорог, а также благоустройство подъездных путей к местам сбора и вывоза ТБО.

5.6. Мероприятия по развитию сети дорог

Планируются следующие мероприятия по развитию сети дорог:

- реконструкция дороги общего пользования по ул. Бойцов 9-й Дивизии от ул. Звездная до ул.50 лет Октября;
- расширение дороги по Майскому бульвару (2-я очередь);
- реконструкция ул. Звездной;
- реконструкция дороги по ул. Павлуновского (от ул. Суворовской до ул. Бойцов 9-й Дивизии);
- строительство дороги от пр-та Вячеслава Клыкова до ул. Энгельса;
- реконструкция дороги по ул. Карла Маркса от Московской площади и прилегающих дорог
- расширение ул. Литовская от ул. 1-я Кожевенная до сельскохозяйственного рынка;

- строительство магистральной улицы – пр-т Дружбы и ул. Просторная в Северо-западном районе города Курска (I-я и II-я очереди);
- строительство дороги, связывающей ул. Горького и ул. Челюскинцев;
- реконструкция дороги общего пользования по ул. Светлая от ул. Фестивальная до ул. Карла Маркса;
- строительство автомобильной дороги между пр-том Надежды Плевицкой и пр-том Вячеслава Клыкова;
- строительство дороги от ул. 50 лет Октября до ул. Березовая;
- магистральная улица общегородского значения регулируемого движения по пр-ту Надежды Плевицкой (1-я и 2-я очереди строительства);
- устройство дополнительной транспортной связи на месте существующей (ликвидируемой) железной дороги, дублера пр-та Кулакова (строительство магистральной улицы районного значения с устройством автодорожного моста и выходом на пр-кт Ленинского Комсомола и далее через промышленные территории на ул. Магистральную, а также на ул. Энгельса);
- строительство магистральной улицы районного значения в продолжении ул. Полевая от ул. Малых до ул. Энгельса;
- реконструкция ул. Литовская на участке от ул. 2-я Прогонная до ул. Малых с устройством второй проезжей части (в продолжении по ул. Литовская от ул. Энгельса);
- устройство транспортной развязки на пересечении ул. Литовская - ул. Бочарова - ул. 2-я Прогонная;
- строительство участка магистральной улицы районного значения по ул. Крюкова;
- устройство дублера ул. Дубровинского со строительством транспортной развязки на пересечении ул. Перекальского и ул. Интернациональной, с выходом на ул. 2-я Новоселовка и

автомобильную дорогу регионального значения «Курск – Поныри»;

- строительство участков магистральных улиц районного значения, продолжений ул. Горького и ул. Володарского до ул. Мирная;
- строительство участка магистральной улицы районного значения по ул. Тускарная до ул. Перекальского с проходом под автодорожным мостом;
- строительство магистральной улицы районного значения от ул. Карла Маркса до автомобильной дороги регионального значения «Курск – Поныри»;
- строительство продолжения ул. 50 лет Октября в северном направлении вдоль СНТ «Дубрава»;
- строительство участков магистральных улиц районного значения в северной части, между автомобильной дорогой М2 «Крым» и ул. Карла Маркса;
- строительство участка магистральной улицы районного значения по ул. Бойцов 9-й Дивизии от ул. Верхняя Луговая до ул. Радищева;
- строительство участка магистральной улицы районного значения по ул. Нижняя Казацкая;
- строительство участков магистральной улицы районного значения по ул. Верхняя Казацкая и ул. Нижний План;
- строительство участков магистральной улицы районного значения по ул. Большевиков и ул. Сосновская с выходом на ул.Дзержинского;
- строительство участка магистральной улицы общегородского значения по ул. Запольная и ул. Красный Октябрь (вторая проезжая часть);
- строительство двух транспортных развязок - на пересечении ул. Запольная - ул. Верхняя Луговая и ул. Суворовская - ул. Верхняя Луговая;
- реконструкция магистральной улицы общегородского значения по ул. Гремяченская;

- строительство участка проезда местного значения от ул. Сонина до ул. Володарского;
- строительство участков магистральной улицы районного значения в западной части города;
- строительство транспортной развязки на пересечении ул. Студенческая - ул. 50 лет Октября - ул. Запольная;
- строительство транспортной развязки по ул. Карла Маркса в районе УГИБДД;
- строительство транспортной развязки по ул. Сонина - восточная часть парка;
- строительство транспортной развязки по ул. Володарского - ул. Мирная;
- строительство транспортной развязки ул. Тускарная - Кировский мост;
- строительство транспортной развязки в разных уровнях на пересечении ул. Крымская и ул. Энгельса.

Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры города Курска на 2018-2035 годы и информация о сроках их реализации, объемах финансирования и ожидаемых результатах реализации представлены в приложении 1 к настоящей Программе.

Раздел 6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

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

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

В качестве потенциальных источников финансирования программы являются средства федерального и регионального бюджетов, в том числе выделенные для реализации федеральных и региональных программ, средства инвесторов.

Общий объем финансирования по Программе составляет: всего –

11 295 987,10 тыс. руб., в том числе по годам:

2018 год – 1 658 993,8 тыс. руб.

2019 год – 748 575,0 тыс. руб.

2020 год – 591 420,0 тыс. руб.

2021 год - 571 970,0 тыс. руб.

2022 год - 750 000 тыс. руб.

2023-2035 годы – 7 160 910,5 тыс. руб.,

в том числе:

за счет средств бюджета города Курска –

160 422,4 тыс. руб., в том числе по годам:

2018 год – 5 511,2 тыс. руб.

2019 год – 5 511,2 тыс. руб.

2020 год – 9 700 тыс. руб.

2021 год - 9 700 тыс. руб.

2023-2035 годы – 130 000 тыс. руб.,

за счет предполагаемых средств бюджета г. Курска, областного и федерального бюджетов –

8 559 526 тыс. руб.,

в том числе по годам:

2018 год – 1244571 тыс. руб.

2019 год – 437754,6 тыс. руб.

2020 год – 127200 тыс. руб.

2021 год – 248 000 тыс. руб.

2022 год - 300 000 тыс. руб.

2023-2035 годы – 6450000 тыс. руб.,

за счет средств внебюджетных источников –

2 576 038,7 тыс. руб.,

в том числе по годам:

2018 год – 340 190 тыс. руб.

2019 год – 268 628,7 тыс. руб.

2020 год – 331 720 тыс. руб.

2021 год - 354 270 тыс. руб.

2022 год - 750 000 тыс. руб.

2023-2035 годы – 531 230 тыс. руб.,

Объем финансирования по видам транспорта:

автомобильный транспорт –

9 692 117,10 тыс. руб.

электротранспорт –

1 603 870 тыс. руб.

Объем финансирования в соответствии с задачами Программы:

Задача 1. Обеспечение проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры города Курска –

9 721 083,50 тыс. руб.;

Задача 2. Повышение безопасности дорожного движения на территории муниципального образования город Курск –

171 033,6 тыс. руб.

Задача 3. Создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам и обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры –

1 203 870 тыс. руб.

Задача 4. Создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения –

200 000 тыс. руб.

Объемы ассигнований, выделяемых из вышеперечисленных источников, могут уточняться с учетом возможностей бюджетов, достигнутых соглашений с инвесторами, изменения действующих муниципальных и инвестиционных программ и объемов финансирования по ним.

Раздел 7. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

Социально-экономический эффект от улучшения состояния дорожной сети муниципального образования выражается в следующем:

- повышение комфорта и удобства поездок, уменьшение риска ДТП за счет улучшения качественных показателей сети дорог, экономия времени за счет увеличения средней скорости движения;

- снижение затрат на транспортные перевозки как для граждан, так и для предприятий и организаций города;

- обеспечение доступности и повышение качества оказания транспортных услуг при перевозке пассажиров автомобильным транспортом по регулярным городским маршрутам.

Оценка эффективности реализации Программы осуществляется на основе системы установленных целевых показателей путем проведения мониторинга динамики целевых показателей по итогам исполнения Программы за отчетный период и в целом после завершения реализации Программы.

Критериями оценки являются:

- результативность;

- финансовое исполнение;

- эффективность.

Результативность отражает степень достижения плановых значений целевых показателей Программы и определяется путем сопоставления фактически достигнутого значения целевого показателя за отчетный период с его плановым значением.

Финансовое исполнение отражает соотношение фактических финансовых затрат, связанных с реализацией Программы, за счет всех источников финансирования за отчетный период, к запланированному объему

финансирования.

Эффективность отражает соотношение результатов, достигнутых в процессе реализации Программы, и финансовых затрат, связанных с её реализацией.

При этом результативность и эффективность программных мероприятий будет оцениваться исходя из соответствия их результатов поставленной цели, степени приближения к этой цели и косвенных позитивных воздействий на параметры развития транспортной инфраструктуры города Курска.

Перечень целевых показателей за каждый год и за весь период реализации Программы с разбивкой по задачам и видам транспорта приведены в приложении 2 к настоящей Программе.

Раздел 8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

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

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

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

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;

- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти, органами местного самоуправления (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;

- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Курской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности объектами транспортной инфраструктуры городского округа в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;

- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы следующие основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

- высокопроизводительные и безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные и качественные транспортные услуги;

- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

Развитие транспорта на территории города должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. Транспортная система городского округа является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней.

Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры и достижение поставленной цели.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
к Программе комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Город Курск» на 2018-2035 годы

Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры города Курска на 2018-2035 годы

№ п/п	Наименование мероприятий	Источники финанси-рования	Сумма расходов, всего тыс. руб.	В том числе по годам						Срок реализа-ции	Ответственные	Ожидаемый результат
				2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023-2035 гг.			
1	2	3	4	6	7	8	9		10	11	12	13
1.	Реконструкция дороги общего пользования по ул. Бойцов 9-й Дивизии от ул. Звездная до ул.50 лет Октября города Курска	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного и федерального бюджетов	**182 049,6**	182 049,6						2018г	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска» совместно с комитетом по управлению муниципальным имуществом города Курска и управлением по учету и распределению жилья города Курска, департа-мент транспорта, связи и дорожного хозяйства города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети, обеспечение безопасности дорожного движения, расширение дороги протяженностью 0,56 км

1	2	3	4	6	7	8	9		10	11	12	13
2.	Расширение дороги по Майскому б-ру (2-я очередь)	Внебюджет-ные источники	**40 000**				40 000			2021 г.	Инвестор, комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети, обеспечение безопасности дорожного движения, расширение дороги протяженностью 0,85 км
3.	Реконструкция ул. Звездной	Предполага-емые средства бюджета города Курска	**15 000**			15 000				2020 г.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска» совместно с комитетом по управлению муниципальным имуществом города Курска и управлением по учету и распределению жилья города Курска, департамент транспорта, связи и дорожного хозяйства города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети, обеспечение безопасности дорожного движения, реконструкция дороги протяженностью 0,87 км

4.	Реконструкция дороги по ул. Павлуновского (от ул. Суворовской до ул. Бойцов 9-й Дивизии)	Предполагаемые средства бюджета города Курска	**40 000**						40 000	2023-2035	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска» совместно с комитетом по управлению муниципальным имуществом города Курска и управлением по учету и распределению жилья города Курска, департамент транспорта, связи и дорожного хозяйства города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети, обеспечение безопасности дорожного движения, реконструкция дороги протяженностью 0,45 км
5.	Строительство дороги от пр-та Вячеслава Клыкова до ул. Энгельса	Внебюджетные источники	**130 000**		30 000	100 000				2019-2020 гг.	АО «Корпорация «ГРИНН», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска и управление по учету и распределению жилья города Курска, земельный	Развитие дорожно-транспортной сети, ввод в эксплуатацию дороги протяженностью 2,2 км

											комитет города Курска	
6.	Реконструкция дороги по ул. Карла Маркса от Московской площади и прилегающих дорог	Внебюджет-ные источники	**50 000**			50 000				2020 г.	АО «Корпорация «ГРИНН», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Обеспечение безопасности дорожного движения. Расширение дороги на участках от Московской пл. до ул.Ломакина и от пр-да Светлый до пр.Победы общей протяженностью 1,07 км
7.	Расширение ул. Литовская от ул.1-я Кожевенная до сельско-хозяйственного рынка	Предполага-емые средства бюджета города Курска	**38 000**			38 000				2020 г.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска» совместно с комитетом по управлению муниципальным имуществом города Курска, департамент транспорта, связи и дорожного хозяйства города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети, обеспечение безопасности дорожного движения, расширение дороги протяженностью 0,75 км

8.	Строительство магистральной улицы – пр-т Дружбы и у л. Просторная в Северо-западном районе города Курска (I-я и II-я очереди)	Предполага-емые средства областного и федерального бюджетов	**618 636,7**	294 201,6	324 435, 1					2018-2019 гг.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска» совместно с комитетом по управлению муниципальным имуществом города Курска и управлением по учету и распределению жилья города Курска, департамент транспорта, связи и дорожного хозяйства города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети. Ввод в эксплуатацию дороги протяженностью 3,32 км (I-я очередь -1,96 км II-я очередь – 1,36 км)
9.	Строительство дороги, связывающей ул. Горького и ул. Челюскинцев	Предполага-емые средства бюджета города Курска	**70 000**						70 000	2023-2035	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска» совместно с комитетом по управлению муниципальным имуществом города Курска и управлением по учету и распределению	Развитие дорожно-транспортной сети, ввод в эксплуатацию дороги протяженностью 0,45 км

											жилья города Курска, департамент транспорта, связи и дорожного хозяйства города Курска, земельный комитет города Курска	
10.	Реконструкция дороги общего пользования по ул. Светлая от ул.Фестивальная до ул. Карла Маркса в городе Курске	Предполага-емые средства бюджета г.Курска, областного и федерального бюджетов	**202 521,9**		202 521,9					2019 г.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска» совместно с комитетом по управлению муниципальным имуществом города Курска и управлением по учету и распределению жилья города Курска, департамент транспорта, связи и дорожного хозяйства города Курска, земельный комитет города Курска	Обеспечение безопасности дорожного движения путем реконструкции дороги протяженностью 3 км

11.	Строительство автомобильной дороги между пр-том Надежды Плевицкой и пр-том Вячеслава Клыкова	Внебюджет-ные источники	**182 049,6**		**182 049,6**					2019 г.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска» совместно с комитетом по управлению муниципальным имуществом города Курска и управлением по учету и распределению жилья города Курска, департамент транспорта, связи и дорожного хозяйства города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети, ввод в эксплуатацию дороги протяженностью 1,03 км
12.	Строительство дороги от ул. 50 лет Октября до ул. Березовая	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного бюджета	**51 200**			51 200				2020 г.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», департамент транспорта, связи и дорожного хозяйства города Курска, комитет по управлению муниципальным	Развитие дорожно-транспортной сети, ввод в эксплуатацию дороги протяженностью 1,0 км

											имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	
13.	Магистральная улица общегородского значения регулируемого движения по проспекту Надежды Плевицкой (1-я и 2-я очереди строительства)	предполага-емые средства бюджета города Курска, областного бюджета	**300 000**	300 000						2018	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», Департамент транспорта, связи и дорожного хозяйства города Курска, Комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, Земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети, ввод в эксплуатацию дороги протяженностью 1-я очередь - 1,8 км, 2-я очередь -0,65 км
14.	Устройство дополнительной транспортной связи на месте существующей (ликвидируемой) железной дороги, дублера пр-та Кулакова (строительство магистральной улицы районного значения с устройством	Предполага-емые средства бюджета г.Курска, областного и федерального бюджетов	**1 500 000**						1500 000	2023-2035 гг.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети, ввод в эксплуатацию дороги протяженностью 10,3 км

	автодорожного моста и выходом на пр-т Ленинского Комсомола и далее через промышленные территории на ул.Магистральную, а также на ул.Энгельса)											
15.	Строительство магистральной улицы районного значения в продолжении ул.Полевая от ул.Малых до ул.Энгельса	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного и федерального бюджетов	**500 000**						500 000	2023-2035 гг.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети, ввод в эксплуатацию дороги протяженностью 3,7 км
16.	Реконструкция ул.Литовская на участке от ул. 2-я Прогонная до ул. Малых с устройством второй проезжей части (в продолжении по ул. Литовская от ул. Энгельса)	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного и федерального бюджетов	**150 000**						150 000	2023-2035 гг.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети, реконструкция дороги протяженностью 1,5 км
17.	Устройство транспортной развязки на	Предполага-емые средства бюджета	**50 000**						50 000	2023-2035 гг.	Департамент строительства, МКУ «УКС	Развитие дорожно-транспортной

	пересечении ул.Литовская - ул. Бочарова - ул. 2-я Прогонная	города Курска, областного и федерального бюджетов									города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	сети
18.	Строительство участка магистральной улицы районного значения по ул. Крюкова	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного и федерального бюджетов	**10 000**						10 000	2023-2035 гг.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети, ввод в эксплуатацию дороги протяженностью 0,17 км
19.	Устройство дублера ул. Дубровинского со строительством транспортной развязки на пересечении ул. Перекальского и ул. Интернациональ-ной, с выходом на ул. 2-я Новоселовка и автомобильную дорогу регионального значения «Курск – Поныри»	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного и федерального бюджетов	**800 000**						800 000	2023-2035 гг.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети, ввод в эксплуатацию дороги протяженностью 8 км

20.	Строительство участков магистральных улиц районного значения, продолжений ул. Горького и ул. Володарского до ул. Мирная	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного и федерального бюджетов	**100 000**				100 000			2021 г.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети, ввод в эксплуатацию дороги протяженностью 1,0 км
21.	Строительство участка магистральной улицы районного значения по ул. Тускарная до ул. Перекальского с проходом под автодорожным мостом	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного и федерального бюджетов	**170 000**						170 000	2023-2035 гг.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети, ввод в эксплуатацию дороги протяженностью 1,2 км
22.	Строительство магистральной улицы районного значения от ул. Карла Маркса до автомобильной дороги регионального значения «Курск – Поныри»	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного и федерального бюджетов	**500 000**						500 000	2023-2035 гг.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети, ввод в эксплуатацию дороги протяженностью 4,45 км

23.	Строительство продолжения ул. 50 лет Октября в северном направлении вдоль СНТ «Дубрава»	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного и федерального бюджетов	**300 000**						300 000	2023-2035 гг.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети, ввод в эксплуатацию дороги протяженностью 2,9 км
24.	Строительство участков магистральных улиц районного значения в северной части, между автомобильной дорогой М2 «Крым» и ул. Карла Маркса	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного и федерального бюджетов	**600 000**						600 000	2023-2035 гг.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети, ввод в эксплуатацию дороги протяженностью 6,4 км
25.	Строительство участка магистральной улицы районного значения по у л. Бойцов 9-й Дивизии от ул. Верхняя Луговая до ул. Радищева	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного и федерального бюджетов	**100 000**						100 000	2023-2035 гг.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети, ввод в эксплуатацию дороги протяженностью 1,1 км

26.	Строительство участка магистральной улицы районного значения по ул. Нижняя Казацкая	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного и федерального бюджетов	**170 000**						170 000	2023-2035 гг.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети, ввод в эксплуатацию дороги протяженностью 1,7 км
27.	Строительство участков магистральной улицы районного значения по ул. Верхняя Казацкая и ул. Нижний План	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного и федерального бюджетов	**300 000**						300 000	2023-2035 гг.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети, ввод в эксплуатацию дороги протяженностью 3,4 км
28.	Строительство участков магистральной улицы районного значения по ул. Большевиков и ул. Сосновская с выходом на ул. Дзержинского	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного и федерального бюджетов	**300 000**						300 000	2023-2035 гг.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети, ввод в эксплуатацию дороги протяженностью 3,0 км

29.	Строительство участка магистральной улицы общегородского значения по ул. Запольная и ул. Красный Октябрь (вторая проезжая часть)	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного и федерального бюджетов	**250 000**						250 000	2023-2035 гг.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети, ввод в эксплуатацию дороги протяженностью 2,8 км
30.	Строительство двух транспортных развязок - на пересечении ул. Запольная - ул. Верхняя Луговая, ул. Суворовская и ул. Верхняя Луговая	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного и федерального бюджетов	**100 000**						100 000	2023-2035 гг.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети
31.	Реконструкция магистральной улицы общегородского значения по ул. Гремяченская	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного и федерального бюджетов	**48 000**				48 000			2021 г.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети, реконструкция дороги протяженностью 0,9 км

32.	Строительство участка проезда местного значения от ул. Сонина до ул.Володарского	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного и федерального бюджетов	**23 000**			23 000				2020г.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети, ввод в эксплуатацию дороги протяженностью 0,25 км
33.	Строительство участков магистральной улицы районного значения в западной части города	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного и федерального бюджетов	**300 000**					300 000		2022 г.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети, ввод в эксплуатацию дороги протяженностью 5 км
34.	Строительство транспортной развязки на пересечении ул. Студенческая - ул. 50 лет Октября - ул. Запольная	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного и федерального бюджетов	**50 000**						50 000	2023-2035 гг.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети

35.	Строительство транспортной развязки по ул. Карла Маркса в районе УГИБДД	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного и федерального бюджетов	**50 000**		50 000					2019 гг.	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети
36.	Строительство транспортной развязки по ул. Сонина - восточная часть парка	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного и федерального бюджетов	**80 000**						80 000	2023-2035 г	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети
37.	Строительство транспортной развязки по ул. Володарского - ул. Мирная	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного и федерального бюджетов	**50 000**						50 000	2023-2035 г	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети

38.	Строительство транспортной развязки ул. Тускарная - Кировский мост	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного и федерального бюджетов	**60 000**						60 000	2023-2035 г	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети
39.	Строительство транспортной развязки в разных уровнях на пересечении ул. Крымская и ул. Энгельса	Предполага-емые средства бюджета города Курска, областного и федерального бюджетов	**200 000**						200 000	2023-2035 г	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной сети
40.	Устройство 6 внеуличных пешеходных перехода: 1 в Сеймском округе и 5 в Центральном (строительство подземных пешеходных переходов по ул. Энгельса (ост. «Соловьиная роща»);	Предполага-емые средства бюджета города Курска	**200 000**		63 319,5				136680,5	2019, 2023-2035	Департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», департамент транспорта, связи и дорожного хозяйства города Курска, комитет по управлению муниципальным	Обеспечение безопасности дорожного движения на потенциально опасных участках улично-дорожных сети города

	пл. Перекальского; ул. Сонина; ул. Карла Маркса-ул. Ломакина; ул. Карла Маркса-ул. Тропинка; ул. Радищева (маг. «Стрела»)										имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	
41.	Размещение подземных стоянок	Внебюджет-ные источники	**100 000**			100 000				2020 г.	Инвестор, комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Обеспечение хранения транспорта общей вместимостью 2500 машиномест
42.	Устройство 7 СТО	Внебюджет-ные источники	**100 000**				100 000			2021 г.	Инвестор, комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Обеспечение ремонта и обслуживания транспорта общей мощностью 105 постов
43.	Мероприятия, направленные на обеспечения безопасности дорожного движения	Бюджет города Курска	**171 033,6**	5 511,2	5 511,2	9 700	9 700		130 000	2018-2035 г.	Департамент транспорта, связи и дорожного хозяйства города Курска	Обеспечение безопасности дорожного движения
44.	Устройство дополнительных троллейбусных маршрутов по улицам:	Предполага-емые средства бюджета города Курска	**200 000**				200 000			2021 г.	МУП «Курскэлектро-транс», департамент транспорта,	Количество введенных маршрутов троллейбусов - 3

	- ул. 50 лет Октября (от ул. Дзержинского до пр-та Дружбы); - по пр-ту Энтузиастов (от пр-та Дружбы) - ул. Бойцов 9-й Дивизии - пр-т Вячеслава Клыкова - ул. Сумская - ул. Литовская (до ул. Малых); - по ул. Карла Маркса до м/р-на Северный										связи и дорожного хозяйства города Курска, департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом, города Курска земельный комитет города Курска	
45.	Автомобильная дорога «Курск - п. Искра - Чаплыгино - Алябьево» (реконструкция) со строительством троллейбусной линии от здания КС-10 по улице Карла Маркса, дом 77е	Предполага-емые средства бюджета города Курска	**200 000**	3 000	197 000					2018-2019 г.г.	МУП «Курскэлектро-транс», департамент транспорта, связи и дорожного хозяйства города Курска, департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом, города Курска земельный комитет города Курска	Развитие дорожно-транспортной и троллейбусной маршрутной сети

46.	Капитально-восстановительный ремонт трамвайных путей	Внебюджет-ные источники	**943 870**	130190	146460	181720	214270		271230	2018-2035 гг.	МУП "Курскэлектро-транс"	Ввод в эксплуатацию трамвайного пути протяженностью 34,8 км, в том числе: 2018г.- 4,8 км 2019г.- 5,4 км 2020г.- 6,7 км 2021г.- 7,9 км 2023-2035 гг. -10 км
47.	Строительство новых трамвайных путей по ул. Запольная - ул. Студенческая - ул. Косухина - с выходом на ул. Сумская	Внебюджет-ные источники	**200 000**						200 000	2023-2035 гг.	Инвестор, департамент строительства, МКУ «УКС города Курска», комитет по управлению муниципальным имуществом, города Курска земельный комитет города Курска, департамент транспорта, связи и дорожного хозяйства города Курска	Развитие трамвайной маршрутной сети. Ввод в эксплуатацию трамвайного пути протяженностью 5,5 км
48.	Строительство трамвайного депо в Сеймском округе в районе Силикатного пр-да	Внебюджет-ные источники	**500 000**						500 000	2023-2035 гг.	Инвестор, департамент строительства, МКУ «УКС города Курска»,	Оптимизация работы трамваев, сокращение времени выезда на маршруты

											комитет по управлению муниципальным имуществом, города Курска земельный комитет города Курска	
49.	Строительство транспортно-логистического комплекса в Центральном округе	Внебюджет-ные источники	**300 000**					300 000		2022 г.	Инвестор, комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие транспортной инфраструктуры
50.	Строительство транспортно-логистического комплекса в Сеймском округе	Внебюджет-ные источники	**200 000**					200 000		2022 г.	Инвестор, комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие транспортной инфраструктуры
51.	Строительство транспортно-логистического комплекса в Железнодорожном округе	Внебюджет-ные источники	**250 000**					250 000		2022 г.	Инвестор, комитет по управлению муниципальным имуществом города Курска, земельный комитет города Курска	Развитие транспортной инфраструктуры

52.	Организация систематических выступлений в средствах массовой информации по вопросам безопасности дорожного движения, проведение акций: «Внимание-дети!, «Внимание-пешеход!»	-	-						ежегодно	ежегодно	УГИБДД УМВД России по Курской области	Развитие транспортной инфраструктуры
53.	Проведение комплексного комиссионного обследования улично-дорожной сети с составлением акта обследования	-	-						ежегодно	ежегодно	Комитет ЖКХ города Курска, департамент транспорта, связи и дорожного хозяйства города Курска	Развитие транспортной инфраструктуры
54.	Постоянное обеспечение на транспортных предприятиях, независимо от форм собственности, работы кабинетов по безопасности дорожного движения	-	-						ежегодно	ежегодно	Транспортные предприятия, Департамент транспорта, связи и дорожного хозяйства города Курска	Развитие транспортной инфраструктуры
55.	Проведения ежегодных занятий по правилам дорожного движения по 20	-	-						ежегодно	ежегодно	Транспортные предприятия, департамент транспорта, связи и	Развитие транспортной инфраструктуры

	часовой программе и инструктажей с водительским составом предприятий электротранспорта и автотранспорта										дорожного хозяйства города Курска	
56.	Поддержание в рабочем состоянии пункта управления автоматизированной системой управления дорожным движением (АСУДД). Замена оборудования и прочие затраты для функционирования АСУДД, обновление программного обеспечения.	-	-						ежегодно	ежегодно	МБУ «СМЭП города Курска», департамент транспорта, связи и дорожного хозяйства города Курска	Развитие транспортной инфраструктуры

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
к Программе комплексного развития
транспортной инфраструктуры
муниципального образования «Город
Курск» на 2018-2035 годы

Целевые показатели эффективности Программы

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Значения показателей программы					За период реализации программы	Вид транспорта
			2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2023-2035 гг.		
Цель. Развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования «Город Курск» с повышением уровня ее безопасности									
Задача 1. Обеспечение проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры города Курска									
1.1.	Протяженность введенных в эксплуатацию дорог	км	1,45	9,0	5,0	1,0	49,37	65,82	автомо-бильный, электро-транспорт
1.2.	Протяженность реконструированных развязок и дорог	км	7,55	0,0	0,0	0,9	1,5	12,14	автомо-бильный, электро-транспорт
Задача 2. Повышение безопасности дорожного движения на территории муниципального образования «Город Курск»									
3.1.	Снижение транспортного риска (числа погибших в ДТП на 10 тыс. транспортных средств) по отношению к 2015 году	%	1,3	1,30	1,73	1,73	3,9	3,9	автомо-бильный, электро-транспорт
3.2.	Снижение количества ДТП на 10 тыс. транспортных средств по отношению к 2015 году	%	4,4	5,49	5,95	9,0	10,0	10,0	автомо-бильный, электро-транспорт

Задача 3. Создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам и обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры									
3.1.	Количество дополнительных троллейбусных маршрутов	маршрут	0	0	0	3	0	3	электро-транспорт
3.2.	Протяженность введенного в эксплуатацию трамвайного пути после капитально-восстановительного ремонта	км	4,8	5,4	6,7	7,9	10,0	34,8	электро-транспорт
3.3.	Количество объектов трамвайного сообщения	объект	0	0	0	0	2	2	электро-транспорт
3.4.	Количество социально-значимых маршрутов	маршрут	Не менее 33	Не менее 33	Не менее 33	Не менее 33	Не менее 33	Не менее 33	автомо-бильный, электро-транспорт
3.5.	Количество выделенных полос для движения общественного транспорта	объект	не менее 3	не менее 3	не менее 3	не менее 3	не менее 3	не менее 3	автомо-бильный, электро-транспорт
Задача 4. Создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения									
4.1.	Количество введенных в эксплуатацию внеуличных пешеходных переходов	объект	2	0	0	0	4	6	автомо-бильный, электро-транспорт