

**ПРОГРАММА  
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ  
СИСТЕМ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ  
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«ПОСЕЛОК КОРЕНЕВО»  
КОРЕНЕВСКОГО РАЙОНА КУРСКОЙ  
ОБЛАСТИ**

**П.КОРЕНЕВО 2024 Г.**



**УТВЕРЖДЕНА**  
постановлением Администрации  
поселка Коренево Кореневского  
района Курской области от  
**22.04.2024 г. № 138**

## **ПРОГРАММА**

**комплексного развития систем транспортной  
инфраструктуры муниципального образования  
«поселок Коренево» Кореневского района Курской  
области на 2024-2028 годы**

**и на перспективу до 2033 года**

## **ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА**

**п.Коренево 2024 г**

## Содержание

Введение.....	3
Раздел 1. Паспорт Программы.....	6
Раздел 2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры .....	10
Раздел 3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования.....	35
Раздел 4. Укрупнённая оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры .....	49
Раздел 5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры п. Коренево.....	51
Раздел 6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	57
Раздел 7. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры .....	58
Раздел 8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования.....	62

## **Введение**

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования разрабатываются и утверждаются органами местного самоуправления муниципального образования на основании генеральных планов поселения и должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Программа направлена на развитие транспортно-коммуникационного комплекса, а также транспортно-логистической системы, способных в полном объеме удовлетворять потребностям экономики и населения в транспортных и логистических услугах. Интегрированная устойчивая транспортная система муниципального образования должна способствовать сбалансированному развитию всех секторов экономики поселка, а также содержать в себе социальные и экологические аспекты.

Развитие транспортной отрасли будет направлено на повышение уровня развития инфраструктуры в транспортных отраслях: автодорожной, и повышение уровня интеграции транспортно-коммуникационного комплекса. Горизонтом прогнозирования для Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, в соответствии с утвержденными Генеральным планом, установлен 2033 год. На всем диапазоне прогнозирования выделены следующие этапы: с 2024 по 2028 годы, 2027-2033 годы,

Программа разработана как система мероприятий, обеспечивающих реализацию на территории районного центра муниципальных и областных целевых программ, в части, касающейся транспортной инфраструктуры

п.Коренево Кореневского района Курской области.

В настоящее время в целом деятельность транспортной инфраструктуры п.Коренево характеризуется недостаточным качеством предоставления транспортных услуг, неэффективным использованием транспортного комплекса и проблемами с загрязнением окружающей среды.

Отмечается несоответствие фактического объема инвестиций в модернизацию объектов транспортной инфраструктуры. Объем планово-предупредительных ремонтов в транспортном комплексе достаточно близок к объему аварийно-восстановительных работ. Это ведет к снижению надежности работы системы транспортной инфраструктуры.

Для повышения качества предоставления транспортных услуг и эффективности использования транспортных ресурсов необходимо обеспечить реализацию проектов строительства, модернизации объектов транспортной инфраструктуры в соответствии с разработанной Программой комплексного развития систем транспортной инфраструктуры муниципального образования «поселок Коренево» Кореневского района Курской области на период 2024 - 2028 годы и на перспективу до 2033 года.

Для достижения основной цели необходимо решить следующие задачи:

- выполнение комплекса работ по поддержанию, оценке надлежащего технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и искусственных сооружениях на них (содержание дорог и сооружений на них);
- выполнение комплекса работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (ремонт дорог);
- выполнение комплекса работ по замене или восстановлению конструктивных элементов автомобильных дорог, дорожных сооружений и их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильных дорог и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (капитальный ремонт дорог и сооружений на них);
- подготовка проектной документации на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт автомобильных дорог общего

пользования и искусственных сооружений на них;

- увеличение протяженности, изменение параметров автомобильных дорог общего пользования, ведущее к изменению класса и категории автомобильной дороги (строительство или реконструкция дорог и искусственных сооружений на них);

- сохранение протяженности, соответствующих нормативным требованиям внутригородских автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта и капитального ремонта, автомобильных дорог, с улучшением условий движения автотранспорта;

При разработке муниципальной программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования были использованы следующие нормативные документы:

- Федеральный закон от 06.10.2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

- Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Требования к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

- Градостроительный кодекс Российской Федерации;

- Генеральный план муниципального образования «поселок Коренево» Кореневского района Курской области;

- Федеральный закон от 08.11.2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

- Федеральный закон от 09.02.2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

- Стратегия социально-экономического развития Курской области до 2030 года;

- Схема территориального планирования Кореневского района Курской области;

- Государственная программа развитие транспортной системы, обеспечение перевозки пассажиров в Курской области и безопасности дорожного движения;

- Муниципальная программа поселка Коренево Кореневского района Курской области «Развитие транспортной системы, обеспечение перевозки

пассажиров в муниципальном образовании «поселок Коренево» Кореневского района Курской области и безопасности дорожного движения в 2024-2026 годах».

## Раздел 1. Паспорт Программы

Наименование Программы	Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры муниципального образования «поселок Коренево» Кореневского района Курской области на период 2024-2028 годы и на перспективу до 2033 года (далее - Программа)
Основание для разработки Программы	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;</li><li>■ Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Требования к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;</li><li>■ Градостроительный кодекс Российской Федерации;</li><li>■ Федеральный закон от 08.11.2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;</li><li>■ Федеральный закон от 09.02.2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;</li></ul>
Разработчик Программы	Администрация поселка Коренево Кореневского района Курской области. 307410, Курская область, Кореневский район, пгт.Коренево, ул.им.Ленина. зд.33.

<p>Основные цели Программы:</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Развитие транспортно-коммуникационного комплекса, а также транспортно-логистической системы, способных в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных и логистических услугах.</li> <li>■ Установить сроки ввода в эксплуатацию новых, реконструированных и модернизированных объектов транспортной инфраструктуры, обеспечивающих своевременность подключения объектов перспективного строительства к системам коммунальной инфраструктуры;</li> <li>■ Определить объемы и очередность капитальных вложений в новое строительство, реконструкцию и модернизацию объектов транспортной инфраструктуры:</li> <li>■ Установить источники финансирования капитальных вложений в новое строительство, реконструкцию и модернизацию объектов транспортной инфраструктуры;</li> <li>■ Установить доступность транспортных услуг для населения на всем периоде действия Программы;</li> <li>■ На основе динамики численности населения и его возрастной структуры, структуры доходов и расходов населения и бюджета муниципального образования, жилищного строительства и строительства прочих объектов, прогнозирования экономики муниципального образования определить баланс потребностей в транспортных услугах на всех этапах разработки Программы с 2024 по 2033 гг.</li> <li>■ Создание базового документа для дальнейшей разработки инвестиционных и производственных программ организаций транспортной инфраструктуры.</li> <li>■ Разработка единого комплекса мероприятий, направленных на обеспечение оптимальных решений системных проблем в области функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «поселок Коренево» Кореневского района Курской области</li> </ul>
---------------------------------	---

<p>Задачи Программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Обеспечение требуемого технического состояния сети автомобильных дорог поселка, их пропускной способности, эффективно содействующей развитию экономики, улучшению качества жизни населения поселка, созданию безопасных условий движения;</li> <li>• Удовлетворение потребностей населения п.Коренево Кореневского района Курской области в безопасных и качественных перевозках автомобильным транспортом;</li> <li>• Сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий.</li> </ul>
<p>Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры</p>	<p><b>Для автодорог:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям составит 25,0 процентов;</li> <li>• Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения составит 40,3 километра;</li> <li>• Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием составит 30,8 километра.</li> <li>• Количество отремонтированных километров автомобильных дорог общего пользования местного значения за период реализации программы составит 10,2 километров;</li> <li>• Обеспеченность автодорогами общего пользования местного значения в муниципальном образовании составит 100%.</li> </ul> <p><b>В области безопасности движения:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Соотношение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях в 2024 году к числу погибших в 2028 году реализации программы уменьшится на 0,5%;</li> <li>• Число дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими сократится на 10%;</li> </ul> <p>Число погибших в дорожно-транспортных происшествиях снизится на 4%.</p>
<p>Сроки и этапы реализации Программы</p>	<p>Период реализации Программы 2024-2033 годы.  Этапы осуществления Программы:  1-й этап: 2024-2028 годы;  2-й этап: 2029-2033 годы.</p>

<p>Основные мероприятия Программы</p>	<p><b>В области автодорог</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения</li> <li>■ Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения</li> <li>■ Приобретение имущества, необходимого для обслуживания автомобильных дорог общего пользования местного значения</li> <li>■ Строительство автомобильных дорог общего пользования местного значения</li> </ul> <p><b>В области безопасности движения:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;</li> <li>■ осуществление организационно-планировочных и инженерных мероприятий, направленных на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов;</li> <li>■ развитие автоматизированной системы управления дорожным движением и системы контроля за соблюдением водителями транспортных средств Правил дорожного движения;</li> <li>■ повышение эффективности работы служб, ликвидирующих последствия дорожно-транспортных происшествий</li> </ul>
---	--

<p style="text-align: center;">Объемы и источники финансирования Программы</p>	<p>Общий объем финансовых ресурсов, необходимых для реализации Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории п.Коренево Кореневского района Курской области за счет всех источников финансирования составит 10 360,07 тыс. руб., в том числе:</p> <p>1-й этап Программы - 0 тыс. руб.  2024 год - 0 тыс. руб.  2025 год - 0 тыс. руб.  2026 год - 0 тыс. руб.  2027 год - 0 тыс. руб.  2028 год - 0 тыс. руб.</p> <p>2-й этап Программы – 10 360,07 тыс. руб.</p> <p>Реализация Программных мероприятий предлагается за счет финансирования - средства бюджетов всех уровней.</p> <p>Объемы финансирования Программы за счет средств федерального, областного и местного бюджетов ежегодно уточняются исходя из их возможностей на соответствующий финансовый год.</p>
--	---

## **Раздел 2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

### **2.1. Анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации**

Поселок Коренево расположен в юго-западной части Курской области в 134 км от областного центра города Курск, в центральной части Среднерусской возвышенности, на левобережье реки Сейм, во II-В климатическом районе. Поселок Коренево является административным центром Кореневского муниципального района.

Поселок на севере граничит с Толпинским сельсоветом, на востоке и юге – с Кореневским сельсоветом, на западе с Рыльским районом.

Внешние связи поселка Коренево представлены линией Орловско-Курского отделения Московской железной дороги, проходящей через поселок в направлении с севера на юг.

Численность населения на 01.01.2023 года составила 5380 человек.

Климат умеренно-континентальный со средней температурой января  $-9,4^{\circ}\text{C}$ , июля -  $+19^{\circ}\text{C}$ . Расчетная температура для проектирования  $+26^{\circ}\text{C}$ . Среднегодовое количество осадков составляет 583 мм. Высота снежного покрова достигает 45 см, глубина промерзания почвы  $\text{min}=38$  см,  $\text{max}=128$  см. Преобладающими ветрами являются ветры западного и юго-западного направлений.

С точки зрения внешних транспортных связей муниципальное образование имеет хорошее расположение.

Внешние транспортные связи поселка Коренево осуществляются автомобильным транспортом.

Главная транспортно-планировочной ось Кореневского района представлена линией магистральной железной дороги и автомобильными дорогами регионального значения Рыльск-Коренево-Суджа и Коренево-Троицкое.

Второстепенные транспортно-планировочные оси проходят по направлениям:

- Коренево-Шептуховка-Сафоновка;
- Коренево-Верхняя Груня;
- Коренево-Снагость-Троицкое;
- Коренево-Лобановка;
- Коренево-Никепеловка-Ветренное-Желобовка-Дуровка-Журавли - а/д «Коренево-Сафоновка».

Транспортное положение не является конкурентным преимуществом Кореневского района. Район находится в относительной удаленности от областного центра, федеральные автомобильные трассы, по которым идет основной поток межрегиональных и внутрирегиональных грузов, по территории района не проходят. Соседство с Украиной является незначительным фактором в силу того, что основной грузопоток между Курской областью и Украиной идет через соседние Суджанский и Рыльский районы.

Поселок находится в относительной удаленности от областного центра, федеральные автомобильные трассы, по которым идет основной поток межрегиональных и внутрирегиональных грузов, по территории поселка не проходят. Однако поселок имеет хорошо развитую внутреннюю автодорожную сеть, что является значимым фактором как для улучшения

условий жизни населения (обеспечения доступности социальных услуг, повышения трудовой мобильности населения), так и для формирования конкурентоспособной бизнес-среды в поселке.

Планировочный центр в центре поселка носит административно-деловой характер с торгово-досуговыми функциями. Здесь расположены здания Администрации поселка и района, школы, почты, банка, железнодорожная станция, торговые объекты и иные объекты общественно бытового назначения.

Дорожное хозяйство - важнейший элемент производственной инфраструктуры, определяющий уровень развития транспортной системы России и оказывающий огромное влияние на развитие других отраслей экономики. Создание динамично развивающегося, сбалансированного и устойчиво функционирующего дорожного хозяйства является необходимым условием для обеспечения подъема экономики, эффективной деятельности хозяйствующих субъектов и повышения качества жизнедеятельности населения.

Важнейшей составной частью транспортной системы Кореневского района Курской области и поселка Коренево являются автомобильные дороги. От уровня их транспортно-эксплуатационного состояния способствует достижению устойчивого экономического роста поселка, улучшению условий для предпринимательской деятельности, повышению качества жизни населения.

В настоящее время транспортно-эксплуатационное состояние сети автомобильных дорог общего пользования местного значения не может считаться удовлетворительным, поскольку более 45,5 процентов автодорог не соответствуют требованиям нормативных документов, современным стандартам их эксплуатации и современным экономическим потребностям области. Значительная часть автомобильных дорог общего пользования местного значения имеет высокую степень износа.

В последние годы увеличение экономической активности населения и рост парка автотранспортных средств привели к резкому повышению числа дорожно-транспортных происшествий. Одна из причин - сопутствующие дорожные условия, связанные с наличием автомобильных дорог, не отвечающих современным требованиям к их техническим характеристикам. Требуется особое внимание к работам по содержанию автомобильных дорог, включающим в себя своевременное устранение ямочности и других дефектов дорожных покрытий, нанесение дорожной разметки, установку и замену

недостающих элементов обустройства, заделку трещин, освещение, устройство парковочных мест, повсеместный весовой контроль и другие работы, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения, удобства и повышением комфортности эксплуатации автодорог и увеличением срока службы их покрытий.

Соответствие сети автомобильных дорог современным условиям их эксплуатации - важное условие для обеспечения эффективного экономического и социального развития поселка, определяющее основную цель функционирования дорожного хозяйства: формирование сети автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, отвечающей потребности в перевозках автомобильным транспортом и обеспечивающей круглогодичное сообщение между жилыми районами поселка.

Для наиболее эффективного достижения цели, поставленной современной экономикой перед дорожным хозяйством, была разработана Государственная программа развитие транспортной системы, обеспечение перевозки пассажиров в Курской области и безопасности дорожного движения. По прогнозной оценке, на конец завершения действующей муниципальной программе поселка Коренево Кореневского района Курской области («Развитие транспортной системы, обеспечение перевозки пассажиров в муниципальном образовании «поселок Коренево» Кореневского района Курской области и безопасности дорожного движения в 2024-2026 годах») ориентировочная ситуация состояния сети автомобильных дорог общего пользования поселка Коренево следующая:

- доля протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составляет 80 процентов;

- актуальным остается вопрос развития сети автомобильных дорог местного значения, имеет место потребность в предоставлении субсидий из федерального и областного бюджета бюджету муниципального образования «поселок Коренево» Курской области на осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения.

Мероприятия, предусмотренные муниципальной программой, направлены на ликвидацию сложившейся ситуации и призваны обеспечить потребность экономики и населения в сети автомобильных дорог, отвечающей современным требованиям к их техническому состоянию и

условиям эксплуатации.

Широкая сеть автомобильных дорог имеет выход на магистральные транспортные потоки федерального значения. Объездные автодороги обеспечивают транзит транспортного потока, минуя крупные населенные пункты.

Все части поселка связаны с областным центром - городом Курск автомобильными дорогами с твердым покрытием.

Развивается маршрутная сеть автомобильного транспорта общего пользования в поселении. Сокращается количество жилых районов, не имеющих регулярного автобусного сообщения.

За последние годы автомобильный транспорт в Корневском районе Курской области выполняет 100% перевозок пассажиров.

## **2.2. Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта**

Ведущим предприятием промышленности п.Коренево является АО «Корневский завод низковольтной аппаратуры», продукция которого составляет 67% от общего объема промышленного производства района. Завод специализируется на производстве высоковольтного электрооборудования.

Из предприятий пищевой промышленности выделяются ООО «Солнечный край», ООО «Корневский элеватор», ООО «Курский мельник», ООО «Авангард-Агро-Курск» необособленное подразделение Корневский завод по производству солода, ЗАО Агрофирма «Южная», СПК «Фермер Лагутин».

Административно-деловым центром является пересечение ул.70 лет Октября и ул.Школьная, вдоль которой расположены следующие объекты: администрация Корневского района, отделение федерального казначейства, пенсионный фонд, банк.

Промышленные объекты сосредоточены преимущественно в северной части поселка и вдоль железной дороги. Доминирующими промышленными предприятиями являются АО «Корневский завод низковольтной аппаратуры», ООО «Солнечный край», ООО «Корневский элеватор», ООО «Авангард-Агро-Курск» необособленное подразделение Корневский завод

по производству солода, ЗАО Агрофирма «Южная».

Застройка остальной части представлена преимущественно одноэтажными жилыми и хозяйственными строениями жителей поселка. Малоэтажная секционная застройка сосредоточена, в основном, центральной части поселка, а также по ул.им.Крупской, вдоль ул.Октябрьская и на пересечении улиц им.Осипенко и ул.Новенькое, ул.им.Островского.

Территории специального назначения муниципального образования представлены закрытым кладбищем, расположенным по ул.им.Орджоникидзе и кладбищем, расположенным на севере поселка, площадью 0,69 га и 5,7 га соответственно.

По состоянию на 01.01.2024 г. жилищный фонд п.Коренево составляет порядка 2816 жилых квартир в многоэтажных жилых домах и в индивидуальных домах усадебного типа, общей площадью 173,19 тыс.м<sup>2</sup>. Средняя жилищная обеспеченность - 32 кв.м, на человека. В жилой застройке поселка в основном преобладают одноэтажные здания, материал построек - кирпич и пиломатериалы. Улицы имеют одностороннюю и двустороннюю застройку.

Жилищный фонд поселка характеризуется достаточно высокими показателями обеспеченности жилой площади на одного человека (32,19 м<sup>2</sup>/чел) и средним уровнем инженерного оборудования жилищного фонда - в поселке имеются жилые дома:

- в индивидуальной застройке:
  - с водозаборной колонкой во дворе - 389 квартир;
  - с водопроводом, оборудованные местной канализацией - 1614 квартир (включая кол-во жилых домов);
- в секционной застройке:
  - многоквартирные дома с водопроводом, канализацией, емкостными водонагревателями (электрическими или на твердом топливе) - 1005 квартир;
  - общежития с водопроводом, канализацией, без душевых - 380 квартир.

По собственникам жилищный фонд распределяется следующим образом:

- в частной собственности - 98,4%;
- в государственной собственности - 1,4%;

- в муниципальной собственности - 0,2%.

По статистическим данным, общая площадь ветхого жилищного фонда составляет 268,2 м<sup>2</sup> (0,2% от жилищного фонда).

Общие данные, влияющие на формирование Программы муниципального образования «поселок Коренево» Курской области на период до 2033 года:

- Общая площадь (2023 г.) - 1430,0 га.
- Численность населения на 01.01.2023 г. – 5 380 чел.
- Ввод в действие жилых домов за счет всех источников финансирования за 2023 год - 1,28 тыс.м<sup>2</sup>

Транспорт, как инфраструктурная отрасль, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности и развития поселения в целом. По состоянию на 01.01.2024 г. в п.Коренево численность людей, осуществляющих транспортные перевозки и услуги порядка 2 чел. В п.Коренево получили развитие коммерческие перевозки маршрутными такси автобусами малой и особо малой вместимости. Значительное развитие получил легковой автотранспорт. Пассажирские перевозки общественным автомобильным транспортом осуществляет ООО «Кореневское АТП», автопарк которого составляет 12 автобусов. Дополнительные автобусные перевозки осуществляются двумя частными предпринимателями, имеющими по три маршрутных такси.

В целях реализации Федерального закона "О навигационной деятельности", для осуществления контроля и повышения безопасности городских, пригородных и междугородних пассажирских перевозок на территории Кореневского района Курской области и п.Коренево все автобусы автотранспортных предприятий подключены к системе ГЛОНАСС/GPS.

### **Общественный транспорт**

Основным видом общественного транспорта в п.Коренево является автобус. Наибольшее число пригородных маршрутов приходится на Курское направление.

**Таблица. Автобусные маршруты, обслуживаемые ООО «Кореневское АТП»**

№ п/п	Автобусные маршруты
1	Коренево - Толпино - Александровка - В.Груня - Н.Груня
2	Коренево - Снагость - Апанасовка - Вишневка - Комаровка - Глушково
3	Коренево - Снагость - Внезапное - Гордеевка - Троицкое
4	Коренево - Ольговка - Кремяное - Шептуховка - Каучук - Льгов - Курск
5	Коренево - Журавли - Шептуховка - Сафоновка - Общий Колодезь
6	Коренево - Пушкарное - Благодатное - Рыльск
7	Коренево - Любимовка - Обуховка - Суджа - Курск
8	п.Коренево - с.Коренево

Поселок имеет автобусное сообщение с областным центром, с соседними районными центрами: Суджа, Глушково, Рыльск, Льгов, также населенными пунктами Кореневского района.

Расчет объема внутригородских пассажирских перевозок складывается из объема трудовых перевозок кадров, работающих в поселке, и культурно-бытовых перевозок всего населения и составляет 1420,8 тысяч человек в год (по данным за 2023 год). Так как объемы производства на расчетный срок расширяться не будут, а будут сохранены в существующих масштабах, наблюдается отрицательная динамика демографии - объемы пассажирских перевозок не увеличатся и показатели сохранятся на существующем уровне.

Обеспеченность индивидуального автопарка гаражами составляет ориентировочно 600 штук, без учета гаражей на территориях индивидуального жилищного строительства. Многие территории гаражных комплексов расположены в планируемых зонах иного назначения. Проектом предлагается вынос хаотичной застройки коммунальной зоны гаражного строительства за границы иных зон в специально выделенные участки. Легковой индивидуальный автопарк жителей, проживающих в капитальной застройке, намечено размещать как непосредственно в жилых районах (до 10%), так и в коммунальных зонах (около 80%). Остальные машины будут храниться на территории приусадебных хозяйств. Необходимо максимально сократить количество постоянного индивидуального транспорта на территориях гостевых стоянок.

В п.Коренево получили развитие коммерческие перевозки маршрутными такси автобусами малой и особо малой вместимости.

Крупнейшим предприятием, осуществляющим в п.Коренево автомобильные грузовые и пассажирские перевозки, является ООО «Кореневское АТП».

В то же время развитие автомобильного транспорта в поселке сталкивается с определенными проблемами, требующими решения. К ним, в первую очередь, следует отнести:

- состояние нормативно-правовой базы;
- значительное снижение роли таких важнейших регуляторов в осуществлении государственной политики на автотранспорте, как лицензирование и сертификация услуг;
- рост транспортных издержек;
- значительный износ парка автобусов;
- достигнутый уровень развития инфраструктуры, включая, в первую очередь, дорожную сеть, значительно отстает от темпов автомобилизации и не соответствует современным нормам и условиям эффективного функционирования автомобильного транспорта;
- увеличение на маршрутах количества автобусов малой вместимости;
- недостаточное финансирование содержания и развития транспортной инфраструктуры;
- отсутствие эффективных механизмов финансовой компенсации перевозок льготных категорий пассажиров, что приводит к значительным убыткам транспортных организаций.

### **2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

**Железнодорожный транспорт.** По территории поселка с севера на юг проходит региональная железнодорожная ветка «Коренево - Рыльск», которая разделяет его на восточную и западную части. На территории поселка расположена железнодорожная станция - «пос. Коренево», входящая в состав Орловско-Курского отделения Московской железной дороги.

**Водный транспорт.** На территории муниципального образования водный транспорт не используется, никаких мероприятий по обеспечению водным транспортом не планируется.

**Воздушный транспорт** отсутствует и также не используется.

#### **2.3.1. Внешний транспорт**

Основу транспортного обеспечения муниципального образования составляет автомобильный транспорт. Значительное развитие получил

легковой автотранспорт. За последние 10 лет парк легковых автомобилей увеличился в 2,5 раза.

Поселок Коренево расположен в 144 км от областного центра - г.Курск. Внешние транспортные связи его с г.Курском и другими населенными пунктами осуществляется по железной дороге и автодорогам областного и местного значения. Грузовой транспорт в основном представлен сельскохозяйственной техникой.

Муниципальное образование охвачено сетью местных автодорог:

- Коренево - Шептуховка - Сафоновка;
- Коренево - Верхняя Груня;
- Коренево - Снагость - Троицкое;
- Коренево - Лобановка;
- Коренево - Никепеловка - Ветренное - Желобовка - Дуровка - Журавли -а/д «Коренево - Сафоновка»..

**Таблица. Перечень автомобильных дорог общего пользования поселка Коренево**

Наименование автомобильных дорог	Протяженность, км	В т.ч. по типам покрытий					
		а/б	щеб.	грунт	категория		
					III	IV	V
<b>Дороги регионального значения</b>							
Рыльск - Коренево - Суджа	31,2	31,2	-	-	26,3	4,9	-
Коренево - Троицкое	24,5	24,5	-	-	-	24,5	-
<b>Итого дорог регионального значения</b>	<b>55,7</b>	<b>55,7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>26,3</b>	<b>29,5</b>	<b>-</b>
<b>Дороги местного значения</b>							
Коренево - Шептуховка - Сафоновка	24,9	24,9	-	-	3,5	21,4	-
Коренево - Верхняя Груня	18,3	18,3	-	-	-	18,3	-
Коренево - Снагость - Троицкое	27,9	27,9	-	-	-	27,9	-
Коренево - Лобановка	1,8	1,8	-	-	-	1,8	-
Коренево - Никепеловка - Ветрино - Желобовка - Дуровка - Журавли -а/д «Коренево - Сафоновка»	14,3	14,3	-	-	-	14,3	-
<b>Итого дорог местного значения</b>	<b>85,4</b>	<b>85,4</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3,5</b>	<b>81,9</b>	<b>-</b>
<b>ИТОГО:</b>	<b>85,4</b>	<b>85,4</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3,5</b>	<b>81,9</b>	<b>-</b>
<b>Всего дорог:</b>	<b>141,1</b>	<b>141,1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>29,8</b>	<b>111,4</b>	<b>-</b>

Существует острая необходимость, в связи с увеличением транспортного потока (в том числе и большегрузного и крупногабаритного) в

увеличении ширины проезжей части (минимально до 3-х полос) с устройством тротуаров и отвода ливневых вод.

В то же время развитие автомобильного транспорта в поселке сталкивается с определенными проблемами, требующими решения. К ним, в первую очередь, следует отнести:

- состояние нормативно-правовой базы;
- значительное снижение роли таких важнейших регуляторов в осуществлении государственной политики на автотранспорте, как лицензирование и сертификация услуг;
- рост транспортных издержек;
- значительный износ парка пригородных автобусов;
- достигнутый уровень развития инфраструктуры, включая, в первую очередь, дорожную сеть, значительно отстает от темпов автомобилизации и не соответствует современным нормам и условиям эффективного функционирования автомобильного транспорта;
- увеличение на маршрутах количества автобусов малой вместимости;
- недостаточное финансирование содержания и развития транспортной инфраструктуры;
- отсутствие эффективных механизмов финансовой компенсации перевозок льготных категорий пассажиров, что приводит к значительным убыткам транспортных организаций.

Приоритетными направлениями в решении основных проблем развития автомобильного пассажирского транспорта на период до 2028 года являются:

- совершенствование нормативно-правовой базы по обеспечению функционирования автотранспортной отрасли;
- создание интеллектуальной транспортной системы поселка Коренево Кореневского района Курской области на основе навигационных технологий;
- расширение системы безналичной оплаты проезда;
- внедрение стандартов оказания транспортных услуг населению п. Коренево Кореневского района Курской области;
- обеспечение доступности информации о деятельности транспортных организаций для населения п. Коренево Кореневского района

Курской области;

- оптимизация маршрутной сети;
- сокращение временных затрат пассажиров на поездки;
- организация маршрутов регулярных перевозок для населения, проживающего в отдаленных районах п. Коренево Кореневского района Курской области;
- улучшение качества пассажирских перевозок;
- развитие механизмов государственно-частного партнерства, привлечение частных инвесторов в развитие объектов транспортной инфраструктуры, в том числе обновление парка автотранспортных средств;
- создание экономических условий и механизмов для обновления автотранспортной инфраструктуры, обеспечивающей устойчивое функционирование отрасли;
- снижение всех видов издержек, связанных с осуществлением автотранспортной деятельности;
- обеспечение взаимодействия автомобильного транспорта с другими видами транспорта и установление рациональной сферы его применения во всех видах сообщения;
- повышение эффективности работы транспортного предприятия.

### **2.3.2. Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения**

#### **2.3.2.1. Основные понятия.**

В настоящей Программе используются следующие основные понятия:

- **автомобильная дорога** - объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся её технологической частью, - защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог;
- **защитные дорожные сооружения** - сооружения, к которым относятся элементы озеленения, имеющие защитное значение; заборы; устройства, предназначенные для защиты автомобильных дорог от снежных

лавин; шумозащитные и ветрозащитные устройства; подобные сооружения;

- **искусственные дорожные сооружения** - сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями для такого движения, прогона (зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады, подобные сооружения);

- **производственные объекты** - сооружения, используемые при капитальном ремонте, ремонте, содержании автомобильных дорог;

- **элементы обустройства автомобильных дорог** - сооружения, к которым относятся дорожные знаки, дорожные ограждения, светофоры и другие устройства для регулирования дорожного движения, места отдыха, остановочные пункты, объекты, предназначенные для освещения автомобильных дорог, пешеходные дорожки, пункты весового и габаритного контроля транспортных средств, пункты взимания платы, стоянки (парковки) транспортных средств, сооружения, предназначенные для охраны автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, тротуары, другие предназначенные для обеспечения дорожного движения, в том числе его безопасности, сооружения, за исключением объектов дорожного сервиса;

- **дорожная деятельность** - деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог;

- **владелец автомобильных дорог** - администрация муниципального образования;

- **пользователи автомобильными дорогами** - **физические и юридические** лица, использующие автомобильные дороги в качестве участников дорожного движения;

- **реконструкция автомобильной дороги** - комплекс работ, при выполнении которых осуществляется изменение параметров автомобильной дороги, её участков, ведущее к изменению класса и (или) категории автомобильной дороги либо влекущее за собой изменение границы полосы отвода автомобильной дороги;

- **капитальный ремонт автомобильной дороги** - комплекс работ по замене и (или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и (или) их частей, выполнение которых

осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги и не изменяются границы полосы отвода автомобильной дороги;

- **ремонт автомобильной дороги** - комплекс работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги;

- содержание **автомобильной дороги** - комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценке её технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения;

**Иные понятия и термины** использованы в настоящей Программе в значениях, определенных Федеральным законом 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».

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Недофинансирование дорожной отрасли, в

условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков недоремонта.

Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них. Цели и задачи программы формировались исходя из состояния дорожной отрасли Курской области в настоящее время, которое обусловлено рядом проблем, негативно влияющих на её развитие:

- основные фонды дорожного хозяйства обновляются недостаточными темпами, их износ достиг 75 - 80 процентов и продолжает увеличиваться;

- все более резко проявляется дефицит пропускной способности региональной дорожной сети, развитие дорожной сети не соответствует темпам автомобилизации области;

- не обеспечены подъездами объекты социальной сферы на территории муниципального образования;

- не соответствует нормативным требованиям состояние улично-дорожной сети прилегающих улиц к центру п.Коренево.

Улично-дорожная сеть поселка представляет собой часть территории, ограниченной красными линиями и предназначенной для движения транспортных средств и пешеходов, прокладки инженерных коммуникаций, размещения зеленых насаждений, установки технических средств информации и организации движения.

Категории улиц и дорог приняты в соответствии с классификацией, приведенной в следующей таблице.

**Таблица. Параметры улиц и дорог муниципального образования.**

№ п/п	Категория улиц и дорог	Основное назначение	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина Полосы движения, м	Число полос движения	Ширина пешеходной части тротуара, м
1	<b>Поселковая дорога</b>	Связь муниципального образования с внешними дорогами общей сети	60	3,5	2	-
2	<b>Главная улица</b>	Связь жилых территорий с общественным центром	40	3,5	2-3	1,5-2,25
3	<b>Улицы в жилой застройке:</b>					
3.1	основная	Связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением	40	3	2	1,0-1,5
3.2	второстепенная (переулок)	Связь между основными жилыми улицами	30	2,75	2	1
3.3	проезд	Связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей	20	2,75-3,0	1	-
4	<b>Хозяйственный проезд, скотопрогон</b>	Прогон личного скота и проезд грузового транспорта к приусадебным участкам	30	4,5	1	-

Магистральной улицей районного значения принимается улицы Октябрьская и Осипенко протяженностью 1819 и 2305 км соответственно. Остальные улицы поселка являются улицами местного значения.

**Таблица. Перечень улиц поселка Коренево**

№ п/п	Наименование улиц	Длина, м дороги	Ширина, м дороги	Площадь, м <sup>2</sup> дороги	Тип покрытия наличие твердого покрытия (да/нет)
<b>Магистральные улицы районного значения</b>					
1.	Октябрьская	1819	8,0	13193	Да
2.	им. Осипенко	2305	8,0	18440	Да
3.	им. Горького	247	6,0	1532	Да
4.	им. Крупской	2120	5,0	9845	Да
5.	Новенькое	3206	7,0	14893	Да
6.	Красноармейская (нечет.)	2821	7,0	19745	Да
<b>Улицы местного значения</b>					
7.	ул. 141-й Дивизии	410	4,0	1640	Да
8.	ул. 70 лет Октября	1 293	8,0	10180	Да
9.	ул. 70 лет Октября (1)	772	5,0	3791	Да
10.	Больничный проезд	158	6,0	1050	Да
11.	ул. Дачная	592	4,0	2690	Нет
12.	ул. Дружбы	194	4,0	1045	Да

13.	ул. Заводская	334	4,0	1340	Да
14.	ул. 1-я Заводская	399	3,5	1456	Да
15.	ул. 2-я Заводская	622	4,0	2477	Да
16.	ул. Зеленая	335	4,0	1341	Частично
17.	ул. им. Гагарина	256	4,0	1024	Нет
18.	ул. им. Дзержинского	511	4,0	2146	Да
19.	ул. им. К.Маркса	342	4,0	1529	Да
20.	ул. им. Калинина	637	6,0	4242	Да
21.	ул. им. Кирова	679	4,0	2872	Да
22.	ул. им. Крохина	533	4,0	2132	Нет
23.	ул. им. Л.Толстого	250	4,0	1000	Нет
24.	ул. им. Ленина	742	8,0	5877	Да
25.	ул. им. Мантулина	320	4,0	1280	Нет
26.	ул.им. Орджоникидзе	898	4,0	3657	Да
27.	ул. им. Островского	1 283	3,5	4490	Да
28.	ул. им. Пашкова	570	4,0	2164	Нет
29.	ул. им. Святого Серафима Саровского	1 100	6,0	6530	Да
30.	ул. им. Серова	1 040	4,0	4022	Да
31.	ул. им. Титова	513	4,0	2119	Да
32.	ул. им. Фрунзе	552	4,0	2208	Нет
33.	ул. им. Чапаева	261	4,0	1621	Да
34.	ул. им. Шолохова	438	4,0	2041	Частично
35.	ул. им. Энгельса	180	4,0	720	Нет
36.	ул. Комсомольская	977	4,0	4885	Да
37.	ул. Красноармейская (чет.)	1 000	4,0	4000	Да
38.	ул. Лесная	300	4,0	1200	Нет
39.	Лобановский проезд	520	4,0	2080	Нет
40.	ул. Мирная	650	4,0	2600	Нет
41.	ул. Молодежная	579	4,0	2890	Нет
42.	ул. Надежды	368	4,0	1472	Нет
43.	ул. Новостройка	533	4,0	2142	Да
44.	ул. Парковая	300	4,0	1200	Нет
45.	переулок Первомайский	253	6,0	1553	Да
46.	ул. Покровская	368	3,5	1302	Да
47.	переулок Покровский	208	3,5	732	Да
48.	ул. Полевая	545	4,0	2511	Да
49.	переулок Пушкина	220	4,0	880	Нет
50.	ул. Рабочая	710	4,0	2840	Нет
51.	переулок Радужный	480	4,0	1920	Нет
52.	ул. Садовая	743	4,0	4139	Да
53.	ул. Сеймская	461	3,5	1437	Да
54.	ул. Советская	278	6,0	1688	Да
55.	ул. Спортивная	317	3,5	952	Да
56.	ул. Школьная	845	6,0	5363	Да
57.	ул. Юбилейная	870	5,0	4369	Да
	Итого	40257	-	330346	-

Общая протяженность улично-дорожной сети равна 40,3 км; в том числе 32,6 км улицы с твердым покрытием, что составляет 80,9%.

Для обслуживания автотранспорта на северо-востоке поселка располагается автозаправочная станция АЗС № 22 ООО "РН-Черноземье" ул.им.Осипенко 94Б.

Таким образом, основной проблемой улично-дорожной сети является низкий уровень ее благоустройства.

Улично-дорожную сеть следует проектировать в виде непрерывной системы с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки. В составе улично-дорожной сети следует выделять улицы и дороги магистрального и местного значения, а также главные улицы. Категории улиц и дорог населенных пунктов следует назначать в соответствии с классификацией, приведенной в таблице.

В настоящее время транспортно-эксплуатационное состояние сети автомобильных дорог общего пользования местного значения не может считаться удовлетворительным, поскольку более 62,5 процентов автодорог не соответствуют требованиям нормативных документов, современным стандартам их эксплуатации и современным экономическим потребностям области. Значительная часть автомобильных дорог общего пользования местного значения имеет высокую степень износа.

**Таблица. Категория улиц и дорог и их основное назначение**

<b>Категория дорог и улиц</b>	<b>Основное назначение дорог и улиц</b>
<b>Магистральные дороги:</b>	
скоростного движения	скоростная транспортная связь в крупных городах: выходы на внешние автомобильные дороги, к крупным зонам массового отдыха и поселениям в системе расселения. Пересечения с магистральными улицами и дорогами в разных уровнях
регулируемого движения	транспортная связь между районами крупных городских округов на отдельных направлениях и участках преимущественно грузового движения, осуществляемого вне жилой застройки, выходы на внешние автомобильные дороги, пересечения с улицами и дорогами в одном уровне
<b>Магистральные улицы:</b>	
<b>общегородского значения:</b>	

непрерывного движения	транспортная связь между жилыми, производственными зонами и общественными центрами в крупных и больших городских округах, а также с другими магистральными улицами, городскими и внешними автомобильными дорогами. Обеспечение движения транспорта по основным направлениям в разных уровнях
регулируемого движения	транспортная связь между жилыми, производственными зонами и центром городского округа, центрами планировочных районов; выходы на магистральные улицы и дороги и внешние автомобильные дороги. Пересечения с магистральными улицами и дорогами в одном уровне
районного значения:	
транспортно-пешеходные	транспортная и пешеходная связь между жилыми районами, а также между жилыми и производственными зонами, общественными центрами, выходы на другие магистральные улицы, дороги и внешние автодороги
Пешеходно-транспортные	пешеходная и транспортная связь (преимущественно общественный пассажирский транспорт) в пределах планировочного района
<b>Улицы и дороги местного значения:</b>	
улицы в жилой застройке	транспортная (без пропуска грузового и общественного транспорта) и пешеходная связь на территории жилых районов (микрорайонов), выходы на магистральные улицы и дороги регулируемого движения
улицы и дороги в производственных, в том числе коммунальноскладских зонах	транспортная связь преимущественно легкового и грузового транспорта в пределах зон, выходы на магистральные дороги. Пересечения с улицами и дорогами устраиваются в одном уровне
пешеходные улицы и дороги	пешеходная связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров, местами отдыха и остановочными пунктами общественного транспорта
парковые дороги	транспортная связь в пределах территории парков и лесопарков преимущественно для движения легковых автомобилей
Проезды	подъезд транспортных средств к жилым домам, общественным зданиям, учреждениям, предприятиям и другим объектам внутри районов, микрорайонов (кварталов)
Велосипедные дорожки	по свободным от других видов транспорта трассам

**Таблица. Основные категории улиц и дорог городов и их характеристики**

<b>Категории дорог и улиц</b>	<b>Расчетная скорость движения, км/ч</b>	<b>Ширина полосы движения, м</b>	<b>Наименьший радиус кривых в плане, м</b>	<b>Наибольший продольный уклон, %</b>	<b>Ширина пешеходной части тротуара, м</b>
<b>Магистральные дороги:</b>					
скоростного движения	120	3,75	600	30	-
регулируемого движения	80	3,50	400	50	-
<b>Магистральные улицы:</b>					
<b>общегородского значения:</b>					
непрерывного движения	100	3,75	500	40	4.5
регулируемого движения	80	3,50	400	50	3,0
<b>районного значения:</b>					
транспортно-пешеходные	70	3,50	250	60	2.25
пешеходно- транспортные	50	4,00	125	40	3,0
<b>Улицы и дороги местного значения:</b>					
улицы в жилой застройке	40	3,00	90	70	1.5
улицы и дороги научно-производственных. промышленных и коммунально-складских районов	50	3,50	90	60	1.5
парковые дороги	40	3,00	75	80	-
<b>Проезды:</b>					
основные	40	2.75	50	70	1.0
второстепенные	30	3,50	25	80	0.75
<b>Пешеходные улицы:</b>					
основные	-	1,00	-	40	по проекту
второстепенные	-	0,75	-	60	по проект)
<b>Велосипедные дорожки:</b>					
обособленные	20	1,50	30	40	-
изолированные	30	1,50	50	30	-

### **2.3.3. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения**

Пешеходное и велосипедное движение осуществляется по тротуарам в границах существующей линии застройки. Интенсивность пешеходного и велосипедного движения не определялась. Дорожно-транспортные сооружения поселка представлены мостовыми переходами и трубопереездами.

### **2.3.4. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотоков**

Общественный транспорт п. Коренево Кореневского района Курской области в настоящее время представлен следующими видами:

- пассажирский - легковые автомобили, мотороллеры, мотоциклы, велосипеды;
- грузовой - грузовые автомобили;
- специальный - санитарные и пожарные автомобили, автомобили для уборки улиц и т.п.

Пассажирский транспорт муниципального образования делится на две группы:

- общественный транспорт индивидуального пользования (такси);
- личный транспорт индивидуального пользования - легковые автомобили, мотороллеры, мотоциклы и велосипеды.

Количество личного автотранспорта в поселке составляет порядка 1800 единиц. Автотехника предприятий и организаций поселка составляет более 200 единиц. Движение транзитом через п.Коренево осуществляется до 2500 автомобилей в сутки.

Население, проживающее в частном секторе, хранит личный автотранспорт в гаражах и на стоянках, расположенных на личных земельных участках.

Хранение автотранспорта юридических лиц осуществляется на территории предприятий и автохозяйств.

### **2.3.5. Анализ уровня безопасности дорожного движения**

В числе вопросов транспортного комплекса п.Коренево Кореневского района Курской области, решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач современного общества.

Проблема аварийности на автотранспорте приобрела особую остроту в последние годы в связи с несоответствием существующей дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения дорожного движения, крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Как отмечалось выше, в 2023 году на территории п. Коренево были зарегистрированы дорожно-транспортные происшествия с материальным ущербом и дорожно- транспортные происшествия.

За 3 месяца 2024 произошло также произошли ДТП с материальным ущербом, дорожно- транспортных происшествий с пострадавшими зарегистрировано не было.

Согласно топографического анализа аварийности на территории п.Коренево очагов аварийности выявлено не было.

Основной причиной совершения ДТП по-прежнему остается человеческий фактор. Значительная часть происшествий (85,8%) произошла из-за нарушений ПДД водителями транспортных средств. Неправильный выбор скоростного режима, выезд на полосу встречного движения, не предоставление преимущества в движении пешеходам и другим транспортным средствам, управление транспортом в состоянии алкогольного опьянения и управление транспортными средствами водителями, не имеющими права управления, - наиболее распространенные нарушения, допускаемые водителями и явившиеся основными причинами аварий.

Количество ДТП, совершенных из-за нарушений Правил дорожного движения пешеходами, значительно меньше, чем по вине водителей. Почти две трети ДТП, совершенных по вине пешеходов, связаны с переходом ими проезжей части в неустановленных местах или вне пешеходных переходов. Причиной каждого восьмого происшествия послужила ходьба вдоль проезжей части как в попутном направлении на загородных дорогах, так и в населенных пунктах при наличии тротуаров.

Проблема аварийности на автотранспорте за последние годы приобрела особую остроту в связи с возрастающей ежегодно диспропорцией между приростом количества автотранспортных средств и низкими темпами развития, реконструкции улично-дорожной сети, применяемыми техническими средствами организации дорожного движения и увеличивающейся интенсивностью транспортных потоков.

Недостаточное внимание уделяется проблеме организации временной парковки автотранспорта в центральной части муниципального образования.

Основными факторами, обуславливающими уровень аварийности на транспорте, являются:

- 1) недостаточная квалификация и низкая дисциплина участников транспортного процесса;

- 2) несоблюдение технологических процессов организации перевозок;
- 3) недостаточная материально-техническая оснащённость органов транспортного контроля;
- 4) физический износ и неудовлетворительное техническое состояние транспортных средств.

Свыше 75 % автомобилей находятся в эксплуатации более 7 лет и по западным стандартам являются устаревшими.

### **2.3.6. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения**

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

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

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

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

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

5) При движении автомобилей происходит истирание дорожных

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

б) Автотранспортные средства отечественного производства не удовлетворяют современным экологическим требованиям. В условиях быстрого роста автомобильного парка это приводит к еще большему возрастанию негативного воздействия на окружающую среду.

Поступление в атмосферу загрязняющих веществ в поселке обусловлено наличием стационарных промышленных источников загрязнения и возросшим за последние годы количеством автотранспорта.

Валовой выброс в атмосферу загрязняющих веществ от стационарных источников в 2022 году составил 30 тонн, из них твердых - 10 тонн, газообразных - 20 тонн, в том числе оксида углерода 10 тонн, оксида азота 10 тонн.

**Таблица. Выбросы в атмосферу загрязняющих веществ в п. Коренево**

Наименование показателей	Единица измерения	2021	2022	2023
Выбросы загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников - всего	тыс. тонн	0,04	0,04	0,03
В том числе:				
твердые вещества	тыс. тонн	0,01	0,01	0,01
диоксид серы	тыс. тонн	0,0	0,0	0,0
оксид углерода	Тыс. тонн	0,02	0,02	0,01
оксиды азота	тыс. тонн	0,01	0,01	0,01
летучие органические соединения (ЛОС)	тонна	-	2.41	-

По сравнению с другими муниципальными образованиями Курской области, выбросы загрязняющих веществ в атмосферу в п.Коренево находятся на низком уровне, что обусловлено спадом в промышленном секторе поселка и уменьшением проходящего транспорта по территории муниципального образования.

**Таблица. Выбросы в атмосферу загрязняющих веществ по городам Курской области (тн)**

<b>Город</b>	<b>2022 г.</b>	<b>2023 г.</b>
г. Курск	4664	4318
г. Железногорск	8797	8333
г. Курчатов	336	361
г. Льгов	654	814
п. Коренево	292	287

Состояние атмосферного воздуха поселка находится в пределах норм, установленных в ГН 2.1.6.1983-05 «Предельно допустимые концентрации (ПДК) загрязняющих веществ в атмосферном воздухе населенных мест». Так, пробы воздуха, взятые в 2022 г. в зоне влияния промышленных предприятий, дали отрицательный результат на превышение предельно допустимых концентраций загрязняющих веществ в атмосферном воздухе.

В отличие от стационарных источников, передвижные источники уже в течение целого ряда лет увеличивают суммарные выбросы в атмосферу, что напрямую связано с увеличением количества автотранспортных средств на 1000 жителей. Проблема загрязнения атмосферного воздуха выбросами автотранспорта обостряется и в связи с увеличением числа неисправного автотранспорта у частных владельцев. Так, 17,4% проб, взятых на магистральных улицах муниципального образования, показали превышение предельно допустимых концентраций загрязняющих веществ в атмосферном воздухе.

### **2.3.7. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

К числу наиболее актуальных проблем дорожного комплекса п. Коренево относятся следующие:

- существует острая нехватка средств на строительство, реконструкцию, ремонт, капитальный ремонт и содержание дорог общего пользования;
- существует острая нехватка средств на приобретение техники для содержания дорог общего пользования;
- отсутствие необходимого финансирования снизило объемы капитального ремонта, затраты на содержание автомобильных дорог местного значения;
- отсутствие на некоторых улицах проводов наружного освещения, необходимых для приведения улично - дорожных сетей в соответствие с

ГОСТ.

Перечисленные проблемы автодорожного комплекса входят в число первоочередных задач по реализации проектов по улучшению транспортноэксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них, приведению технических параметров и уровня инженерного оснащения дорог в соответствие с достигнутыми размерами интенсивности движения.

### **2.3.8. Основные проблемы развития транспортной логистики в муниципальном образовании**

Ключевые проблемы грузовых перевозок можно разделить на следующие группы:

- дефицит подвижного состава;
- низкий уровень логистического сервиса;
- недостаток компетенций и современных технологий.

В автотранспортной инфраструктуре является дефицит автодорог высокого класса. Так, протяженность дорог I-го и II-го класса составляет 19 % от общей протяженности автомобильных дорог республиканского значения, 21 % существующей автодорожной сети находится в неудовлетворительном состоянии. Среди причин обозначенной проблемы можно выделить неразвитость механизмов привлечения частных инвестиций (различные схемы ГЧП) в развитие автотранспортной инфраструктуры.

## **Раздел 3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования**

### **3.1. Прогноз численности населения**

Анализ современной ситуации выявил основные направления демографических процессов в муниципальном образовании: падение численности населения за счет отрицательного сальдо естественного движения и миграционного оттока.

Расчет перспективной численности населения обусловлен тремя основными параметрами (рождаемость, смертность и механический приток), которые в формировании численности и возрастной структуры населения участвуют как единое целое; для данного прогноза были использованы следующие показатели:

- общие коэффициенты рождаемости, смертности и миграции населения за последние годы;
- данные о динамике численности населения за последние 8 лет.

Численность населения рассчитывается с учетом естественного прироста и миграционных процессов, сложившихся за последние годы в муниципальном образовании, согласно существующей методике по формуле:

$$N_o = N_c (1 + (P+M)/100)^T,$$

где  $N_o$  - ожидаемая численность населения на расчетный год,

$N_c$  - существующая численность населения,

$P$  - среднегодовой естественный прирост,

$M$  - среднегодовая миграция,

$T$  - число лет расчетного срока.

Расчет численности населения по инновационному сценарию развития выполнен с ориентацией на стабилизацию в ближайшие годы социально-экономической ситуации в стране (и, соответственно, в регионе) и постепенным выходом из кризисного состояния. Соответственно, прогнозируется повышение среднегодового естественного прироста населения до -0,60%, среднегодовой миграционный приток выйдет в положительную зону и составит 0,45%. Результаты расчетов представлены в таблице.

**Таблица. Данные для расчета ожидаемой численности населения и результаты этого расчета (инновационный сценарий развития).**

№ п/п	Показатели	Значение
1	Численность населения на момент проектирования, чел	5380
2	Среднегодовой общий прирост, %	-0,4
3	Срок первой очереди, лет	5
4	Расчетный срок, лет	25
5	Ожидаемая численность населения в 2028 году, чел	5036
6	Ожидаемая численность населения в 2033 году, чел.	4985

Изменение численности населения на расчетный срок по инновационному сценарию развития характеризуется следующими демографическими параметрами:

1. Численность населения п.Коренево Кореневского района Курской области к 2028 году снизится до 5036 человек, к 2033 году - до 4985 человека.

2. В ближайшей перспективе снижение рождаемости продолжится, так как количество женщин в возрасте 20-24 и 25-29 лет продолжает снижаться, но в перспективе возможно повышение рождаемости.

3. Уровень смертности в муниципальном образовании будет оставаться на незначительном уровне, но возможны некоторые динамические изменения, как результат такого соотношения рождаемости и смертности естественный прирост населения будет отрицательным. Изменение численности в большую сторону возможно лишь за счет миграционного прироста населения.

4. Продолжится старение населения.

Для решения проблем сложившегося демографического развития муниципального образования необходимо принятие мер по разработке действенных механизмов регулирования процесса воспроизводства населения в новых условиях. Перспективы демографического развития п.Коренево будут определяться:

- возможностью привлечения и закрепления молодых кадров, созданием новых высокооплачиваемых рабочих мест;
- созданием механизма социальной защищённости населения и поддержки молодых семей, стимулированием рождаемости и снижением уровня смертности населения, особенно детской и лиц в трудоспособном возрасте;
- улучшением жилищных условий;
- совершенствованием социальной и культурно-бытовой инфраструктуры;
- созданием более комфортной и экологически чистой среды;
- улучшением инженерно-транспортной инфраструктуры.

Для разработки программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования требуется оперировать с прогнозными значениями населения, которое будет проживать на территории муниципального образования и пользоваться услугами (ресурсами) транспортных предприятий. Для моделей перспективного спроса на транспортные ресурсы демографические данные относятся, безусловно, к группе эндогенных переменных, которые могут быть заданы в рамках, утвержденных для моделирования сценариев развития экономики. Однако связанность этих переменных с общей экономической ситуацией в стране слишком очевидна, чтобы ее игнорировать.

Очевидно, что динамика изменения рождаемости должна быть связана, например, с величиной относительного прироста среднедушевого дохода и величиной «материнского капитала». Факты падения рождаемости в муниципальном образовании требуют своего объяснения, так как идет процесс длительного падения с 1990 года прироста рождаемости при относительно равной смертности. Это объясняется тем, что из семи групп женщин фертильного возраста самыми производительными по деторождаемости являются три группы, а именно в возрасте 20-24, 25-29 и 30-34 лет. Эти группы в поселке уменьшались и особенно фертильная группа в возрасте с 25 до 29 лет.

При разработке Программы важно определить, сохранится ли эта тенденция в будущем и насколько она будет устойчива.

В перспективный период дальнейшее развитие муниципального образования и изменение численности населения в значительной степени будут определяться условиями инвестиционной политики, проводимой на его территории, действиями государственных, областных и местных органов власти в поиске и привлечении средств из различных фондов, включая международные, и частного сектора (отечественного и иностранного), и проведением успешной политики занятости, в частности создания новых рабочих мест, обусловленной развитием различных функций его хозяйственного комплекса

#### **Выводы по анализу демографической ситуации, оказывающей влияние на объемы транспортной инфраструктуры:**

1. В целом возрастная структура населения не способствует нормальному воспроизводству трудовых ресурсов. Численность населения до трудоспособного возраста ниже численности населения старше трудоспособного возраста в 1,5 раза и в 4,1 раза численности населения трудоспособного возраста.

Большая количественная разница между численностью женщин с возрастом от 0 до 14 лет и от 15 до 29 лет, как взаимозаменяемыми, предполагает снижение потенциальной репродуктивности населения за счет рождаемости до 2028 года. Категория женщин с возрастом от 20 до 30 лет, как самая активная по деторождению, с 2012 по 2028 год по численности уменьшится вдвое.

2. Падение рождаемости на период действия Программы до 2028 года будет носить устойчивый характер. Это объясняется уменьшением численности женского населения фертильного возраста с 2010 года по 2020

год. Демографический спад в рождаемости с 1990 по 2000 оказывает прямое воздействие на приросты населения в ближайшие 10 лет.

3. В течение анализируемого периода наблюдается устойчивая тенденция превышения смертности над рождаемостью. При этом рождаемость составляет 1,2% от общей численности населения в 2020 году. Положительная динамика рождаемости носит устойчивый характер. Средневзвешенный прирост за последние пять лет имеет отрицательные значения и не компенсирует естественную убыль населения муниципального образования «поселок Коренево» Курской области.

4. Процесс старения трудовых ресурсов не окажет значительного влияния на нагрузку коммунальной инфраструктуры.

Учитывая выгодное экономико-географическое положение муниципального образования на пересечении транспортных путей различного уровня, обеспечивающих ему связи с различными районами области и имеющийся хозяйственный и ресурсный потенциал (водные, энергетические, территориальные), стабилизацию социально-экономического положения в последние годы, численность населения на планируемый период Программы на 2024-2033 г.г. принимается в значениях, определенных в таблице.

**Таблица. Итоговый результат прогноза численности населения**

Показатели	Прогноз					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028-2033
Численность населения на конец года, чел.	5298	5216	5176	5116	5036	4985

### **3.2. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения**

Несмотря на создание основ функционирования рынка жилья, приобретение, строительство и наем жилья с использованием рыночных механизмов на практике пока доступны лишь ограниченному кругу семей - семьям с высокими доходами. Основными причинами низкого платежеспособного спроса на жилье являются недостаточная развитость институтов долгосрочного жилищного кредитования, инфраструктуры рынка жилья и ипотечного жилищного кредитования, а также высокий уровень рисков и издержек на этом рынке.

Ключевым элементом прогноза объемов жилищного строительства

является оценка динамики платежной способности, доходов и расходов основных потребителей коммунальных услуг поселка, а также покупателей недвижимости. Только на такой основе можно реалистично оценить масштабы жилищного и прочего строительства, а значит и изменение нагрузок на коммунальные системы, связанные с развитием поселка Коренево Кореневского района Курской области.

Важный параметр прогноза - расходы населения на приобретение жилищной недвижимости. Эта доля зависит от уровня сбережений и в среднем российском регионе составляет 3-4% от совокупного дохода населения. Она делится на две составляющих - покупка жилья на вторичном рынке и вне поселка - примерно 1-2% от совокупных доходов населения (зависит от населенного пункта) и покупка жилья на первичном рынке в поселке 1-3%. В среднем российском регионе соотношение стоимости 1 кв.м, и среднего месячного дохода находится в пределах от 3:1 до 4:1, следовательно, прирост площади нового жилья может быть равен 0,1-0,2 м<sup>2</sup> в год на жителя, если все жилье строится только за деньги населения (3% от годового дохода/стоимость 1 кв.м.).

Применение ипотечных схем и строительство за счет других источников, в т.ч. социального жилья за счет бюджета, увеличивает эту величину до 0,2-0,3 м<sup>2</sup> в год/житель. Для сравнения сегодня даже богатые регионы не выходят за пределы 0,3-0,4 кв. м./житель/год.

Поселок Коренево со среднедушевыми доходами около 20 тысяч рублей и стоимостью одного квадратного метра жилья от 52,0 до 61,0 т руб, не соответствует данным критериям.

Для более корректного подхода при определении концепции экономического баланса между объемами жилищного строительства и доходностью населения, планировании жилищного строительства следует разделить общий годовой прирост нового жилья на 1 жителя на годовой прирост нового жилья на 1 жителя для малоэтажной и индивидуальных жилых домов. С учетом данной рекомендации в таблице дана более развернутая классификация прироста нового жилья на одного жителя. Из таблицы видно, что средний годовой прирост нового жилья на 1 жителя для жилых домов за последние пять лет составил 0,59 м<sup>2</sup> на человека

Данная цифра отражает покупательную способность населения, движение жилой недвижимости на рынке жилья и, несомненно, могла стать критерием при планировании будущих объемов многоэтажного жилищного строительства.

Эти и другие факторы подчеркивают необходимость определения экономически обоснованного годового прироста жилой площади на 1 жителя. С учетом показателей программы социально-экономического развития муниципального образования на 2024- 2033 годы в целях развития социальной инфраструктуры новых микрорайонов, достигнутого значения этого показателя и возможных колебаний в платежеспособности населения прогноз жилищного строительства на период действия.

### 3.2.1. Прогноз перспективной застройки на период до 2028 г.

Площадь жилой застройки по объектам, представленной отделом строительства и архитектуры в реестре строящихся и планируемых к строительству многоквартирных жилых домов, определялась экспертно по указанной застраиваемой площади жилой территории с учётом следующих показателей:

- плотности населения территории муниципального образования - 2839 м<sup>2</sup>/чел;
- расчётной обеспеченности населения жилищным фондом - 35,66 м<sup>2</sup>/чел.

Территории, прогнозируемые к освоению для каждой планировочной территории, представлены в таблице. Из представленных данных видно, что в период до 2028 г. в муниципальном образовании прогнозируется прирост фондов строительных площадей на уровне 1,28 тыс. м<sup>2</sup>.

Динамика перспективной застройки с 2024 по 2028 годы представлена в таблице.

**Таблица. Динамика ввода жилья и другие показатели жилищного строительства**

№	Наименование показателей	прогнозный период				
		2024	2025	2026	2027	2028
1	Численность населения, чел.	5298	5216	5176	5116	5036
2	Жилищный фонд в среднем на 1 жителя, кв.м/чел	32,93	33,69	34,20	34,85	35,66
3	Общая площадь жилых помещений, тыс.кв.м.	174,47	175,75	177,03	178,31	179,59
	- многоквартирные жилые здания, в т.ч.:	66,53	66,53	66,53	66,53	66,53
	- индивидуальные жилые здания, в т.ч.:	107,94	109,22	110,5	111,78	113,06
4	Годовой прирост нового жилья на 1 жителя, кв.м.	0,74	0,76	0,51	0,65	0,81
5	Общая площадь жилых помещений, введенная по годам, тыс. кв.м.	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28

6	Площадь, га	1430	-	-	-	-
7	Плотность населения, м <sup>2</sup> /чел	2699	2741	2762	2795	2839

### 3.2.2. Прогноз перспективной застройки на период до 2033 г.

В период с 2029 по 2033 гг. перспективная застройка определялась экспертно по данным, представленным администрацией поселка Коренево Кореневского района Курской области:

- плотности населения территории муниципального образования - 2889 м<sup>2</sup>/чел;
- расчётной обеспеченности населения жилищным фондом - 37,39 м<sup>2</sup>/чел.

Из представленных данных видно, что в период до 2033г. в муниципальном образовании прогнозируется прирост фондов строительных площадей, прирост жилищного фонда на уровне 1,1 тыс.м<sup>2</sup>. Наибольший прирост фондов строительных площадей в период с 2029 по 2033 гг. прогнозируется в частном секторе.

Динамика перспективной застройки с 2029 по 2033 годы представлена в таблице.

**Таблица. Динамика перспективной застройки с 2029 по 2033 годы**

№	Наименование показателей	прогнозный период				
		2029	2030	2031	2032	2033
1	Численность населения, чел.	5030	5009	4976	4961	4950
2	Жилищный фонд в среднем на 1 жителя, м <sup>2</sup> /чел	35,92	36,29	36,75	37,09	37,39
3	Общая площадь жилых помещений, тыс. м <sup>2</sup> .	180,69	181,79	182,89	183,99	185,09
	- многоквартирные жилые здания, в т.ч.:	66,53	66,53	66,53	66,53	66,53
	- индивидуальные жилые здания, в т.ч.:	114,16	115,26	116,36	117,46	118,56
4	Годовой прирост нового жилья на 1 жителя, кв.м.	0,26	0,37	0,46	0,34	0,30
5	Общая площадь жилых помещений, введенная по годам, тыс. кв.м.	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
6	Площадь, га	1430	-	-	-	-
7	Плотность населения, м <sup>2</sup> /чел	2843	2855	2874	2883	2889

### 3.2.3. Сводный прогноз перспективной застройки

Сводное изменение фондов застройки представлено в таблице.

Таблица. Расчет объемов жилищного строительства с учетом прогноза динамики численности населения

№	Наименование показателей	прогнозный период					
		2024	2025	2026	2027	2028	2029-2033
1	Численность населения, чел.	5298	5216	5176	5116	5036	4985
2	Жилищный фонд в среднем на 1 жителя, кв.м/чел	32,93	33,69	34,20	34,85	35,66	36,69
3	Общая площадь жилых помещений, тыс.кв.м.	174,47	175,75	177,03	178,31	179,59	182,89
	- многоквартирные жилые здания	66,53	66,53	66,53	66,53	66,53	66,53
	-индивидуальные жилые здания	107,94	109,22	110,5	111,78	113,06	116,36
4	Годовой прирост нового жилья на 1 жителя, кв.м.	0,74	0,76	0,51	0,65	0,81	0,35
5	Общая площадь жилых помещений, введенная по годам, тыс. кв.м.	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28	1,1
6	Площадь, га	1430	-	-	-	-	-
7	Плотность населения, м <sup>2</sup> /чел	2699	2741	2762	2795	2839	2869

Из представленных данных видно:

- прирост жилищного фонда в поселке Коренево в период с 2024 по 2033 гг. прогнозируется на уровне 8,42 тыс. м<sup>2</sup>;

Наибольший прирост фондов строительных площадей к 2033 г. Прогнозируется рост, в основном, в индивидуальном строительстве.

### 3.3. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории муниципального образования

#### 3.3.1. Внешний транспорт

На расчетный срок Генерального плана внешние связи п.Коренево будут обеспечиваться, как и в настоящее время, автомобильным транспортом.

Для усиления внешних связей населенных пунктов области, повышения качества автодорожной сети и стимулирования появления новых точек роста в Программе территориального планирования Курской области

предусмотрены мероприятия по обустройству автодороги «Рыльск - Коренево - Суджа».

Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории муниципального образования в связи отсутствием ведомственной подчинённости, не выполнялся.

### **3.3.2. Общественный транспорт**

Развитие общественного транспорта в муниципальном образовании Генеральным планом и настоящей Программой не предусматривается.

### **3.3.3. Прогноз развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.**

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

### **3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения**

Характерной чертой планировочной структуры поселка является правильная сетка улиц в центральной части и радиально-периметральная система улиц в остальной части поселка. Ген.планом предусматривается сохранение и дальнейшее развитие улично-дорожной сети с учетом обеспечения удобных транспортных выходов на внешние дороги и к промпредприятиям.

В ген.плане выделены магистральные улицы муниципального значения, магистральные улицы, переходящие далее в автомобильные дороги III категории областного и федерального значения, улицы местного значения и пешеходные улицы.

Освоение новых территорий под жилую застройку требует строительство новых и реконструкцию существующих улиц и дорог. Поэтому генеральным планом и настоящей Программой предусматриваются следующие мероприятия:

- асфальтирование порядка 7,38 км улиц с грунтовым и/или щебеночным покрытием (перечень улиц указан в ниже следующей таблице).

**Таблица. Перечень улиц поселка Коренево**

№ п/п	Наименование улиц	Длина, м дороги	Ширина, м дороги	Площадь, м <sup>2</sup> дороги	Тип покрытия наличие твердого покрытия (да/нет)
1.	ул. Дачная	592	4,0	2690	Нет
2.	ул. им. Гагарина	256	4,0	1024	Нет
3.	ул. им. Крохина	533	4,0	2132	Нет
4.	ул. им. Л.Толстого	250	4,0	1000	Нет
5.	ул. им. Мантулина	320	4,0	1280	Нет
6.	ул. им. Пашкова	570	4,0	2164	Нет
7.	ул. им. Фрунзе	552	4,0	2208	Нет
8.	ул. им. Энгельса	180	4,0	720	Нет
9.	ул. Лесная	300	4,0	1200	Нет
10.	Лобановский проезд	520	4,0	2080	Нет
11.	ул. Мирная	650	4,0	2600	Нет
12.	ул. Молодежная	579	4,0	2890	Нет
13.	ул. Надежды	368	4,0	1472	Нет
14.	ул. Парковая	300	4,0	1200	Нет
15.	переулок Пушкина	220	4,0	880	Нет
16.	ул. Рабочая	710	4,0	2840	Нет
17.	переулок Радужный	480	4,0	1920	Нет
	Итого	7380	-	30300	-

- нанесение дорожной разметки, замена поврежденных и установка новых дорожных ограждений, замена поврежденных и установка недостающих дорожных знаков, установка дорожных знаков индивидуального проектирования;

- при организации новой жилой застройки предусмотреть строительство уличнодорожной сети (новых улиц, переулков). Доля улиц и проездов от общего количества комплексной жилой застройки должна составлять 5-7%.

### **3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения**

По прогнозу на долгосрочный период до 2033 года обеспеченность жителей поселка индивидуальными легковыми автомобилями составит:

- в 2024 году - 450 автомобилей на 1000 жителей
- в 2028 году - 450 автомобилей на 1000 жителей
- в 2033 году - 450 автомобилей на 1000 жителей

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой

частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дорогах, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестках.

К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зеленый сигнал, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зеленого сигнала в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости.

В поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется. Изменения плотности улично-дорожной сети зависит от изменения плотности рабочих мест и средних пассажиропотоков в автобусах. По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2024 г. до 2033 г. существенно не меняется. Это означает, что, несмотря на рост автомобильных потоков, нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

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

- согласно п.11.27, потребность в АЗС составляет: одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;
- согласно п.11.26, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей;
- согласно п.11.19, общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

Исходя из общего количества легковых автомобилей, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса, видно, что в настоящее время поселок не обеспечен в полном объеме станциями технического обслуживания. Размещение гаражей на сегодняшний день не требуется, так как дома в жилой застройке имеют придомовые участки, обеспечивающие потребность в местах постоянного хранения индивидуальных легковых

автомобилей.

Для соблюдения нормативов минимальной обеспеченности населения пунктами технического обслуживания автомобильного транспорта в расчетный срок в поселении планируется развитие объектов придорожного сервиса - проектирование и строительство одной станции технического обслуживания в поселке.

### **3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

Как отмечалось выше, в 2023 году на территории п. Коренево были зарегистрированы дорожно-транспортные происшествия с материальным ущербом и дорожно- транспортные происшествия.

За 3 месяца 2024 произошло также произошли ДТП с материальным ущербом, дорожно- транспортных происшествий с пострадавшими зарегистрировано не было.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;
- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации необходимо:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети поселка;
- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования;
- установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков) - 21 ед.

Если в расчетный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз

показателей безопасности дорожного движения благоприятный.

Для повышения показателей безопасности дорожного движения необходимо проведение следующих мероприятий:

1. Проведение анализа выполнения владельцами транспортных средств (должностными лицами) профилактических мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения (соблюдение режимов труда и отдыха водителей, предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры, использование тахограмм и т.п.) в части соблюдения требований Федерального закона "О безопасности дорожного движения";

2. Организация специальных тематических встреч с разными возрастными категориями по пропаганде культуры поведения участников дорожного движения;

3. Проведение акций: «Внимание-дети!», «Вежливый водитель» «Зебра», «Школьные каникулы», «Пожилой пешеход», «День знаний», «День защиты детей»; привлечение информационных и рекламных агентств к проведению профилактических акций, направленных на укрепление дисциплины участников дорожного движения, размещение материалов в средствах массовой информации по вопросам безопасности дорожного движения;

4. Изготовление и распространение световозвращающих приспособлений в среде дошкольников и учащихся младших классов;

5. Оснащение современными техническими средствами и средствами обучения (уголки по ПДД, тренажеры, компьютерные программы) базовых муниципальных образовательных учреждений муниципального образования;

6. Проведение детских конкурсов, викторин, сборов, а также профильных смен юных инспекторов движения;

7. Приобретение учебной и детской литературы, предметов детского обихода, с использованием креатива и слоганов по безопасности дорожного движения;

8. Оборудование искусственным освещением мест концентрации ДТП на участках автомобильных дорог общего пользования муниципального и межмуниципального значения, проходящих по территории поселка;

9. Внедрение в подразделениях служб, участвующих в ликвидации последствий ДТП, современных образцов аварийно - спасательной техники;

10. Проведение комплексных исследований и подготовка обоснованных предложений по регламентации деятельности и организации взаимодействия органов местного самоуправления, а также общественных объединений и юридических лиц в области обеспечения безопасности дорожного движения.

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

Проектные решения Генерального плана и настоящей Программы направлены на обеспечение экологической безопасности, создание благоприятной среды жизнедеятельности человека при устойчивом социально-экономическом развитии муниципального образования.

Основным принципом формирования пространственной концепции поселения является приоритетность природно-экологического подхода в решении планировочных задач.

В целях улучшения состояния воздушного бассейна настоящим Генеральным планом предлагается:

- разработать нормы предельно допустимых выбросов всеми предприятиями муниципального образования;
- провести инвентаризацию очистных сооружений на предприятиях;
- повысить на предприятиях качество очистки вредных выбросов, поступающих в атмосферу, с помощью совершенствования технологических процессов на производствах, обеспечить оснащение источников выбросов газо-пыле-улавливающими установками, регулярно проводить ремонт и реконструкцию действующих очистных сооружений;
- организовать контроль технического состояния автотранспортных средств на предмет выявления автомобилей с превышением содержания вредных примесей в выхлопных газах автомобилей.

### **Раздел 4. Укрупнённая оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и их укрупнённая оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры**

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры поселка Коренево необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории округа.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции.

Таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов - вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистичный) и варианта 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития поселения.

**Вариант 1 (базовый).** Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса. Также данным вариантом учитывается агрессивная внешняя среда, сложившаяся благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

**Вариант 2 (умеренно-оптимистичный).** На территории муниципального образования предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций.

**Вариант 3 (экономически обоснованный).** Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в округе, предполагает рост транспортной инфраструктуры, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

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

### **5.1. Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог п.Коренево.**

Основным вариантом развития программы является развитие современной и эффективной автомобильно-дорожной инфраструктуры. Для достижения этого необходимо решить следующие задачи:

- выполнение комплекса работ по поддержанию, оценке надлежащего технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них (содержание дорог и сооружений на них);

- выполнение комплекса работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (ремонт дорог);

- выполнение комплекса работ по замене или восстановлению конструктивных элементов автомобильных дорог, дорожных сооружений и их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильных дорог и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (капитальный ремонт дорог и сооружений на них);

- подготовка проектной документации на строительство, реконструкцию капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них;

- создание и ведение нормативно-правовой документации на всех объектах транспортной инфраструктуры.

**Таблица. Перечень мероприятий по строительству и реконструкции автодорог, инфраструктурно относящихся к МО «поселок Коренево»**

<b>№</b>	<b>Мероприятие для дорожной отрасли</b>	<b>Период реализации</b>
1	Строительство и реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	2024-2033
2	Капитальный ремонт автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них	2024-2033

3	Проектные работы по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	2024-2033
4	Проектные работы по строительству (реконструкции) автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	2024-2033
5	Установка и замена дорожных знаков 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» нового образца	2024-2033
6	Нанесение дорожной горизонтальной разметки и разметки пешеходных переходов	2024-2033
7	Обустройство пешеходных переходов светофорами	2024-2033
8	Обустройство ограждений у пешеходных переходов	2024-2033
9	Обустройство имеющегося наружного освещения источниками света повышенной яркости (светодиодные)	2024-2033
10	Приобретение расходных материалов	2024-2033

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения. Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации. Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводящихся по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в поселении, проектированию и строительству тротуаров, велосипедных дорожек, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретение дорожных знаков), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий по ремонту дорог по реализации Программы формируется администрацией поселка Коренево по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан.

Перечень и виды работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и

нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства проектно-сметной документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

В целях развития сети дорог поселения планируются:

- мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями;

- мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог;

- мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортноэксплуатационного состояния соответствуют категории дороги;

- мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному. Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком;

- мероприятия по паспортизации бесхозных участков дорог, находящихся на территории поселка Коренево. Реализация мероприятий позволит изготовить технические паспорта, технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения.

Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком. Существующие риски по

возможности достижения прогнозируемых результатов;

- риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;

- риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития сети автомобильных дорог муниципального образования должны стать **на первом этапе (2024-2028 гг.):**

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме - текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- проектирование и капитальный ремонт искусственных сооружений паспортизация всех бесхозных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению поселения;

- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

**На втором этапе (2029-2033 гг.):**

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме - текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению муниципального образования;
- проектирование и строительство тротуаров в населенных пунктах муниципального образования;
- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме - текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению поселка;
- проектирование и создание велодорожек и веломаршрутов на территории поселка;
- создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

Развитие транспортной инфраструктуры на территории поселка должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

## **5.2. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

### **5.2.1. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.**

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом, при этом предлагается разработать паспорт маршрутов. Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

### **5.2.2. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.**

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2024 г. до 2033 г. изменится незначительно. Это означает, что нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

### **5.2.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.**

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием. В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории посёлка Коренево необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения внутри муниципального образования между улицами и местами приложения труда, а также в целях отдыха и туризма. Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

#### **5.2.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.**

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

### **5.3. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков.**

Развитие транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- обеспечение образовательных учреждений поселения учебно-методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- замена и установка технических средств организации дорожного

движения, в т.ч. проектные работы;

- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

- выявление аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер по их устранению;

- приобретение знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий;

- установка и замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

## **Раздел 6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий. Источниками финансирования мероприятий

Программы являются средства областного и местного бюджетов поселка Коренево Кореневского района Курской области.

Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом муниципального образования на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования. Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок для реконструкции автодорог поселка Коренево составляет 10 360,07 тыс. рублей.

**Таблица. Комплексные мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры**

<b>№ п/п</b>	<b>Наименование мероприятия</b>	<b>Затраты на реализацию проекта (тыс.руб)</b>	<b>Срок реализации проекта</b>	<b>Предполагаемый источник финансирования</b>
1.	Строительство участка перспективной автомобильной дороги	9060,07	2024-2033 г	Бюджеты всех уровней
2.	Реконструкция автомобильных дорог по территории поселка	500	2024-2033 г	Бюджеты всех уровней
3.	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения	60	2024-2033 г	Бюджеты всех уровней

4.	Установка защитных ограждений на участке дороги местного значения	110	2024-2033 г	Бюджеты всех уровней
5.	Изготовление и установка дорожных знаков на участке дороги местного значения	80	2024-2033 г	Бюджеты всех уровней
6.	Работы по очистке и благоустройству обочины на участке дороги местного значения	70	2024-2033 г	Бюджеты всех уровней

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

Таблица. Целевые индикаторы и показатели Программы

№	Наименование индикатора	Ед.и зм	Целевые индикаторы по годам					
			2024	2025	2026	2027	2028	2029-2033
1	Доля протяженности внутри поселковых автомобильных дорог общего пользования, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности внутри поселковых автомобильных дорог общего пользования	%	70	65	60	55	50	25
2	Доля протяженности внутри поселковых автомобильных дорог общего пользования, на которых осуществляется круглогодичное содержание, в общей протяженности внутри поселковых автомобильных дорог общего пользования	%	50	55	55	60	65	70
3	Обеспеченность автодорогами общего пользования местного значения в муниципальном образовании		100	100	100	100	100	100
4	Плотность сети дорог - 0,47 км/1000 кв. км ее территории.	км/к в. км	9,3	9,3	9,3	9,3	9,3	9,3
5	Количество километров построенных автомобильных дорог общего пользования местного значения	КМ	0	0	0	0	0	0

6	Количество километров реконструированных (капитально отремонтированных) автомобильных дорог общего пользования местного значения	км	2,47	2,31	2,47	1,26	1,53	8,47
---	--	----	------	------	------	------	------	------

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий муниципальной программы и оценку эффективности реализации муниципальной программы. Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных Методикой.

Оценка эффективности реализации муниципальной программы будет осуществляться с использованием целевых индикаторов и показателей (далее - показатели) выполнения муниципальной программы. Проведение текущего мониторинга и оценки степени достижения целевых значений показателей позволят анализировать ход выполнения муниципальной программы и принимать правильные управленческие решения.

Методика оценки эффективности муниципальной программы представляет собой алгоритм оценки ее фактической эффективности в процессе и по итогам реализации. Фактическая эффективность муниципальной программы основывается на оценке ее результативности с учетом объема ресурсов, направленных на реализацию программы, а также реализовавшихся рисков и социально-экономических эффектов, оказывающих влияние на изменение ситуации в сфере транспортного комплекса.

Методика оценки эффективности муниципальной программы включает в себя проведение количественных оценок эффективности по следующим направлениям:

- 1) степень достижения запланированных результатов (достижения целей и решения задач муниципальной программы);
- 2) степень соответствия фактических затрат местного бюджета запланированному уровню (оценка полноты использования средств областного бюджета) и эффективности использования средств местного бюджета (оценка экономической эффективности достижения результатов);
- 3) степень реализации мероприятий муниципальной программы (сопоставление количества запланированных мероприятий программы и

фактически выполненных).

Степень достижения запланированных результатов по каждому показателю муниципальной программы производится по формуле:

$$E_i = \frac{T_{fi}}{T_{pi}} \times 100 \%, \text{ где:}$$

$E_i$  - степень достижения  $i$ -показателя муниципальной программы (процентов);

$T_{fi}$  - фактическое значение показателя;

$T_{pi}$  - установленное муниципальной программой целевое значение показателя.

Расчет результативности реализации муниципальной программы в целом проводится по формуле:

$$E = \frac{\sum_{i=1}^n E_i}{n}$$

где:

$E$  - степень достижения запланированных результатов результативность реализации муниципальной программы (процентов);

$n$  - количество показателей муниципальной программы.

Степень соответствия фактических затрат местного бюджета запланированному уровню финансирования муниципальной программы определяется по следующей формуле:

$$K_{poi} = (C_{foi}/C_{poi}) \times 100\%,$$

где:  $K_{poi}$  - степень соответствия фактических затрат местного бюджета запланированному уровню финансирования  $i$ -мероприятия муниципальной программы;

$C_{foi}$  - сумма средств местного бюджета, израсходованных на реализацию  $i$ - мероприятия муниципальной программы;

$C_{poi}$  - установленная муниципальной программой сумма средств местного бюджета на реализацию  $i$ -мероприятия.

Расчет полноты использования средств местного бюджета в целом по муниципальной программе проводится по формуле:

$$K_{po} = \frac{\sum_{i=1}^n K_{poi}}{n}$$

где  $K_{po}$  - степень соответствия фактических затрат местного бюджета запланированному уровню финансирования мероприятий муниципальной программы (процентов);

$n$  - количество финансируемых мероприятий муниципальной программы.

Коэффициент эффективности использования средств, выделяемых из местного бюджета, определяется по следующей формуле:

$$Keoi = E / K_{po}$$

Где:  $Keoi$  - коэффициент эффективности использования средств, выделяемых из местного бюджета;

$K_{po}$  - полнота использования средств местного бюджета на реализацию мероприятий муниципальной программы;

$E$  - степень достижения запланированных результатов результативность реализации муниципальной программы;

3) Степень реализации мероприятий муниципальной программы проводится на основании процентного сопоставления количества запланированных мероприятий программы и фактически выполненных по следующей формуле:

$$CT = \frac{M_{ф} * 100 \%}{M_{пл}} \text{ где:}$$

$CT$  - степень реализации мероприятий муниципальной программы;

$M_{ф}$  - количество мероприятий муниципальной программы, фактически реализованных за отчетный период;

$M_{пл}$  - количество мероприятий муниципальной программы, запланированных на отчетный период.

Вывод об эффективности (неэффективности) реализации государственной программы может определяться на основании следующих критериев:

Вывод об эффективности реализации государственной программы	Критерий оценки эффективности реализации государственной программы $Keoi$
Неэффективная	менее 0,5
Уровень эффективности удовлетворительный	0,5-0,79
Эффективная	0,8-1
Высокоэффективная	более 1

## **Раздел 8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования**

Меры государственного регулирования в рамках программы не предусмотрены. В рамках программы может осуществляться работа по внесению изменений в нормативные правовые акты п. Коренево Кореневского района Курской области в сфере строительства и эксплуатации автомобильных дорог общего пользования местного значения.

В рамках Программы должно быть обеспечено ежегодное формирование плана инвестиционных и текущих расходов для уточнения основных показателей Программы, с учетом корректировки прогнозов расходов на дорожное хозяйство, а также с учетом передачи автомобильных дорог общего пользования с одного уровня на другой в соответствии с изменениями в классификации автомобильных дорог общего пользования.

Необходимость разработки указанных нормативных правовых актов поселка Коренево Кореневского района Курской области будет определяться в процессе реализации программы в соответствии с изменениями федерального законодательства, законодательства Курской области и с учетом необходимости принятия актов в процессе реализации программы.

Администрация поселка Коренево Кореневского района Курской области осуществляет общий контроль за ходом реализации мероприятий Программы, а также непосредственно организационные, методические и контрольные функции в ходе реализации Программы, которые обеспечивают:

- разработку ежегодного плана мероприятий по реализации Программы с уточнением объемов и источников финансирования мероприятий;
- контроль за реализацией программных мероприятий по срокам, содержанию, финансовым затратам и ресурсам;
- методическое, информационное и организационное сопровождение работы по реализации комплекса программных мероприятий.

Программа разрабатывается сроком на 10 лет и подлежит

корректировке ежегодно.

План-график работ по реализации программы должен соответствовать плану мероприятий, содержащемуся в разделе «Программа инвестиционных проектов, обеспечивающих достижение целевых показателей» настоящей Программы. Утверждение тарифов и принятие решений по выделению бюджетных средств из бюджета муниципального образования, подготовка и проведение конкурсов на привлечение инвесторов, принимаются в соответствии с действующим законодательством.

Мониторинг и корректировка Программы осуществляется на основании следующих нормативных документов.

Мониторинг Программы включает следующие этапы:

1. Периодический сбор информации о результатах проводимых преобразований в транспортном хозяйстве, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры.

2. Верификация данных.

3. Анализ данных о результатах проводимых преобразований транспортной инфраструктуры.

Мониторинг осуществляется посредством сбора, обработки и анализа информации. Сбор исходной информации производится по показателям, характеризующим выполнение программы, а также состоянию транспортной инфраструктуры.

Разработка и последующая корректировка Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры базируется на необходимости достижения целевых уровней муниципальных стандартов качества предоставления транспортных услуг при соблюдении ограничений по платежной способности потребителей, то есть при обеспечении не только технической, но и экономической доступности коммунальных услуг.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселок Коренево Кореневского района Курской области на 2024 - 2033 подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса РФ от 29 декабря 2004 №190 - ФЗ;
- Федерального закона от 29 декабря 2014года №456 - ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»;
- Федерального закона от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих

принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

- Федерального закона 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»;

- Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

- Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Требования к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

- Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;

- Генерального плана поселка Коренево Кореневского района Курской области. Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения являются:

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

- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами.