



**ПРАВИТЕЛЬСТВО КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

27.09.2019

г. Красноярск

№ 493-п

О внесении изменения в постановление Правительства Красноярского края от 30.09.2013 № 510-п «Об утверждении государственной программы Красноярского края «Развитие транспортной системы»

В соответствии со статьей 179 Бюджетного кодекса Российской Федерации, статьей 103 Устава Красноярского края, постановлением Правительства Красноярского края от 01.08.2013 № 374-п «Об утверждении Порядка принятия решений о разработке государственных программ Красноярского края, их формирования и реализации» ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Внести в постановление Правительства Красноярского края от 30.09.2013 № 510-п «Об утверждении государственной программы Красноярского края «Развитие транспортной системы» следующее изменение:

государственную программу Красноярского края «Развитие транспортной системы» изложить в редакции согласно приложению.

2. Опубликовать постановление на «Официальном интернет-портале правовой информации Красноярского края» ([www.zakon.krskstate.ru](http://www.zakon.krskstate.ru)).

3. Постановление вступает в силу с 1 января 2020 года, но не ранее дня, следующего за днем его официального опубликования.



Исполняющий обязанности  
председателя Правительства края

В.В. Бахарь

Приложение  
к постановлению Правительства  
Красноярского края  
от 27.09.2019 № 493-п

Приложение  
к постановлению Правительства  
Красноярского края  
от 30.09.2013 № 510-п

**Государственная программа Красноярского края  
«Развитие транспортной системы»**

**1. Паспорт  
государственной программы Красноярского края  
«Развитие транспортной системы»**

Наименование государственной программы Красноярского края	Развитие транспортной системы (далее – программа)
Основание для разработки программы	статья 179 Бюджетного кодекса Российской Федерации; постановление Правительства Красноярского края от 01.08.2013 № 374-п «Об утверждении Порядка принятия решений о разработке государственных программ Красноярского края, их формирования и реализации»; распоряжение Правительства Красноярского края от 09.08.2013 № 559-р
Ответственный исполнитель программы	министерство транспорта Красноярского края
Соисполнители программы	министерство образования Красноярского края; министерство строительства Красноярского края
Перечень подпрограмм и отдельных мероприятий программы	Подпрограммы: подпрограмма «Дороги Красноярья»; подпрограмма «Развитие транспортного комплекса»; подпрограмма «Региональные проекты в области дорожного хозяйства, реализуемые в рамках национальных проектов»; подпрограмма «Обеспечение реализации государственной программы и прочие мероприятия»; отдельное мероприятие «Приобретение специализированной техники в целях охраны общественного порядка и обеспечения

	общественной безопасности при проведении на территории края публичных и массовых мероприятий, обеспечения безопасности дорожного движения»
Цели программы	развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры; повышение доступности транспортных услуг для населения; повышение комплексной безопасности дорожного движения; создание условий для эффективного, ответственного и прозрачного управления финансовыми ресурсами в рамках выполнения установленных функций и полномочий; приведение в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние дорог Красноярской агломерации; ликвидация очагов аварийности на дорогах Красноярской агломерации
Задачи программы	обеспечение сохранности, модернизация и развитие сети автомобильных дорог края; обеспечение потребности населения в перевозках; обеспечение дорожной безопасности; обеспечение деятельности министерства транспорта Красноярского края
Этапы и сроки реализации программы	срок реализации программы 2014-2030 годы
Перечень целевых показателей программы, с указанием планируемых к достижению значений в результате реализации программы	целевые показатели: протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, отвечающих нормативным требованиям, и их удельный вес в общей протяженности сети к 2030 году составит 73%, или 10361,8 км; количество перевезенных пассажиров по субсидируемым перевозкам к 2030 году составит 9 778,1 тыс. человек; количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тысяч населения к 2030 году уменьшится до 4 человек; качество финансового менеджмента к 2030 году (рейтинговая оценка) составит 3,9;

	<p>доля протяженности дорог Красноярской агломерации, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, к 2030 году составит 86%, или 929,7 км;</p> <p>количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий («очагов аварийности») на дорожной сети Красноярской агломерации к 2030 году снизится с 43 до 14 шт.</p> <p>Целевые показатели представлены в приложении к паспорту программы</p>
<p>Информация по ресурсному обеспечению программы, в том числе по годам реализации</p>	<p>общий объем финансирования программы составляет 160 469 235,6 тыс. рублей, из них:</p> <p>в 2014 году – 13 495 793,9 тыс. рублей;</p> <p>в 2015 году – 16 209 754,1 тыс. рублей;</p> <p>в 2016 году – 15 569 218,5 тыс. рублей;</p> <p>в 2017 году – 15 789 990,7 тыс. рублей;</p> <p>в 2018 году – 18 717 259,2 тыс. рублей;</p> <p>в 2019 году – 19 760 484,5 тыс. рублей;</p> <p>в 2020 году – 19 665 020,9 тыс. рублей;</p> <p>в 2021 году – 20 232 527,6 тыс. рублей;</p> <p>в 2022 году – 18 976 986,2 тыс. рублей;</p> <p>в 2023 году – 715 000,0 тыс. рублей;</p> <p>в 2024 году – 813 000,0 тыс. рублей;</p> <p>в 2025 году – 524 200,0 тыс. рублей;</p> <p>в том числе:</p> <p>средства краевого бюджета – 31 892 613,8 тыс. рублей, из них:</p> <p>в 2014 году – 2 509 892,0 тыс. рублей;</p> <p>в 2015 году – 2 505 444,5 тыс. рублей;</p> <p>в 2016 году – 2 568 611,9 тыс. рублей;</p> <p>в 2017 году – 3 209 944,1 тыс. рублей;</p> <p>в 2018 году – 4 404 950,9 тыс. рублей;</p> <p>в 2019 году – 4 264 813,3 тыс. рублей;</p> <p>в 2020 году – 4 864 208,8 тыс. рублей;</p> <p>в 2021 году – 3 807 771,8 тыс. рублей;</p> <p>в 2022 году – 3 756 976,5 тыс. рублей;</p> <p>средства дорожного фонда – 108 946 509,6 тыс. рублей, из них:</p> <p>в 2014 году – 8 802 638,9 тыс. рублей;</p> <p>в 2015 году – 9 443 912,8 тыс. рублей;</p> <p>в 2016 году – 10 533 263,6 тыс. рублей;</p> <p>в 2017 году – 10 904 239,5 тыс. рублей;</p>

	<p>в 2018 году – 11 729 279,0 тыс. рублей;  в 2019 году – 12 575 518,7 тыс. рублей;  в 2020 году – 13 660 500,0 тыс. рублей;  в 2021 году – 14 061 527,0 тыс. рублей;  в 2022 году – 15 183 430,1 тыс. рублей;  в 2023 году – 715 000,0 тыс. рублей;  в 2024 году – 813 000,0 тыс. рублей;  в 2025 году – 524 200,0 тыс. рублей;  средства федерального бюджета – 19 508 985,4 тыс. рублей, из них:  в 2014 году – 2 183 263,0 тыс. рублей;  в 2015 году – 4 260 396,8 тыс. рублей;  в 2016 году – 2 467 343,0 тыс. рублей;  в 2017 году – 1 675 807,1 тыс. рублей;  в 2018 году – 2 583 029,3 тыс. рублей;  в 2019 году – 2 920 152,5 тыс. рублей;  в 2020 году – 1 091 426,0 тыс. рублей;  в 2021 году – 2 327 567,7 тыс. рублей;  средства местных бюджетов – 121 126,8 тыс. рублей, из них:  в 2020 году – 48 886,1 тыс. рублей;  в 2021 году – 35 661,1 тыс. рублей;  в 2022 году – 36 579,6 тыс. рублей</p>
--	---

## 2. Характеристика текущего состояния социально-экономического развития в областях транспорта, использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности с указанием основных показателей социально-экономического развития Красноярского края

Транспорт играет важнейшую роль в экономике Красноярского края (далее по тексту программы – Красноярский край, край, регион) и в последние годы в целом удовлетворяет спрос населения и экономики в перевозках пассажиров и грузов.

Развитие человеческого потенциала, улучшение условий жизни требует нового уровня обеспечения транспортного обслуживания населения.

Одной из основных проблем транспортного комплекса является убыточность перевозок пассажиров по ряду объективных причин:

снижение численности населения в сельской местности;

рост уровня автомобилизации Красноярского края (далее по тексту программы – уровень автомобилизации);

увеличение объемов услуг легкового такси.

Кроме того, регулярно увеличиваются цены на топливо, автошины, запасные части к транспортным средствам, электрическую и тепловую энергии.

Следствием трудного финансового положения транспортного комплекса края является большой износ транспортных средств.

В автотранспортных предприятиях и организациях преобладает устаревшая техника, работающая в большинстве случаев с превышением установленного заводом-изготовителем срока службы транспортного средства (более 50% автобусов).

Остро стоит вопрос обновления судов водного транспорта. Эксплуатируемые на линии Красноярск – Дудинка пассажирские суда построены в период с 1953 по 1958 годы. Суда физически и морально устарели, механизмы выработали свой ресурс, уровень комфортности не соответствует современным требованиям, обеспечение безопасности перевозки пассажиров становится более затратным. В случае вывода их из эксплуатации в Енисейском бассейне будут отсутствовать суда, способные выполнять перевозку пассажиров от г. Красноярска до г. Дудинки. Прекратится транспортное сообщение с населенными пунктами, расположенными в нижнем течении реки Енисей от п. Бор до г. Дудинка (кроме городов Игарка и Дудинка), которые окажутся в транспортной изолированности.

Для региона с его огромными расстояниями и труднодоступными территориями бесперебойная работа гражданской авиации имеет особое значение. Именно поэтому на повестке дня сегодня особенно остро стоят вопросы развития сети региональных авиационных маршрутов и обеспечения транспортной доступности.

На территории Красноярского края перевозки пассажиров на местных авиалиниях, воздушным транспортом в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях в основном носят социальный характер, и от их уровня развития зависит мобильность населения. Одним из важнейших факторов, влияющих на эффективность и доступность перевозок пассажиров воздушным транспортом, является используемый парк воздушных судов, который на сегодняшний день устарел, и возможность его быстрого обновления отсутствует.

Необходимо системно и последовательно решать задачи по развитию аэропортовой и аэродромной инфраструктуры, совершенствованию механизмов субсидирования авиаперевозок из бюджетов бюджетной системы Российской Федерации, обновлению парка воздушных судов.

Пригородные железнодорожные поезда в Красноярском крае решают важную социальную задачу не только по перевозке пассажиров, но и такие как:

- снижение автомобильной нагрузки на автомобильные дороги;
- улучшение экологической ситуации в Красноярском крае.

Электропоезда относятся к перспективным видам транспорта, который следует развивать.

В целях достижения высокого уровня организации транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом рассматривается возможность реализации следующих мер:

предоставление из краевого бюджета субсидий юридическим лицам (за исключением государственных и муниципальных учреждений) и индивидуальным предпринимателям в целях возмещения недополученных доходов, возникающих в связи с государственным регулированием тарифов, сборов и платы на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении при условии распространения на последующие годы применения льготного исключительного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры;

капитализация (увеличение уставного капитала путем имущественного взноса) пригородных пассажирских компаний;

обновление подвижного состава.

Приписной парк моторвагонного подвижного состава Красноярской дирекции моторвагонного подвижного состава открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (далее по тексту программы – ОАО «РЖД»), пригодный для обеспечения перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении в границах Красноярской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» (далее по тексту программы – Красноярская железная дорога), состоит из 32 составов электропоездов (211 вагонов), которые в полном объеме арендуются акционерным обществом «Краспригород» (далее по тексту программы – АО «Краспригород»).

Для перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Красноярского края в объемах, предусмотренных Комплексным планом транспортного обслуживания населения Красноярского края на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных и пассажирских перевозок, утвержденным распоряжением Правительства Красноярского края от 24.05.2016 № 384-р, АО «Краспригород» эксплуатируется 27 составов электропоездов (182 вагона), принадлежащих на праве собственности ОАО «РЖД». Кроме того, арендуется 3 электропоезда (30 вагонов), принадлежащих на праве хозяйственного ведения государственному предприятию Красноярского края «Центр транспортной логистики» (далее по тексту программы) – ГПКК «ЦТЛ»). Общий эксплуатируемый парк на территории Красноярского края в количестве 30 поездов (212 вагонов) в полной мере соответствует потребности для организации перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении по территории Красноярского края.

В период до 2020-2021 годов списанию в связи с выработкой нормативных сроков собственных (арендованных) вагонов, установленных государственными стандартами и (или) соответствующей нормативно технической документацией, подлежат 5 составов (31 вагон). Потребность в приобретении составляет 4 электропоезда (32 вагона), в том числе 2 электропоезда – по 10 вагонов, 1 электропоезд – по 8 вагонов, 1 электропоезд – по 4 вагона. Резерв для замены выбывающих электропоездов отсутствует, ввиду использования всего приписного парка Красноярской железной дороги, пригодного для эксплуатации в пригородных перевозках.

Способом восполнения выбывающего подвижного состава является аренда перевозчиком новых электропоездов у ОАО «РЖД», приобретаемых за счет инвестиционной программы ОАО «РЖД» на период 2019-2025 годов по базовому сценарию, являющейся приложением к долгосрочной программе развития ОАО «РЖД» до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.03.2019 № 466-р. В 2019 году в приписной парк Красноярской дирекции моторвагонного подвижного состава ОАО «РЖД» поступило 5 поездов (26 вагонов) новейшей серии ЭПЗД, которые арендуются перевозчиком для организации пригородных железнодорожных перевозок по территории Красноярского края. Фиксированные ставки платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, оказываемые организацией, владеющей подвижным составом, утверждены приказом Федеральной антимонопольной службы от 08.08.2018 № 1109/18. Расходы перевозчика на аренду подвижного состава в полном объеме учитываются при определении потребности в субсидировании из краевого бюджета недополученных доходов, возникающих в связи с государственным регулированием тарифов, сборов и платы на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении.

В условиях бурного развития добывающей промышленности в Красноярском крае темпы развития автодорожной транспортной инфраструктуры не соответствуют существующей потребности, что приводит к снижению инвестиционной привлекательности региона и перспектив его дальнейшего развития.

Из-за недостаточной плотности дорожной сети часть межмуниципальных и муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом осуществляется со значительным перепробегом автобусов, что обуславливает дополнительные транспортные расходы перевозчиков.

Рост уровня автомобилизации и значительное превышение тоннажа современных транспортных средств над предельно допустимыми нагрузками на дорожные одежды, установленные отраслевыми дорожными нормами, приводит к ускоренному износу и преждевременному разрушению автомобильных дорог и искусственных сооружений на них.

Из общей сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, протяженностью 14 257,5 км, по данным диагностики 2018 года, по состоянию на 01.07.2019 3 987,8 км дорог (28%) не соответствуют нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию дорог по ровности, прочности, сцепным характеристикам покрытия и нуждаются в ремонте.

На автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения из 937 искусственных сооружений, в том числе 223 – деревянных и 714 – капитальных, по состоянию на 01.07.2019 в неудовлетворительном состоянии находятся 126 мостов, в аварийном



состоянии – 1 мост, в удовлетворительном состоянии – 561 мост и в хорошем состоянии – 253 моста.

Имеется существенный разрыв в качественных показателях между транспортно-эксплуатационными показателями автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения и автомобильных дорог общего пользования местного значения, обеспечивающих преимущественно социальные потребности муниципальных районов Красноярского края. Неудовлетворительные потребительские свойства последних сдерживают социально-экономическое развитие села, являются причиной неуправляемой и неэффективной миграции сельского населения в инфраструктурно-обеспеченные территории.

Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования местного значения практически сопоставима с сетью автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения. При этом муниципальные образования Красноярского края не располагают необходимыми финансовыми ресурсами не только для строительства и реконструкции автомобильных дорог, но и для обеспечения комплекса работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и их ремонту.

Финансовый риск связан с наполнением дорожного фонда Красноярского края в меньшем объеме, чем было учтено при его планировании. В случае уменьшения объема бюджетных ассигнований дорожного фонда Красноярского края и отсутствия возможности его восполнения за счет средств краевого бюджета возникнет необходимость в уменьшении расходных обязательств, как следствие не будут достигнуты плановые значения конечных результатов мероприятий программы.

В результате реализации программы останется значительная протяженность сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящаяся в неудовлетворительном состоянии, что негативно скажется на скорости транспортного сообщения, которая влияет на эффективность экономических связей и подвижность населения. Снижение скорости доставки грузов и пассажиров имеет негативный экономический и социальный эффект. При перевозке грузов он выражается в необходимости увеличения оборотных средств предприятий, а при перевозке пассажиров – в затрате времени людей, которое могло быть использовано на другие цели.

Кроме того, неудовлетворительное состояние дорог может повлечь дополнительные затраты как предприятий, так и рядовых автомобилистов, связанные с ухудшением технического состояния автомобильного транспорта.

Запланированные мероприятия не позволят изменить ситуацию с отставанием темпов развития дорожной сети от уровня автомобилизации (особенно в городе Красноярске), что негативно скажется на социально-экономических показателях.

Низкий уровень безопасности дорожного движения в условиях роста уровня автомобилизации становится ключевой проблемой в решении вопросов обеспечения общественной защищенности населения и вызывает справедливую обеспокоенность граждан.

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач как Красноярского края, так и Российской Федерации в целом. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб обществу в целом и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста, а также к гибели детей.

Последствия дорожно-транспортных происшествий наносят огромный демографический, моральный и материальный ущерб Красноярскому краю и его жителям.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью национальных задач обеспечения личной безопасности граждан, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни, содействия региональному развитию.

Целесообразность решения проблемы программно-целевым методом подтверждена практикой реализации долгосрочной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Красноярском крае», утвержденной постановлением Правительства Красноярского края от 12.03.2013 № 83-п.

В значительной степени это обусловлено реализацией мероприятий, направленных на совершенствование контрольно-надзорной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения и предупреждения опасного поведения участников дорожного движения.

Эффективность и результативность реализации программы заключается в сохранении жизни участников дорожного движения и в предотвращении социально-экономического и демографического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

**3. Приоритеты и цели социально-экономического развития в областях транспорта, использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности, описание основных целей и задач программы, тенденции социально-экономического развития областей транспорта, использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности**

Программа разработана на основании приоритетов государственной политики в областях транспорта, использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности на долгосрочный период, содержащихся в следующих документах (далее – приоритеты):

Указе Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»

Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.11.2008 № 1662-р;

Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р;

Стратегии железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.06.2008 № 877-р;

Стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 05.07.2010 № 1120-р;

Государственной программе Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20.12.2017 № 1596;

Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 № 1-р;

Государственной программе Российской Федерации «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности» утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15.04.2014 № 345;

Стратегии социально-экономического развития Красноярского края до 2030 года, утвержденной постановлением Правительства Красноярского края от 30.10.2018 № 647-п;

Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 29.02.2016 № 327-р.

В соответствии с приоритетами определены следующие цели программы.

Цель 1. Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры.

Достижение цели обеспечивается, прежде всего, сохранением и модернизацией существующей сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения за счет проведения комплекса работ по их содержанию, ремонту и капитальному ремонту.

Цель 2. Повышение доступности транспортных услуг для населения.

К числу важнейших параметров, определяющих качество жизни населения, относится доступность транспортных услуг. Достижение данной цели возможно путем развития региональных перевозок, обеспечения потребности в перевозках пассажиров на социально значимых маршрутах, обновления парка транспортных средств, используемого перевозчиками при регулярных перевозках пассажиров на территории Красноярского края.

Цель 3. Повышение комплексной безопасности дорожного движения.

Для достижения цели необходимо повысить надежность и безопасность дорожного движения на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения на территории Красноярского края.

Цель 4. Создание условий для эффективного, ответственного и прозрачного управления финансовыми ресурсами в рамках выполнения установленных функций и полномочий.

Для достижения данной цели необходимо обеспечение деятельности министерства транспорта Красноярского края.

Цель 5. Приведение в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние дорог Красноярской агломерации.

Для достижения цели предусмотрено выполнение комплекса мероприятий по ремонту, капитальному ремонту сети автомобильных дорог, проходящих по территории Красноярской агломерации.

Цель 6. Ликвидация очагов аварийности на дорогах Красноярской агломерации.

Для достижения цели необходимо выполнение мероприятий в области безопасности дорожного движения.

Кроме того, развитие транспортной инфраструктуры в г. Красноярске, реконструкция автомобильной дороги Красноярск – Солонцы, реконструкция автомобильной дороги Обход г. Красноярска км 0 – км 10 (в части км 1 – км 10) на участке км 5+500 – км 8+450 в Емельяновском районе, реконструкция автомобильной дороги Красноярск – Элита в Емельяновском районе позволят существенно улучшить существующую транспортную ситуацию в пределах основных узлов дорожной сети Красноярской агломерации.

Задачами программы являются:

обеспечение сохранности, модернизация и развитие сети автомобильных дорог края, решение задачи обеспечивается реализацией мероприятий подпрограмм «Дороги Красноярья» и «Региональные проекты в области дорожного хозяйства, реализуемые в рамках национальных проектов»;

обеспечение потребности населения в перевозках, решение задачи обеспечивается реализацией мероприятий подпрограммы «Развитие транспортного комплекса»;

обеспечение дорожной безопасности, решение задачи обеспечивается реализацией мероприятий подпрограмм «Дороги Красноярья» и «Региональные проекты в области дорожного хозяйства, реализуемые в рамках национальных проектов»;

обеспечение деятельности министерства транспорта Красноярского края, решение задачи обеспечивается реализацией мероприятий подпрограммы «Обеспечение реализации государственной программы и прочие мероприятия».

4. Прогноз конечных результатов реализации программы, характеризующих целевое состояние (изменение состояния) уровня и

качества жизни населения, социально-экономическое развитие областей транспорта, использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности, экономики, степени реализации других общественно значимых интересов

В результате своевременной и в полном объеме реализации программы:

протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, отвечающих нормативным требованиям, и их удельный вес в общей протяженности сети к 2030 году составит 73%, или 10361,8 км;

количество перевезенных пассажиров по субсидируемым перевозкам к 2030 году составит 9 778,1 тыс. человек;

количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тысяч населения к 2030 году уменьшится до 4 человек;

качество финансового менеджмента к 2030 году (рейтинговая оценка) составит 3,9;

доля протяженности дорог Красноярской агломерации, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, к 2025 году составит 86%, или 929,7 км;

количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий («очагов аварийности») на дорожной сети Красноярской агломерации к 2025 году снизится до 14 шт.

## 5. Информация по подпрограммам, отдельным мероприятиям программы

В рамках программы реализуются следующие подпрограммы и отдельное мероприятие программы.

### 5.1. «Дороги Красноярья»

Подпрограмма «Дороги Красноярья» представлена в приложении № 1 к программе (далее по тексту программы – подпрограмма № 1).

5.1.1. Описание общекраевой проблемы, на решение которой направлена реализация подпрограммы № 1, содержащие объективные показатели, характеризующие уровень социально-экономического развития в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности, качество жизни населения, тенденции развития

Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения по состоянию на 01.01.2019 составляет 14018,22 км.

Кроме того, протяженность зимних автомобильных дорог общего пользования регионального значения по состоянию на 01.01.2019 составляет 2402,86 километра.

Протяженность зимних автомобильных дорог общего пользования местного значения по состоянию на 01.01.2019 составляет 6736,5 километра.

На автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения из 941 искусственных сооружений, по состоянию на 01.07.2019 в неудовлетворительном состоянии находятся 126 мостов, в аварийном состоянии – 1 мост, в удовлетворительном состоянии – 561 мост и в хорошем состоянии – 253 моста.

Плотность сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Красноярского края составляет 6,04 км/1000 кв. км, данный показатель является самым низким среди регионов Сибирского федерального округа, при этом в Республике Бурятия плотность сети выше в 3,3 раза, в Алтайском крае – в 20,4 раза. В целом по России Красноярский край по данному показателю находится на 79 месте.

В условиях социально-экономического развития Красноярского края сфера применения автомобильного транспорта интенсивно расширяется. Автомобильный транспорт занимает доминирующее положение в перевозках на средние расстояния в 500 – 1000 км и особенно в перевозках на короткие расстояния до 300 – 500 км.

Дальнейший рост объемов перевозок на автомобильном транспорте Красноярского края будет связан с увеличением объемов производства, развитием предпринимательской деятельности, расширением сферы услуг, повышением уровня жизни населения, освоением новых территорий, месторождений полезных ископаемых, лесных и водных ресурсов, расширением международной торговли, развитием транзитных автоперевозок и т.д. Общая численность парка автомобильного транспорта в Красноярском крае возрастет на 1,5 – 2% в год. При этом, следует отметить, что меняется и структура парка автомобильного транспорта. Так, увеличивается удельный вес крупнотоннажных грузовых автомобилей, что обуславливает необходимость повышения капитальности дорог и мостов.

Анализ аварийности на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения Красноярского края за последние пять лет свидетельствует об отрицательной динамике ее основных показателей.

Одной из главных проблем, сдерживающих развитие экономики Красноярского края, является неполное удовлетворение общественной потребности в перемещении жителей по его территории и экономической потребности хозяйствующих субъектов в инфраструктурном обеспечении процессов создания новых и развития существующих производств.

Отставание темпов развития автодорожной транспортной инфраструктуры от фактической и перспективной динамики развития

экономических процессов в Красноярском крае может быть охарактеризовано следующими обстоятельствами.

Отсутствие круглогодичной устойчивой автодорожной связи населенных пунктов и территорий (преимущественно в северных районах Красноярского края) с краевым центром и существующими транспортными терминалами, в том числе обусловленное наличием естественных водных преград (реки Енисей и Ангара), не обустроенных на значительном протяжении автодорожными мостами, не позволяет в полной мере обеспечить инвестиционную привлекательность для освоения природных ресурсов и месторождений полезных ископаемых. В связи с чем сдерживается развитие экономики северных территорий и Красноярского края в целом, а также ограничиваются конституционные права граждан на передвижение и возможности получения ими жизненно-важных услуг.

Низкий уровень безопасности дорожного движения в условиях роста уровня автомобилизации становится ключевой проблемой в решении вопросов обеспечения общественной защищенности населения и вызывает справедливую обеспокоенность граждан.

Рост количества дорожно-транспортных происшествий позволяет отнести данную проблему в разряд общенациональных государственных проблем, решение которых возможно лишь при осуществлении согласованного комплекса мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Отдельные участки существующих автомобильных дорог, особенно на подъездах к городам, характеризуются интенсивностью движения, превышающей техническо-эксплуатационные возможности конструктивных элементов автомобильных дорог, что не позволяет обеспечить выполнение современных требований к пропускной способности, комфорту, безопасности дорожного движения и приводит к возникновению аварийно-опасных участков на данных автомобильных дорогах.

Рост уровня автомобилизации и значительное превышение тоннажа современных транспортных средств над предельно допустимыми нагрузками на дорожные одежды, установленные отраслевыми дорожными нормами, установленными действующими государственными стандартами и сводами правил, приводит к ускоренному износу и преждевременному разрушению автомобильных дорог и искусственных сооружений на них.

Существующая конфигурация сети дорог общего пользования получила историческое развитие в виде радиально-стержневой схемы, обеспечивающей связь всех населенных пунктов Красноярского края по административно-иерархической цепи «краевой центр – районный центр – центральная усадьба». Недостаточное развитие (зачастую отсутствие) межрайонных связей является причиной неэффективного экономического взаимодействия смежных муниципальных образований, использования неэффективных транспортных схем, значительных перепробегов транспорта, необоснованно высокой концентрации транспортных потоков на главных транспортных направлениях.

Недостаточное развитие дорожной сети приводит к увеличению протяженности муниципальных и межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа, что влечет дополнительные транспортные расходы перевозчиков в размере не менее 10%.

Пропускная способность автомобильных дорог городов, сельских населенных пунктов существенно ограничена, отсутствие обходов населенных пунктов приводит к ускоренному износу их улично-дорожных систем, оказывает негативное влияние на экологическую среду.

Имеется существенный разрыв в качественных показателях между транспортно-эксплуатационными показателями автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и сетью автомобильных дорог, обеспечивающих преимущественно социальные потребности муниципальных районов. Неудовлетворительные потребительские свойства последних сдерживают социально-экономическое развитие села, являются причиной неуправляемой и неэффективной миграции сельского населения в инфраструктурно обеспеченные территории.

Качество сети дорог, обеспечивающих транспортную доступность садоводческих массивов, не соответствует действующим нормативным требованиям к их транспортно-эксплуатационному состоянию.

Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования местного значения практически сопоставима с сетью дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения. При этом муниципальные образования Красноярского края не располагают необходимыми финансовыми ресурсами не только для строительства и реконструкции автомобильных дорог, но и для обеспечения комплекса работ по содержанию автомобильных дорог и их ремонту.

В связи с отсутствием средств в муниципальных образованиях практически не выполняются работы по диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них (за исключением городских округов, где диагностика проводится, но не в полном объеме). В результате, отсутствуют единые объективные данные о техническом состоянии имеющихся автомобильных дорог.

Кроме того, по состоянию на 01.01.2019 только 14% от сети автомобильных дорог общего пользования местного значения должным образом зарегистрированы и имеют правоустанавливающие документы. В результате практически отсутствуют документально подтвержденные данные о протяженности сети автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Финансирование дорожных работ из местных бюджетов практически не осуществляется и носит эпизодический характер при возникновении критических дефектов, а также в рамках исполнения предписаний надзорных органов, при условии незначительных затрат на восстановление эксплуатационных характеристик автомобильных дорог.

В сложившихся условиях в целях обеспечения сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения и их развития



подпрограммой № 1 предусматривается предоставление субсидий из средств дорожного фонда Красноярского края бюджетам муниципальных образований Красноярского края на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Кроме того, в связи с высокой социальной значимостью вопросов обеспечения транспортной доступности населенных пунктов в северных территориях Красноярского края, садоводческих, огороднических некоммерческих товариществ подпрограммой № 1 также предусматриваются средства субсидий из средств дорожного фонда Красноярского на содержание зимних автомобильных дорог и ремонт подъездов к указанным товариществам.

Возникновение диспаритета между темпами развития краевой экономики и уровнем обеспеченности автодорожной инфраструктурой экономических процессов возникло в результате двух причин институционального и исторического характера.

Первая причина – дефицит финансирования работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных свойств дорожной сети. В результате недостаточного финансирования в период 2003 – 2019 годов выполняемые объемы работ по содержанию и ремонту дорог не обеспечивали восстановления ежегодного износа, в результате чего к 01.07.2019 – 4772,72 км автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения не соответствуют ни потребительским свойствам, ни нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию дорог и требуют безотлагательного ремонта.

Возникновение так называемого «отложенного ремонта» является причиной повышения капиталоемкости отложенных работ, так как в этом случае мероприятия по ремонту уже не являются текущими, а могут быть перенесены в разряд капитальных.

Кроме того, в последние годы практически отсутствует строительство и реконструкция автомобильных дорог.

Второй причиной несоответствия темпов развития краевой экономики качественным показателям краевой дорожной сети является историческое изменение экономических приоритетов.

В период создания транспортного автодорожного каркаса (60 – 80-е годы прошлого столетия) была поставлена и решена задача обеспечения автодорожной доступности в наиболее густонаселенных районах центра и юга Красноярского края на основе безальтернативных радиально-стержневых транспортных схем. Несмотря на принимаемые меры, в последние годы, конфигурация сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения все еще имеет преимущественно радиальную структуру с недостаточным числом соединительных и хордовых дорог. Подобная организация сети имеет недостаточную эффективность в связи с увеличением протяженности маршрутов движения и, как следствие, перепробегом автомобильного транспорта. Связь соседних районных центров из-за отсутствия дорожной

сети по кратчайшим направлениям и близко расположенных сельских населенных пунктов, относящихся к разным районам, осуществляется через региональную и федеральную дорожную сеть, что приводит, с одной стороны, к их перегрузке, а с другой – к неэффективности перевозок.

Принятый в последние годы вектор развития Красноярского края, ориентированный на рост добычи и переработки в горно-добывающей, нефтегазовой и лесной отраслях, формирует новые центры инвестиционной деятельности, расположенные в северных территориях края (Богучанский, Кежемский, Северо-Енисейский районы, Эвенкийский муниципальный район). Исторически сеть автомобильных дорог в указанных территориях была крайне не развита. Отсутствие автодорожного доступа к участкам нефтегазоносной площади и лесосырьевым ресурсам сдерживает развитие инвестиционных процессов в реальном секторе экономики, который на ближайшую и среднесрочную перспективу должен стать основой экономического развития края. Это, в свою очередь, означает необходимость создания нового транспортного комплекса Красноярского края, который будет в полной мере ориентирован на историческую смену экономических приоритетов.

Причиной существующего неудовлетворительного состояния сети автомобильных дорог общего пользования местного значения является отсутствие необходимых финансовых, кадровых, материальных ресурсов для проведения регламентных дорожных работ.

#### 5.1.2. Анализ причин возникновения проблемы, включая правовое обоснование

В результате недостаточного ежегодного финансирования работ по содержанию, ремонту и модернизации автомобильных дорог ухудшается транспортно-эксплуатационное состояние существующей сети автомобильных дорог в Красноярском крае.

Основной задачей, стоящей перед отраслью, является обеспечение сохранности автомобильных дорог и искусственных сооружений регионального и межмуниципального значения стоимостью основных фондов более 40 млрд рублей.

Прогнозируемый рост количества транспортных средств, увеличение грузоподъемности и объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к увеличению интенсивности движения и осевых нагрузок. Это обуславливает неотложную потребность в развитии, совершенствовании и модернизации сети автомобильных дорог Красноярского края в соответствии с темпами социально-экономического развития и уровнем автомобилизации.

Формирование транспортной доступности территорий края является ключевой основой развития региона. Путем развития сети автомобильных дорог будут созданы условия для свободного передвижения людей и грузов по территории края.

В связи с неудовлетворительным состоянием подъездов к отдаленным сельским населенным пунктам, особенно в осенне-весенний период, сокращается сельскохозяйственная деятельность и идет отток из сельских поселений трудоспособного населения в города.

Из года в год люди расплачиваются жизнью или получают увечья из-за простой ошибки во время движения. Человеческий фактор не позволяет полностью предотвратить ошибок, как водителей, так и пешеходов. Тем не менее, можно смягчить последствия столкновений, повысив безопасность автомобильных дорог. Более того, можно снизить уровень риска, если уделять больше внимания безопасности поведения на автомобильных дорогах.

Решение задачи обеспечения безопасности дорожного движения обусловлено социально-экономической остротой проблемы.

В части формирования инновационного климата, внедрения инновационных технологий для проведения дорожно-мостовых работ планируется продолжить работу по разработке и внедрению новых технологий и материалов, применяемых при производстве дорожно-мостовых работ, позволяющих увеличить нормативные межремонтные сроки и снизить расходы на энерго- и ресурсопотребление.

Обеспечением сохранности и модернизации существующей сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и искусственных сооружений на них является проведение ремонтных работ на объектах, требующих незамедлительного ремонта по результатам диагностики и обследования автомобильных дорог, а также восстановление их технических параметров до первоначального состояния, отвечающего нормативным требованиям.

Обеспечением безопасности дорожного движения является проведение мероприятий, предупреждающих дорожно-транспортные происшествия на сети автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, и сведение к минимуму тяжести последствий в результате дорожно-транспортных происшествий, сокращение числа погибших и травмированных в результате дорожно-транспортных происшествий.

Формирование транспортной доступности территорий края обеспечивается строительством и реконструкцией автомобильных дорог общего пользования.

Обеспечение сохранности и модернизация автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них обеспечивается приведением сети автомобильных дорог общего пользования местного значения в проезжее состояние, что позволит повысить уровень жизни населения края.

Комплексный подход к поставленным задачам позволит в условиях ограниченных бюджетных средств значительно улучшить показатели аварийности на всей сети автомобильных дорог за счет снижения аварийности, в том числе на аварийно-опасных участках дорожной сети, а также решить проблему сокращения разрывов между ежегодными

нормативными объемами восстановительного ремонта и накопившегося за 10-летний период «недоремонта» дорог и дорожных сооружений и обеспечить сохранность капиталоемких дорожных сооружений.

В результате, уровень оказываемых услуг в части обеспечения комфортности, мобильности, безопасности и доступности автомобильных дорог существенно повысится.

Правовым обоснованием необходимости разработки подпрограммы № 1 являются:

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

Закон Красноярского края от 09.12.2010 № 11-5430 «О разграничении полномочий органов государственной власти Красноярского края в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности, организации проведения технического осмотра транспортных средств».

### 5.1.3. Описание цели и задач подпрограммы № 1

Целью подпрограммы № 1 является обеспечение сохранности, модернизация и развитие сети автомобильных дорог Красноярского края.

Для достижения цели необходимо решить следующие задачи:

осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения;

обеспечение осуществления дорожной деятельности органами местного самоуправления муниципальных образований Красноярского края в отношении автомобильных дорог общего пользования местного значения.

### 5.1.4. Сроки реализации подпрограммы № 1

Подпрограмма № 1 реализуется с 2014 по 2023 год.

5.1.5. Планируемое изменение объективных показателей, характеризующих уровень социально-экономического развития в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности, качество жизни населения и их влияние на достижение задач программы

Результатом достижения цели подпрограммы № 1 определен следующий показатель:

обеспечение поэтапного перехода на нормативный уровень содержания автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в соответствии с действующими нормативами к 2022 году на уровне 40 процентов;

обеспечение содержания муниципальными образованиями Красноярского края автомобильных дорог общего пользования местного значения – 17 196,7 км;

#### 5.1.6. Характеристика изменения состояния окружающей среды

Реализация мероприятий, предусмотренных подпрограммой № 1, позволит существенно снизить вредное воздействие на окружающую среду. Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог позволит снизить:

выбросы отработанных газов в атмосферу;  
уровень шумового воздействия и загрязнения придорожных полос;  
пылеобразование.

#### 5.1.7. Экономический эффект в результате реализации мероприятий подпрограммы № 1

Экономический эффект от реализации мероприятий подпрограммы № 1 будет достигнут за счет снижения себестоимости перевозок грузов и пассажиров в результате увеличения средней скорости движения и снижения транспортных издержек, снижения ущерба от дорожно-транспортных происшествий в результате снижения аварийности в связи с улучшениями дорожных условий.

### 5.2. «Развитие транспортного комплекса»

Подпрограмма «Развитие транспортного комплекса» представлена в приложении № 2 к программе (далее по тексту программы – подпрограмма № 2).

5.2.1. Описание общекраевой проблемы, на решение которой направлена реализация подпрограммы № 2, содержащие объективные показатели, характеризующие уровень социально-экономического развития в области транспорта, качество жизни населения, тенденции развития

Транспортная система Красноярского края включает автомобильный, городской электрический, железнодорожный, внутренний водный и воздушный виды транспорта.

Развитие транспорта и других отраслей экономики тесно взаимосвязано. Характер подвижности населения, уровень развития производства и торговли определяют спрос на услуги транспорта. Вместе с тем, транспорт является системообразующим фактором, влияя на уровень жизни и развития производительных сил. Пассажирский транспорт как одна из социально значимых отраслей экономики играет достаточно большую роль в обеспечении качества жизни населения. От эффективности

функционирования пассажирского транспортного комплекса во многом зависит сохранение социальной и экономической стабильности региона.

Сдерживающими факторами развития транспортного комплекса Красноярского края являются следующие.

#### 1. Недостаточный уровень развития транспортной инфраструктуры.

Плотность сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Красноярского края составляет 6,04 км/1000 кв. км. Данный показатель является самым низким среди регионов Сибирского федерального округа. В целом по России Красноярский край по данному показателю находится на 79 месте.

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения составляет 14 257,5 км, по состоянию на 01.07.2019 3 987,8 (28 %) километров дорог находятся в неудовлетворительном состоянии, несоответствующем нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию автомобильных дорог.

На внутренний водный транспорт влияет неудовлетворительное состояние гидротехнических сооружений, транспортной инфраструктуры. Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта необходимо в целях оптимизации экономических механизмов «северного завоза». Кроме того, для развития водного транспорта необходимо создание на базе речных портов г. Красноярска терминальных комплексов многоцелевого назначения.

Одной из основных проблем в сфере воздушного транспорта является неудовлетворительное состояние наземной и аэродромной инфраструктуры, аэропортов, посадочных площадок и вертодромов. Для развития воздушного транспорта необходимо создание международного транспортного хаба грузовых перевозок и производственно-логистического центра (узлового распределительного центра воздушных перевозок) на базе международного аэропорта Красноярск имени Д.А. Хворостовского (далее по тексту программы – аэропорт Красноярск), а также расширение сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов.

#### 2. Износ подвижного состава.

Для всех видов пассажирского транспорта и отрасли в целом общей проблемой является высокий износ подвижного состава.

В целях достижения планируемых показателей развития отрасли министерство транспорта Красноярского края разрабатывает нормативные правовые акты, проводит организационные мероприятия, в связи с низким пассажиропотоком и государственным регулированием тарифов субсидирует предприятия транспорта, которые осуществляют перевозку пассажиров, координирует деятельность краевых унитарных предприятий в области транспорта, а также организует их взаимодействие с федеральными органами государственной власти, органами государственной власти Красноярского края и органами местного самоуправления муниципальных образований Красноярского края.

### 5.2.2. Анализ причин возникновения проблемы, включая правовое обоснование

Развитие транспорта и других отраслей экономики тесно взаимосвязаны. Характер подвижности населения, уровень развития производства и торговли определяют спрос на услуги транспорта.

Одной из основных проблем транспортного комплекса является убыточность перевозок пассажиров по ряду объективных причин:

- активная миграция населения;
- рост уровня автомобилизации;
- увеличение объемов услуг легкового такси.

Кроме того, регулярно увеличиваются цены на топливо, автошины, запасные части к транспортным средствам, электрическую и тепловую энергии.

Для решения проблем, связанных с доступностью транспортных услуг для населения Красноярского края, а также с целью комплексного развития транспортной отрасли края для полного и эффективного удовлетворения потребностей населения и экономики в сфере транспортных услуг планируется решить следующие задачи:

1. Развитие рынка транспортных услуг Красноярского края и повышение эффективности его функционирования.

2. Обеспечение равной доступности услуг общественного транспорта на территории региона для отдельных категорий граждан.

В рамках первой задачи предполагается создание условий, обеспечивающих равный доступ к транспортной инфраструктуре организаций, оказывающих транспортные услуги.

На железнодорожном транспорте планируется предоставление субсидий в целях возмещения недополученных доходов, возникающих в связи с государственным регулированием тарифов, сборов и платы на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении.

На автомобильном транспорте запланировано предоставление субсидий в целях возмещения недополученных доходов, возникающих в связи с регулярными перевозками пассажиров автомобильным транспортом на маршрутах с небольшой интенсивностью пассажиропотока.

На водном транспорте запланировано предоставление субсидий:

в целях возмещения недополученных доходов, возникающих в связи с государственным регулированием тарифов на перевозки пассажиров внутренним водным транспортом в местном сообщении, внутренним водным транспортом в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях;

на финансовое обеспечение затрат на ремонт флота;

на финансовое обеспечение затрат, связанных с приобретением новых пассажирских судов класса Российского Речного Регистра «М-ПР» для работы в Енисейском бассейне внутренних водных путей, на условиях финансовой аренды (лизинга).

На воздушном транспорте запланировано предоставление субсидий:

в целях возмещения недополученных доходов, возникающих в связи с государственным регулированием тарифов на перевозки пассажиров воздушным транспортом на местных авиалиниях, воздушным транспортом в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях;

на финансовое обеспечение части затрат на уплату лизинговых платежей и уплату вознаграждений за выдачу банковской гарантии за воздушные суда;

на финансовое обеспечение части затрат на поддержание летной годности воздушных судов;

в целях возмещения недополученных доходов от осуществления региональных воздушных перевозок пассажиров;

на финансовое обеспечение части затрат на реновацию парка воздушных судов и мероприятий, необходимых для ввода их в эксплуатацию.

Кроме того, запланированы мероприятия по развитию метрополитена и предоставлению субсидии бюджету муниципального образования город Красноярск на строительство участка первой линии метрополитена в г. Красноярске.

Также предусмотрено предоставление субсидии ГПКК «ЦТЛ» на реконструкцию магистральной рулежной дорожки в аэропорту Красноярск.

В рамках второй задачи предусматривается реализация следующих мер:

предоставление субсидии на компенсацию части потерь в доходах в связи с установлением краевым законодательством льгот по тарифам на проезд железнодорожным транспортом пригородного сообщения;

предоставление субсидии в целях возмещения недополученных доходов, возникающих в связи с предоставлением услуг общественного транспорта гражданам, оказание мер социальной поддержки которым осуществляется в виде предоставления права на проезд по территории Красноярского края на различных видах пассажирского транспорта по социальной карте (в том числе временной), единой социальной карте Красноярского края.

Исходя из анализа представленных в подпрограмме № 2 проблем, сформирован перечень приоритетных мероприятий, не обеспеченных финансированием:

1) обновление подвижного состава для всех видов пассажирского транспорта.

2) строительство, реконструкция объектов транспортной инфраструктуры края.

3) развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта, которое необходимо в целях оптимизации экономических механизмов «северного завоза».



4) создание на базе речных портов г. Красноярска терминальных комплексов многоцелевого назначения

5) создание международного транспортного хаба грузовых перевозок и производственно-логистического центра (узлового распределительного центра воздушных перевозок) на базе аэропорта Красноярск и расширение сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов.

### 5.2.3. Описание цели и задач подпрограммы № 2

Целью подпрограммы № 2 является комплексное развитие транспортной отрасли Красноярского края для полного и эффективного удовлетворения потребностей населения и экономики края в транспортных услугах.

Для реализации цели необходимо решение следующих задач:

развитие рынка транспортных услуг края и повышение эффективности его функционирования;

обеспечение равной доступности услуг общественного транспорта на территории края для отдельных категорий граждан.

### 5.2.4. Сроки реализации подпрограммы № 2

Подпрограмма № 2 реализуется с 2014 по 2030 год.

### 5.2.5. Планируемое изменение объективных показателей, характеризующих уровень социально-экономического развития в области транспорта, качество жизни населения и их влияние на достижение задач программы

Результаты достижения цели подпрограммы № 2 определены следующими изменениями показателей:

количество перевезенных пассажиров по субсидируемым перевозкам к 2022 году составит 9 698,6 тысяч человек;

количество поездок по социальным картам льготными категориями граждан, для которых краевым законодательством предусмотрено предоставление права проезда по социальной карте, к 2022 году достигнет 84 996,1 тысяч поездок.

### 5.2.6. Характеристика изменения состояния окружающей среды

Министерством транспорта Красноярского края с 2015 года организовываются и проводятся конкурсы на право заключения договоров на организацию пассажирских перевозок автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам пригородного и междугородного сообщения. Одним из критериев конкурсного отбора перевозчиков является наличие экологического класса транспортного средства ЕВРО-3 или ЕВРО-4

у заявленных транспортных средств. За данный показатель перевозчикам начисляются дополнительные баллы.

Кроме того, министерство транспорта Красноярского края способствует развитию пассажирских перевозок электрическим транспортом, который является экологически чистым и не загрязняет окружающую среду.

#### 5.2.7. Экономический эффект в результате реализации мероприятий подпрограммы № 2

Развитие транспорта и других отраслей экономики тесно взаимосвязано. Характер подвижности населения, уровень развития производства и торговли определяют спрос на услуги транспорта. Вместе с тем, транспорт является системообразующим фактором, влияющим на уровень жизни и развития производительных сил. Пассажирский транспорт, как одна из социально значимых отраслей экономики, играет достаточно большую роль в обеспечении качества жизни населения. От эффективности функционирования пассажирского транспортного комплекса во многом зависит сохранение социальной и экономической стабильности региона.

Экономический эффект в результате реализации мероприятий подпрограммы № 2 – это стабильное функционирование пассажирского транспорта Красноярского края.

Кроме того, при эффективной организации транспорта положительный экономический эффект обеспечивается во всех отраслях экономики края.

#### 5.3. «Региональные проекты в области дорожного хозяйства, реализуемые в рамках национальных проектов»

Подпрограмма «Региональные проекты в области дорожного хозяйства, реализуемые в рамках национальных проектов» представлена в приложении № 3 к программе (далее по тексту программы – подпрограмма № 3).

5.3.1. Описание общекраевой проблемы, на решение которой направлена реализация подпрограммы № 3, содержащие объективные показатели, характеризующие уровень социально-экономического развития в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности, качество жизни населения, тенденции развития

Красноярский край является крупным транспортно-распределительным и транзитным узлом Сибирского федерального округа. Транспортный комплекс Красноярского края представлен всеми видами транспорта, включая трубопроводный.

Общая сеть автомобильных дорог Красноярского края составляет 43,8 тыс. км, из них:

14,1 тыс. км – автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального значения;

17,0 тыс. км – автомобильные дороги общего пользования местного значения;

1,2 тыс. км – автомобильные дороги общего пользования федерального значения;

9,1 тыс. км – сезонные автомобильные дороги (автозимники);

2,4 тыс. км – ведомственные автомобильные дороги.

Красноярская агломерация – одна из крупнейших агломераций в Сибири и в России. Численность населения агломерации-миллионера в настоящее время составляет более одного миллиона трехсот тысяч человек и по прогнозам к 2020 году может составить 1,5 миллиона человек.

Кроме Красноярска (1 млн 54 тыс. чел.), Красноярская агломерация включает в себя следующие городские округа и муниципальные районы:

ЗАТО г. Железногорск (102 тыс. чел.), г. Дивногорск (29 тыс. чел.), г. Сосновоборск (35,5 тыс. чел.), Манский район (16 тыс. чел.), Сухобузимский район (20 тыс. чел.), Емельяновский район (48 тыс. чел.), Березовский район (около 20 тыс. чел.).

В перечень программных мероприятий по совершенствованию транспортного комплекса Красноярской агломерации включены дороги следующего значения:

1) автомобильные дороги общего пользования федерального значения Р-255 «Сибирь» и Р-257 «Енисей»;

2) автомобильные дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения Красноярского края;

3) автомобильные дороги общего пользования местного значения (улично-дорожная сеть) г. Красноярска.

Автомобильные дороги общего пользования федерального значения Р-255 «Сибирь» и Р-257 «Енисей».

Федеральная автомобильная дорога Р-255 «Сибирь» в Красноярском крае проходит от границы с Кемеровской областью км 557 до границы с Иркутской областью км 1176, включая обход г. Красноярска, обход г. Канска, обход Нижней Поймы. Федеральная автомобильная дорога Р-255 «Сибирь» проходит по 11 районам Красноярского края (Боготольский, Ачинский, Козульский, Емельяновский, Березовский, Манский, Уярский, Рыбинский, Канский, Иланский, Нижнеингашский).

Федеральная автомобильная дорога Р-257 «Енисей» берет свое начало от г. Красноярска до границы с Монголией км 15 до км 445 + 600. По Красноярскому краю с км 15 по км 257 + 250 и с км 424 по км 445 + 600 проходит по следующим районам Красноярского края: Емельяновский, Козульский, Балахтинский, Новоселовский, Минусинский. В границах Республики Хакасия с км 257 + 250 по км 424 проходит по следующим районам Республики Хакасия: Богградский, Усть-Абаканский, Алтайский.

Сеть автомобильных дорог общего пользования федерального значения, попадающих в границы Красноярской агломерации, является

наиболее загруженной и аварийно-опасной. Большие потоки автомобильного транспорта, стекающиеся в административный центр Красноярского края, требуют соответствия дорог высоким транспортно-эксплуатационным показателям. Участки с двухполосным движением уже на протяжении последних десяти лет не справляются с потоком транспорта в границах Красноярской агломерации и требуют реконструкции.

На сегодняшний день среднесуточная интенсивность дорожного движения на подходах к городу Красноярску составляет:

Р-255 «Сибирь» км 852 – км 873 (14300 автомобилей/сутки);

Р-255 «Сибирь» км 873 – км 942 (11200 автомобилей/сутки);

Р-257 «Енисей» км 15 – км 45 (7700 автомобилей/сутки), км 45 – км 115 (3000 автомобилей/сутки).

Представленные параметры характеризуют интенсивность движения в среднем по году. В то же время, в периоды максимальной суточной маятниковой миграции (май – сентябрь) указанная величина возрастает на 20%, и именно в указанный период уверенно фиксируется всплеск дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП).

Особенно опасными являются участки двухполосного и трехполосного движения: Р-255 «Байкал» км 721 – км 746; км 758 – км 787; км 807 – км 812; км 843 – км 874; Р-257 «Енисей» км 15 – км 45, где находится основное количество аварийно-опасных участков дорожной сети.

Автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального значения Красноярского края.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в Красноярском крае на 1 января 2019 года составляет 14257,5 км.

Из них 5626,06 км (39,6%) с капитальным типом покрытия, 7952,72 (56,1%), с переходным типом покрытия (гравий, щебень), 615,41 км - грунтовые автомобильные дороги (4,3%).

Дорожная сеть общего пользования регионального и межмуниципального значения Красноярского края, по техническим категориям автомобильных дорог состоит:

I техническая категория – 24,1 км;

II техническая категория – 172,14 км;

III техническая категория – 2142,74 км;

IV техническая категория – 6952,32 км;

V техническая категория – 4287,48 км.

Из них, по данным диагностики и обследования на 01.01.2019 5237,66 километра автомобильных дорог (36,9%) не соответствуют нормативным и предельно допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию покрытий автомобильных дорог и обеспечению безопасности дорожного движения, включая прочность, ровность, коэффициент сцепления, и требуют незамедлительного ремонта.

Для сдерживания сети краевых автомобильных дорог от дальнейшего разрушения и растущего недоремонта необходимо ежегодно ремонтировать

от 600 км (11,5%) до 800 км (15,3%) нуждающихся в ремонте автомобильных дорог, при этом фактически ремонтируется от 100 до 360 км, или 1,9 – 6,9% из 5237,66 км, требующих ремонта автомобильных дорог. Все это приводит к росту протяженности автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию дорог..

За последние три года на краевых автомобильных дорогах общего пользования Красноярского края зарегистрировано 2469 дорожно-транспортных происшествий (далее по тексту программы – ДТП), повлекших гибель 508 человек и ранение 3576 человек, в том числе 537 ДТП с дорожным фактором, удельный вес которых составил 21,7%. При этом, в 2017 году при общем снижении количества ДТП в 1,4 раза увеличивается количество ДТП с сопутствующими дорожными условиями. Данный фактор обусловлен ухудшением состояния сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения. Автомобильными дорогами с наибольшей интенсивностью движения, а также с наиболее напряженной ситуацией в части обеспечения безопасности дорожного движения являются автомобильные дороги, обеспечивающие связь краевого центра с наиболее крупными населенными пунктами Красноярской агломерации.

Автомобильные дороги общего пользования местного значения (улично-дорожная сеть) г. Красноярска (далее – УДС).

Общая протяженность автомобильных дорог в г. Красноярске составляет 1169 км, из них с усовершенствованным покрытием – 894,8 км. 81% автомобильных дорог г. Красноярска имеет покрытия, нормативные межремонтные сроки которых просрочены. Следствием указанного несвоевременного выполнения ремонтных работ является несоответствие действующим нормативным требованиям участков УДС в объеме 30% от общей протяженности УДС. В то же время, интенсивность транспортного потока за 10 лет возросла на 35%, при этом срок службы дорожной одежды снизился на 20% и теперь составляет 8,8 лет. Кроме того, в городе Красноярске насчитывается 58 мостов и путепроводов.

УДС селитебной зоны г. Красноярска играет роль транзитных участков для федеральной автомобильной дороги Р-255 «Сибирь», являющейся частью маршрута Москва – Владивосток. В г. Красноярске начинаются трассы Р-257 «Енисей» и Красноярск – Енисейск. В результате фактического выполнения транзитных функций УДС г. Красноярска получает дополнительный износ.

Ежегодно в г. Красноярске в результате ДТП погибают или получают ранения сотни человек.

За последние пять лет в г. Красноярске зарегистрировано 6552 ДТП, в результате которых 675 человек погибло, 6960 ранено, в том числе в нетрезвом состоянии (5%), по превышению скорости (3,09%), при обгоне и маневрировании (0,7%), на пешеходных переходах (4,4%), при участии пешеходов (43,5%).

Наиболее аварийными являются Советский, Центральный, Железнодорожный, Октябрьский и Свердловский районы г. Красноярска.