



Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования



Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого



**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛЬНОГО
ОБРАЗОВАНИЯ ГОРОДСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ ДИКСОН
ТАЙМЫРСКОГО ДОЛГАНО-НЕНЕЦКОГО
МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА**

**Санкт-Петербург
2017**



Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования



Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого



**Министерство образования и науки Российской Федерации
Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого
Институт энергетики и транспортных систем
Научно-исследовательская лаборатория
«Промышленная теплоэнергетика»**

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛЬНОГО
ОБРАЗОВАНИЯ ГОРОДСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ ДИКСОН
ТАЙМЫРСКОГО ДОЛГАНО-НЕНЕЦКОГО
МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА**

Заместитель заведующего
научной лабораторией

А.К. Юдин

Специалист

М.Ю. Воронова

Специалист

М.П. Терлеева



Оглавление

Введение	5
1. Паспорт программы.....	7
2. Общие положения.....	10
2.1. Основные понятия	11
2.2. Современное состояние территории городского поселения Диксон	13
3. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры..	17
3.1. Анализ положения Красноярского края в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения муниципального образования городское поселение Диксон в структуре пространственной организации Долгано-Ненецкого муниципального района	17
3.2. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта	19
3.3. Характеристика сети дорог городского поселения Диксон, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог	28
3.4. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в городском поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами).....	31
3.5. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, анализ пассажиропотока, грузоперевозок	32
3.6. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	36
3.7. Анализ уровня безопасности дорожного движения.....	36
3.8. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.....	37
4. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории городского поселения	38
4.1. Рост численности населения.....	38
4.2. Жилищный фонд.....	40
4.3. Направления экономического развития	41
4.4. Развитие транспортной инфраструктуры.....	45
4.5. Снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения	56
5. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры поселения.....	58
6. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры городского поселения, и целевые показатели программы	60
7. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры городского поселения	67
8. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов), по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.....	73



9. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории городского поселения..... 75



Введение

Одним из основополагающих условий развития поселения является комплексное развитие транспортной инфраструктуры. Этапом, предшествующим разработке основных мероприятий Программы, является проведение анализа и оценка социально-экономического и территориального развития городского поселения Диксон.

Анализ и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования, а также прогноз его развития проводится по следующим направлениям:

- демографическое развитие;
- перспективное строительство;
- состояние транспортной инфраструктуры.

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры.

Основными целями программы являются:

- обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования;
- обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;
- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;
- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;
- обеспечение условий для управления транспортным спросом;
- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;



- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, а также для строительства новых объектов. Таким образом, Программа является прогнозно-плановым документом, во-первых, формулирующим и увязывающим по срокам, финансовым, трудовым, материальным и прочим ресурсам реализацию стратегических приоритетов в сфере развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, во-вторых, формирующим плановую основу взаимодействия членов местного сообщества, обеспечивающего и реализацию стратегических приоритетов, и текущее сбалансированное функционирование экономического и социального секторов муниципального образования.

1. Паспорт программы

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования городское поселение Диксон на период 2017-2032 годы
Основание для разработки Программы	<ul style="list-style-type: none"> - Градостроительный кодекс Российской Федерации; - Федеральный закон от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; - Постановление правительства Российской Федерации от 25.12.2015 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; - Генеральный план городского поселения Диксон Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района
Заказчик Программы	Администрация городского поселения Диксон, 647340, Красноярский край, Таймырский Долгано-Ненецкий муниципальный район, г.п. Диксон, ул. Водопьянова, 14
Разработчик Программы	ФГАОУ ВО «СПбПУ»
Цели Программы	<ul style="list-style-type: none"> - развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; - повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения; - повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; - создание условий для управления транспортным спросом.
Задачи Программы	<ul style="list-style-type: none"> - увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям; - повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения; - обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения; - увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей; - создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; - создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения.

<p>Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры</p>	<ul style="list-style-type: none"> - доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям; - доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения; - обеспеченность постоянной круглогодичной связи; - обеспеченность транспортного обслуживания населения.
<p>Сроки и этапы реализации Программы</p>	<p>Мероприятия Программы охватывают период 2017 – 2021 годы и на перспективу до 2032 года. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам.</p>
<p>Объемы и источники финансового обеспечения Программы</p>	<p>Общий объем финансирования Программы составляет в 2017-2032 годах – 14 843 127,1 тыс. рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.</p> <p>Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2017- 2032 годов, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.</p> <p>Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода.</p>
<p>Запланированные мероприятия программы</p>	<p>Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями. 2. 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

	<p>эксплуатационным показателям автомобильных дорог.</p> <p>3. 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.</p> <p>4. Мероприятия по организации дорожного движения. Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.</p> <p>5. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных дорожек. Реализация мероприятий позволит повысить качество пешеходного передвижения населения.</p>
--	--



2. Общие положения

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, который предусмотрен также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования, планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского поселения разрабатывается и утверждается органами местного самоуправления поселения на основании утвержденного в порядке, установленном Градостроительным Кодексом РФ, генерального плана городского поселения. Реализация программы должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Обеспечение надежного и устойчивого обслуживания жителей муниципального образования городское поселение Диксон (в дальнейшем - Поселение) транспортными услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры - одна из главных проблем, решение которой необходимо для повышения качества жизни жителей и обеспечения устойчивого развития поселения.

Решение проблемы носит комплексный характер, а реализация мероприятий по улучшению качества транспортной инфраструктуры возможна только при взаимодействии органов власти всех уровней, а также концентрации финансовых, технических и научных ресурсов.



2.1. 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.

Автомобильные дороги местного значения - автомобильные дороги в границах населенных пунктов поселений, муниципальных районов и городских округов автономного округа, за исключением автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения, частных автомобильных дорог.

Дорожная деятельность - деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию 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).

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.

Производственные объекты - сооружения, используемые при капитальном ремонте, ремонте, содержании автомобильных дорог.

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.

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.

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.

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».



2.2. Современное состояние территории городского поселения Диксон

Поселение возникло на базе поселка с одноименным названием, основанного в 1915 году (7 сентября) в связи с постройкой радиостанции на острове Диксон для обеспечения плавания экспедиции Б.А. Вилькицкого на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач». С 1916 года создана постоянно действующая гидрометеостанция. Жители поселения традиционно занимались обслуживанием навигации, наблюдениями за климатом, гидрографическими исследованиями, геологоразведкой, промыслом морского зверя, пушнины, рыбы. В апреле 1957 года после выделения Диксонского района из Усть-Енисейского, были созданы местные органы власти.

С 1 января 2006 года в соответствии с Законом Таймырского Долгано-Ненецкого автономного округа от 3 ноября 2004 года № 308 «Об установлении границ муниципальных образований Таймырского (Долгано-Ненецкого) автономного округа и наделении их статусом городских, сельских поселений, муниципального района» в границах существовавшего на 6 октября 2003 года муниципального образования «Диксонский район» образовано муниципальное образование «Городское поселение Диксон» (далее – городское поселение). Городское поселение Диксон является административно-территориальным образованием, которое входит в состав Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района.

Граница городского поселения Диксон утверждена Законом Красноярского края от 09.02.2012 № 2-54 «Об установлении границ муниципального образования Таймырский Долгано-Ненецкий муниципальный район и находящихся в его границах иных муниципальных образований». Смежества – городское поселение Дудинка, сельское поселение Караул и сельское поселение Хатанга Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района, внутренние морские воды Российской Федерации. Северная часть границы поселения совпадает с границей Красноярского края.

Административным центром муниципального образования «Городское поселение Диксон» является поселок городского типа Диксон. Поселок Диксон



расположен на побережье Карского моря, на западной оконечности Берега Петра Чичагова полуострова Таймыр и на острове Диксон, разделенном с материком полуторакилометровым проливом, в состав земель поселка также входят острова Конус, Сахалин и Северный.

Численность постоянного населения городского поселения по состоянию на 01.01.2016 года составляет 609 человек (согласно статистическим данным «Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям на 1 января 2016 года»). Расстояние до краевого центра (г. Красноярск) – 2507 км, до районного (г. Дудинка) – 650 км по воде. Расстояния от аэропорта Диксон до ближайших аэропортов: Дудинка – 506 км; Норильск («Алыкель») – 526 км; Хатанга – 750 км.

Общая площадь муниципального образования «Городское поселение Диксон» 21 895,9 тыс.га. В состав поселения входит вся Северная часть полуострова Таймыр, архипелаг Северная Земля и многочисленные острова. Кроме поселка городского типа Диксон на территории поселения имеется один сезонный пункт на острове Большевик на месте разработки месторождений россыпного золота. На материковой части и островах расположены метеостанции (постоянно действующие и законсервированные).

Действующие полярные станции: о. Голомянный, о. Диксон, о. Известий, Колба ГФ, мыс Стерлигова, мыс Челюскина.

Законсервированные полярные станции: Краснофлотские острова, о. Гейберга, о. Домашний, о. Исаченко, о. Малый Таймыр, м. Песчаный, о. Правды, Пясины, о. Русский, Солнечная бухта, СРЗА «Будёновец», о. Тыртова, о. Уединения, Ефремов палец, Усть-Таймыр, Усть-Тарей, о. Ушакова, о. Вилькицкого.

Вдоль побережья Енисейского залива, Карского моря и на островах стоят промысловые избы, места их наибольшей концентрации – правый берег Енисейского залива, берег Карского моря (берег Петра Чичагова) от поселка Диксон до мыса Стерлигова и нижнее течение реки Пясины.

Климат в районе пгт. Диксон арктический, с продолжительной суровой зимой с сильными ветрами и метелями и коротким прохладным и дождливым летом. Для него



характерны частая резкая смена погоды и неопределенность общеустановленных сезонов. По многолетним наблюдениям в Диксоне основные метеорологические явления имеют следующие характеристики:

- абсолютный минимум температуры – -45°C ;
- абсолютный максимум температуры – $+23^{\circ}\text{C}$;
- продолжительность полярной ночи – 82 дня;
- продолжительность полярного дня – 100 дней;
- начало ледообразования в бухте порта Диксон – 4 октября;
- очищение бухты Диксон ото льда – 17 июня;
- толщина льда – 166 см.

Среднегодовая температура воздуха в районе п. Диксон отрицательная и составляет $11,5^{\circ}\text{C}$.

Продолжительность безморозного периода (середина июня – вторая декада сентября) составляет всего 98 дней, при этом наиболее тёплым месяцем является август со средней температурой $+5,5^{\circ}\text{C}$.

В холодный период года на протяжении более 4,5 месяцев температура держится на уровне -20°C и ниже, а самыми холодными являются январь и февраль со средними температурами $-26,2^{\circ}$ и -25°C соответственно.

На территории муниципального образования располагаются особо охраняемые природные территории:

- Государственный природный заповедник Большой Арктический;
- Государственный природный заказник «Североземельский»;
- Государственный природный биосферный заповедник Таймырский.

Островная часть поселка. Территории поселка занимают восточную часть острова Диксон, с севера и юга омываются водами Енисейского залива, с востока – пролива Лена.

На территории поселка расположены аэропорт регионального значения Диксон, гидрометеорологическая обсерватория (зона наблюдений, хозяйственная зона, контора на ул. Папанина), три площадки баз ГСМ (Верхняя площадка, бухта Самолетная, мыс Лемберова), предприятия коммунального назначения (модульная котельная, дизельная электростанция, пожарная часть, гаражи, склады).



Постоянное население на острове отсутствует, все жители переселены в материковую часть поселка, жилые и общественные здания законсервированы.

Работники предприятий ежедневно доставляются с материка и обратно водным транспортом в период навигации и автотранспортом по зимнику в период ледостава, а в период ледохода воздушным транспортом (вертолетом Ми-8).

Острова Северный, Сахалин, Конус расположены в Енисейском заливе между островной и материковой частью поселка Диксон (между проливами Лена и Превен). Восточная часть острова Сахалин занята законсервированной базой ГСМ Диксонского морского порта. На острове Конус находится объект культурного наследия – остатки деревянных ряжевых причалов и эстакад угольной бункеровочной базы Севморпути.

Все три острова используются жителями поселка для любительской рыбной ловли.

Материковая часть поселка. Территория поселка на западе омывается водами бухт Створная, Маячная, Портовая, проливов Превен и Вега. На территории поселка сформировались достаточно четко выраженные функциональные зоны: зона производственных предприятий, жилая зона, общественно-деловая зона, зона специального назначения, зоны транспортной и инженерной инфраструктуры.



3. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

3.1. Анализ положения Красноярского края в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения муниципального образования городское поселение Диксон в структуре пространственной организации Долгано-Ненецкого муниципального района

Современная конфигурация транспортного каркаса Красноярского края сформировалась во второй половине XX века – времени наиболее интенсивного развития промышленного комплекса региона.

Формирование транспортного комплекса определялось этапами освоения и промышленного развития края. Главная широтная магистраль края сформировалась в период освоения Сибири в XVIII в., когда был построен Московский тракт. Сегодня это автомагистраль Р-255 «Сибирь». На Московском тракте были основаны и развились города Красноярск, Ачинск, Канск и др. Строительство в конце XIX в. Транссибирской железнодорожной магистрали завершило формирование основного широтного коридора и транзитного пути в направлении восток – запад. Современная конфигурация транспортного каркаса края сформировалась во второй половине XX в. – периоде наиболее интенсивного развития промышленного комплекса региона.

Для края характерно крайне неравномерное развитие и размещение производительных сил и расселения: практически все производства и абсолютное большинство населения края сконцентрированы в наиболее благоприятной для жизни и деятельности части региона, тяготеющей к Транссибу.

Уровень развития транспортной инфраструктуры края неоднороден по территориям. Для северных территорий края характерна чрезвычайно низкая плотность дорожной сети, развитие которой носит локальный характер. Основным видом транспорта является авиационный. В период навигации доставка грузов осуществляется по внутренним и морским водным путям.



Транспортный каркас территории Долгано-Ненецкого муниципального района развивался как обеспечивающий развитие производительных сил и освоение минерально-сырьевой базы, а также поддержание объектов научно-исследовательской деятельности и обслуживание инфраструктуры специального назначения.

Точечный характер расселения, крайне низкая плотность населения, сосредоточение хозяйственной деятельности в изолированных очагах ресурсно-сырьевого освоения и традиционного природопользования обуславливают низкий уровень развития транспортной системы с преимущественной ролью воздушного и водного видов транспорта.

Территория Долгано-Ненецкого муниципального района не объединена единой сухопутной транспортной сетью, также нет стабильных сухопутных связей с соседними регионами и районами Красноярского края.

Для связи с регионами России используется воздушный, речной и морской транспорт. Железнодорожный транспорт изолирован и ориентирован на обслуживание грузовых перевозок для городского округа город Норильск и ОАО «ГМК «Норильский никель».

Для обеспечения нужд производства и обслуживания населения играют большое значение сезонные виды транспорта: летом – водный транспорт (речными судами по Енисею и морскими по трассе Северного морского пути, зимой – автомобильный по зимникам). В целом, автомобильный и авиационный транспорт значительно уступают водному по грузообороту.

Административным центром муниципального образования «Городское поселение Диксон» является поселок городского типа Диксон. Поселок Диксон расположен на побережье Карского моря, на западной оконечности Берега Петра Чичагова полуострова Таймыр и на острове Диксон, разделенном с материком полуторакилометровым проливом, в состав земель поселка также входят острова Конус, Сахалин и Северный.

Городское поселение Диксон – одно из наиболее труднодоступных поселений региона, расположенное за Полярным Кругом, характеризующееся суровыми



природно–климатическими условиями, низкой плотностью населения и значительным удалением от крупных хозяйственных центров.

Особенности транспортного обслуживания в городском поселении Диксон обусловлены территориальным расположением единственного населенного пункта Диксон, включающего в себя материковую и островную части, разделенными морскими проливами. Поддержание бесперебойных круглогодичных внутрипоселковых перевозок необходимо по одному маршруту общественного пассажирского транспорта, связывающего обе части населенного пункта.

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

На территории городского поселения представлены два вида внешнего транспорта – водный и воздушный, в пределах поселка Диксон также функционирует автомобильный транспорт. Имеется ряд ведомственных объектов (полярные станции) и объектов специального назначения (пограничные заставы), связь с которыми поддерживается воздушным транспортом.

Воздушный транспорт

В отсутствие развитой системы наземных транспортных коммуникаций на территории муниципального образования воздушный транспорт осуществляет важнейшую функцию, обеспечивая регулярное, независимо от времени года, внешнее транспортное сообщение и сообщение в границах городского поселения Диксон. Инфраструктура воздушного транспорта представлена аэропортом в п. Диксон, ведомственными посадочными площадками ФПС РФ и Северного УГМС, а также авиаметеорологической станцией (АМСГ) в п. Диксон. Аэротерритория городского поселения Диксон находится в ведении Государственного унитарного дочернего предприятия «Аэронавигация Центральной Сибири», которое обслуживает полеты по воздушным линиям.

Структура воздушного пространства в границах муниципального района включает в себя международные воздушные трассы, внутрирегиональный воздушный



маршрут (Красноярск – Тура – Хатанга – Норильск – Диксон) и местную воздушную линию (Диксон – Дудинка).

В воздушном пространстве над территорией муниципального образования установлены маршруты трансполярных трасс ТП–1 и ТП–2:

- трасса ТП–1 предназначена для полетов из восточной и центральной частей Северной Америки в Индию, Пакистан и обратно. Управление движением по трассе ТП–1 осуществляется в различных зонах ответственности центров УВД РФ, в том числе по Красноярскому краю – это Диксон, Норильск, Туруханск, Подкаменная Тунгуска.
- трасса ТП–2 предназначена для полетов из восточной и центральной частей Северной Америки в Юго-Восточную Азию и обратно. Управление осуществляется в следующих зонах ответственности по Красноярскому краю: Норильск, Хатанга, Тура, Ванавара, Богучаны.

Осуществляются воздушные перевозки по региональной воздушной линии Красноярск – Хатанга – Норильск – Диксон.

К числу местных воздушных линий относится воздушная линия Диксон-Дудинка. Воздушное сообщение осуществляется вертолетом (Ми-8, Ми-8МТВ) с посадкой на вертолетную площадку на материковой части п. Диксон либо в аэропорту «Диксон».

Аэронавигационная инфраструктура.

ФГУП «Госкорпорация по организации воздушного движения».

Государственное унитарное дочернее предприятие «Аэронавигация Центральной Сибири» является филиалом федерального государственного унитарного предприятия «Госкорпорация по организации воздушного движения». Филиал обеспечивает использование воздушного пространства, управление воздушным движением, радиотехническое обеспечение и электросвязь воздушного транспорта на линиях и трассах, пролегающих над территорией Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района. Воздушное пространство над территорией муниципального образования входит в зону ответственности Хатангского центра ОрВД (сектор «Северо-Восток»).

На базе аэропорта «Диксон» действует служба «Эксплуатации радиотехнического оборудования и связи» (ЭРТОС) – филиал Хатангского центра со



штатной численностью 11 человек. Также в обеспечении воздушного движения участвует Диксонская ОАЭ, численностью 18 человек.

Метеорологическое обеспечение полетов гражданской авиации на воздушных трассах проводится на основании договоров на предоставление авиационной метеорологической информации между ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» и АНО «Метеоагентство Росгидромета».

Росгидромет.

Территория городского поселения Диксон относится к территории деятельности Северного УГМС с 2002 года в связи с присоединением к УГМС Диксонского специализированного центра по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды с сетью гидрометеостанций. В состав Диксонского СЦГМС входят оперативно-производственные подразделения, находящиеся непосредственно на острове Диксон и ряд обособленных подразделений, 1 авиаметеорологическая станция (АМСГ) в Диксоне.

Северное УГМС осуществляет исполнительные, контрольные, разрешительные, регулирующие и другие функции государственного управления в области гидрометеорологии и смежных с ней областях, мониторинга окружающей природной среды на территории поселения.

Аэропорт «Диксон»

Диксон является аэропортом 4 класса регионального значения, расположен на о. Диксон, в границах поселка. Аэропорт обслуживает воздушные суда, выполняющие пассажирские и грузовые рейсы, а также полеты по обеспечению высокоширотных экспедиций. Аэропорт находится в краевой собственности. Управление аэропортом осуществляется ГП КК «КрасАвиа», аэропорт входит в структуру компании как филиал №5. В рамках ФЦП «Развитие транспортной системы Российской Федерации на 2010-2015 годы» (подпрограмма «Воздушный транспорт») будет создано ФКП «Аэропорты Красноярья», в которое войдет и аэропорт Диксон.

Аэропорт «Диксон» располагает ИВПП размером 1520*20 м, поверхность ИВПП – плиты ПАГ-14, рулежные дорожки в количестве 2 шт., перрон.

Технические возможности данного аэродрома позволяют принимать самолеты типа Ан-24, Ан-26, Як-40, Ан-32, Ан-2, Ан-3 и другие типы ВС 3 и 4 класса. Подробные технические характеристики представлены в таблице 3.2-1.

Таблица 3.2-1. Технические характеристики аэродрома «Диксон»

№	Наименование	Ед. изм.	Данные
1	2	3	4
1	Класс		4
2	Класс аэродрома		Е
3	ИВПШ, размеры	м	1520x20
4	ГВПШ (летное поле), размеры	м	
5	Эксплуатируемые типы ВС		Ан-24, Ан-26, Л-410, Ан-32, Ан-2, Ан-3, Ми-8.
6	Типы принимаемых ВС		Ан-24, Ан-26, Як-40, Ан-32, Ан-2, Ан-3 и др. типы ВС 3 и 4 класса.

Одна из важнейших существующих проблем аэропорта – это светосигнальное оборудование ИВПШ. В настоящее время используется светосигнальная система, установленная в 1982 году после сооружения ИВПШ и является самостоятельно выполненной стыковкой двух систем ОМИ М-1 и ОМИ М-2.

Полный физический износ системы ССО приводит к тому, что в условиях полярной ночи использование системы осуществляется в течение всего лишь нескольких минут перед непосредственно подлетом воздушного судна. Это позволяет экипажу установить визуальный контакт с ИВПШ, затем после посадки система выключается.

Использование системы в течение более продолжительного промежутка время приведет к риску самопроизвольного отключения системы и вынудит ВС возвращаться в аэропорт вылета.

Вследствие невозможности обеспечения безопасности полетов необходима скорейшая установка нового светосигнального оборудования в аэропорту «Диксон».

Состояние ИВПШ аэропорта оценивается как крайне неудовлетворительное. В 2011 году под угрозой полного закрытия аэропорта был осуществлен частичный



ремонт ИВПП посредством перекладки плит с места на место. На наиболее важную зону посадки были уложены менее изношенные плиты с краев ИВПП.

В собственности Красноярского края также находится земельный участок (кадастровый номер 84:01:0020304:0106) площадью 862 606 м², расположенный по адресу Красноярский край, Таймырский Долгано-Ненецкий муниципальный район, Диксонский район, п. Диксон, северная часть аэропорта «Диксон». Разрешенное использование – для реконструкции и эксплуатации аэропорта «Диксон».

Посадочные площадки

На территории городского поселения Диксон эксплуатируются вертолетные площадки, находящиеся в муниципальной собственности и ведения метеорологической службы (см. таблицу 3.2-1), а также посадочные площадки при объектах Федеральной пограничной службы. Данные по наличию оборудованных вертолетных площадок, аэродромов вблизи сети действующих полярных станций отсутствуют.

Таблица 3.2-2. Вертолетные площадки Диксонского УГМС

№	Название	Тип покрытия	Размер, м	Нагрузка, т	Принадлежность
1.	Диксон «Южка»	бетон	21x20	13т	Муниципальная собственность
2.	Стерлигова	грунт	25x25	13т	Диксонское УГМС

Данные по наличию оборудованных посадочных площадок, вертолетных площадок, аэродромов при объектах добывающей промышленности на архипелаге Северная земля отсутствуют. Посадка осуществляется на грунт.

Водный транспорт

Водный транспорт занимает первое место в обеспечении внешних транспортных связей поселения, что обусловлено спецификой географического расположения территории.

В соответствии со ст.1 Федерального закона от 31 июля 1998г. №155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской



Федерации» (по состоянию на 5 апреля 2011 г.) прибрежные акватории Карского моря и моря Лаптевых, прилегающие к территории городского поселения Диксон, являются внутренними морскими водами Российской Федерации.

Трассы Северного морского пути связывают п. Диксон с морскими портами Арктической зоны Российской Федерации, ключевым из которых для обеспечения п. Диксон является порт «Дудинка». До 1996 года Штаб морских операций Запада Арктики находился на о. Диксон, откуда был переведен в Мурманск.

Морская трасса «Диксон-Западная Европа» – это трасса круглогодичной навигации судами любых классов, провозная способность ограничений не имеет, рейсооборот судна около 24 суток. Необходимо ледокольное обеспечение караванов в течение 9 месяцев.

Морская трасса «Диксон – Дальний Восток» – это также трасса с круглогодичным судоходством судами крупных классов при круглогодичном ледокольном обеспечении. Рейсооборот порядка 40 суток. В проливе Вилькицкого ввиду сложной навигационной и ледовой обстановки и в целях обеспечения безопасности мореплавания установлена обязательная ледокольно-лоцманская проводка судов в соответствии с действующими Правилами плавания по трассам Северного морского пути (утверждены Министерством морского флота СССР 14 сентября 1990 г.).

Трасса «Енисейск-Диксон» – трасса, навигация по которой возможна в течение 6 месяцев, судоходство на трассе обеспечивается судами типа «река-море». Рейсооборот по трассе Енисейск-Диксон-Енисейск составляет 15 суток. Основной грузопоток в Диксон направляется из морского порта Дудинка по Енисейскому заливу, который относится к прибрежным районам морского плавания.

По территории городского поселения протекает река Пяси́на, по которой возможно осуществление судоходства до порто-пункта Валек, расположенном на территории городского округа город Норильск. В настоящее время практически не используется.

Диксонский морской порт расположен в юго-восточной части Карского моря (73°30' с.ш.; 80°30' в.д.) у входа в Енисейский залив, имеет стратегическое значение



по своему географическому срединному расположению на трассе СМП. Назначение порта в настоящее время: обеспечение жизнедеятельности п. Диксон, арктических экспедиций и полярных станций, гидрометеорологическое и гидрографическое обслуживание трассы СМП. До 1995 года Диксонский морской порт имел статус государственного предприятия и находился в подчинении Департамента морского транспорта Минтранса России. В 1995 году был передан в состав Норильского комбината и до ноября 2004 г. являлся структурным подразделением Дудинского морского порта Заполярного филиала ОАО «ГМК «Норильский никель», с 01.11.2004 г. – муниципальным унитарным предприятием. Предприятие решением Арбитражного суда Красноярского края от 06.07.2010 года признано банкротом, с 01.01.2011 года производственную деятельность не осуществляет.

Закладка порта начата на основании Постановления Главсевморпути № 47 от 22 мая 1934 года, как базового порта на трассе Северного морского пути для обеспечения стоянки и бункеровки судов углем. На о. Конус в 1936г. Была организована бункеровочная угольная база с механизированными причалами, в настоящее время не эксплуатируются. Также не эксплуатируемые причальные сооружения имеются на острове Сахалин.

Таблица 3.2-3. Перечень причалов порта Диксон

№ п/п	Расположение, номер причала	Специализация
1	№1 (пирс, внешний рейд)	Генеральные грузы
2	№2 (пирс, внутренний рейд)	Генеральные грузы
3	№7 (топливный причал)	Нефтепродукты
4	Служебный, Бухта Портовая (№ 5)	Пассажирский
5	Пассажирский, о. Диксон (№ 7)	Пассажирский
6	Западный причал (о. Конус)	Вспомогательный (не эксплуатируется)
7	Южный причал (о. Конус)	Вспомогательный (не эксплуатируется)
8	о. Сахалин	Нефтепродукты (не эксплуатируется)

Глубины возле причалов (№1 и №2) 15 метров позволяют производить погрузо-разгрузочные работы на судах водоизмещением до 50 тыс. тонн.



Общий износ основных фондов и средств достигает 70 %. В 2011 году произведено внеочередное обследование Главного причала № 1 и пассажирского причала № 5. Официальных результатов обследования пока нет, предварительно планируется демонтировать средний и южных неработающие краны главного причала, переместить на их место единственный работающий северный кран и законсервировать носовую часть причала. Также намечен ремонт пассажирского причала, который может быть выполнен силами поселения.

Летняя морская навигация возможна с 10 августа по 20 сентября. Зимняя навигация возможна круглогодично при обеспечении проводки судов ледокольным флотом. Имеются крытые склады общей площадью более 4000 м², открытые складские территории до 10000 м². При укомплектовании бригад докеров-механизаторов порт способен производить перегрузку-разгрузку до 150 тыс. т навалочных грузов и до 50 тыс. т генеральных грузов. Максимальный объем грузопереработки в порту был достигнут в 1989 г. и составил 130 тыс. т в год.

Грузооборот порта в настоящее время составляет ~12,0 тыс. тонн в год. Основной грузопоток порта составляют энергоносители (уголь, ГСМ), продовольствие и прочие социально-значимые товары.

В соответствии с Распоряжениями Правительства РФ от 31 декабря 2008 г. № 2060-р порт Диксон открыт для захода иностранных судов.

Морской порт обслуживает регулярные пассажирские перевозки между материковой и островной частями п. Диксон в летний период посредством теплохода «Станислав Гуменюк». Пассажирский теплоход (катер) «Станислав Гуменюк» судно проекта № 1462, после переоборудования в 2004 году проект №1716 КТБ ОАО «ЕРП», регистрационный номер 208985, класс судна – М-ПР 2,0 (лед 20), пассажироместимость 70 человек, грузоподъемность 2,0 тонн без пассажиров.

Диксонская гидрографическая база была организована в январе 1944 года на базе лоцмейстерского отряда Архангельской гидробазы. В настоящее время Диксонская гидробаза, расположена в п. Диксон (ул. Водопьянова, д.3) и обслуживает участок СМП от о. Белый в Карском море до о. Андрея в море Лаптевых, что составляет более 1100 км по генеральному направлению СМП, т.е. более 1/5 трассы.



В задачи Диксонской гидробазы входит обеспечение безопасности судовождения на участке между меридианами 75° и 109° в.д. путем создания и обслуживания сети СНО, а также проведение исследований для составления морских карт. Действовавшая ранее сеть СНО насчитывала 400 единиц (знаки, буи и др.), в настоящее время осталось около 250 единиц. Из 7 маяков-ответчиков, подведомственных базе, 4 работают, 1 нет (видимо из-за отсутствия питания), еще о двух отсутствуют данные.

На территории городского поселения Диксон введены в эксплуатацию два объекта наземного сегмента сети ГЛОНАСС – контрольно-корректирующие станции (ККС). Контрольно-корректирующие станции находятся в ведении Объединенного арктического радионавигационного отряда (ОАРНО) ФГУП «Гидрографическое предприятие». Две станции расположены в непосредственной близости от трасс Северного морского пути: на мысе Стерлигова вблизи действующей полярной станции и ККС на о. Андрея (восточный выход из пролива Вилькицкого). Строительство контрольно-корректирующей станции на острове Андрея завершено в конце 2009 году, станция введена в эксплуатацию.

ФБУ «Госморспасслужба России». Акватории вблизи городского поселения Диксон относятся к зоне ответственности АСФ ФГУП «Мурманское бассейновое аварийно-спасательное управление». С 2012 г. планируется открытие филиала Госморспасслужбы в п. Диксон в составе специализированного морского спасательного подразделения (МСП) и морского спасательного координационного центра (МСКЦ).

Железнодорожный транспорт

В настоящее время на территории городского поселения Диксон отсутствует инфраструктура железнодорожного транспорта.

3.3. Характеристика сети дорог городского поселения Диксон, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Сеть автомобильных дорог в пределах городского поселения представлена автомобильными дорогами на территории п. Диксон. Реестр улиц муниципального образования городское поселение Диксон приведен в таблице 3.3-1 в соответствии с приложением 1 к Постановлению Администрации Городского поселения Диксон №23-п от 1 марта 2009 г. Все дороги на территории пгт. Диксон – V категории. При разработке генерального плана была принята следующая классификация автомобильных дорог:

- магистральные улицы и дороги;
- жилые улицы;
- основные проезды;
- частные автодороги.

К магистральным улицам и дорогам можно отнести широтную магистраль в южной части поселка, ул. Воронина, ул. Водопьянова, подъезд к существующему полигону ТБО, участок ул. Подгорная (подъезд к гидробазе), ул. Папанина, ул. Седова, подъезд к аэродрому. Жилые улицы – ул. Таяна и улица, соединяющая ул. Воронина и поселковую площадь.

Основные существующие проезды – подъезды к пассажирскому причалу, площадке производственной базы ПМК, поселковым кладбищам, вертолетной площадке, водозабору, складу ГСМ на о. Диксон, зоне наблюдений гидрометеорологической обсерватории, ул. Чкалова.

Частной автодорогой является автодорога по территории порта.

Таблица 3.3-1. Характеристика улично-дорожной сети п. Диксон

№	Наименование	Протяженность, м	Площадь, м ²
Материковая часть			
1	ул. Водопьянова	520	2808
2	ул. Таяна	600	3240
3	ул. Воронина	490	2940
4	ул. Подгорная	860	3612
	Проезды	1754	8770
	Площади	-	7840

	Всего:	4224	29210
Островная часть			
5	ул. Седова	600	3900
6	ул. Чкалова	525	2835
7	ул. Папанина	1060	5724
	Проезды	353	1765
	Площади	-	4512
	Всего:	2538	18736
	Итого:	6762	47946

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, расположенных на территории городского поселения Диксон, согласно приложения к Постановлению Администрации городского поселения Диксон от 17 апреля 2014 №27-П, представлен в таблице 3.3-2.

Таблица 3.3-2. Перечень автомобильных дорог местного значения общего пользования на территории городского поселения Диксон

№ п.п.	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер автомобильной дороги	№ кадастрового паспорта /кадастровый номер	Протяженность, км
п. Диксон (материковая часть)				
1.	Автомобильная дорога «Диксон – Водозабор» (кольцевая – от дома №2 по ул. Воронина, по ул. Воронина, по ул. Водопьянова через плотину водозабора до дома №2 по ул. Воронина)	04 253 ОП МП ДКС-100		4,105
1.1.	Автомобильный проезд по ул. Воронина (от дома № 2 по ул. Воронина до дома № 3 по ул. Водопьянова)	04 253 ОП МП ДКС-100-1	№ 84/13-4852 от 04.12.2013г. (84:01:0020303:36 5)	0,438
1.2.	Автомобильный проезд по ул. Водопьянова (от дома № 3 по ул. Водопьянова до дома № 30 «А» по ул. Водопьянова)	04 253 ОП МП ДКС-100-2	№ 84/13-4851 от 04.12.2013г. (84:01:0020303:36 4)	0,303
1.3.	Автомобильный проезд через плотину водозабора (от дома № 30 «А» по ул. Водопьянова, через плотину водозабора до дома №2 по ул. Воронина)	04 253 ОП МП ДКС-100-3		3,364
2.	Автомобильная дорога от перекрестка с а/д «Диксон-Водозабор» к свалке ТБО	04 253 ОП МП ДКС-101		0,4
3.	Автомобильная дорога от перекрестка с а/д «Диксон-Водозабор» к вертолетной площадке (г. Южная)	04 253 ОП МП ДКС-102		0,5
4.	Автомобильная дорога от перекрестка с а/д «Диксон-Водозабор» к кладбищу	04 253 ОП МП ДКС-103		0,22
5.	Автомобильный проезд «ТБЦ – ул. Водопьянова» (от перекрестка возле дома № 24 по ул. Водопьянова до перекрестка возле дома № 14 по	04 253 ОП МП ДКС-104	№ 84/13-4849 от 04.12.2013г. (84:01:0020303:36 6)	0,109

№ п.п.	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер автомобильной дороги	№ кадастрового паспорта /кадастровый номер	Протяженность, км
	ул. Таяна (здание торгового центра))			
6.	Автомобильный проезд от перекрестка возле дома № 28 по ул. Водопьянова до перекрестка возле дома 26 по ул. Таяна	04 253 ОП МП ДКС-105		0,125
7.	Автомобильный проезд к Таяна 8 (от перекрестка возле дома № 8 по ул. Таяна возле домов №4, 4«А» до перекрестка возле дома №8 по ул. Воронина)	04 253 ОП МП ДКС-106	№ 84/13-4850 от 04.12.2013г (84:01:0020303:36 3)	0,18
8.	Автомобильный проезд «ул. Воронина – площадь Центральная» (от перекрестка возле дома №12 по ул. Воронина до здания Администрации (ул. Водопьянова дом №14)	04 253 ОП МП ДКС-107	№ 84/13-4853 от 04.12.2013г (84:01:0020303:36 2)	0,224
9.	Автомобильный проезд от перекрестка возле дома №8 по ул. Воронина до причала №5	04 253 ОП МП ДКС-108		0,14
10.	Автомобильная дорога по ул. Подгорная (от перекрестка возле дома №2 по ул. Водопьянова до гаражей)	04 253 ОП МП ДКС-109		0,86
11.	Автомобильная дорога по ул. Таяна (от перекрестка возле дома №10 по ул. Воронина до территории ПОГЗ)	04 253 ОП МП ДКС-110		0,55
15.	Автомобильная дорога от перекрестка возле дома № 2 по ул. Воронина до грузового причала	04 253 НП ЧС ДКС-200		0,417
п. Диксон (островная часть)				
16.	Автомобильная дорога к аэропорту «Диксон» от причала №7 (по ул. Папанина, ул. Седова) до здания «Аэропорт Диксон»	04 253 ОП МП ДКС-300		2,9

Муниципалитетом также поддерживается регулярный зимник п. Диксон – о. Диксон протяженностью 5,6 км (рисунок 3-2).

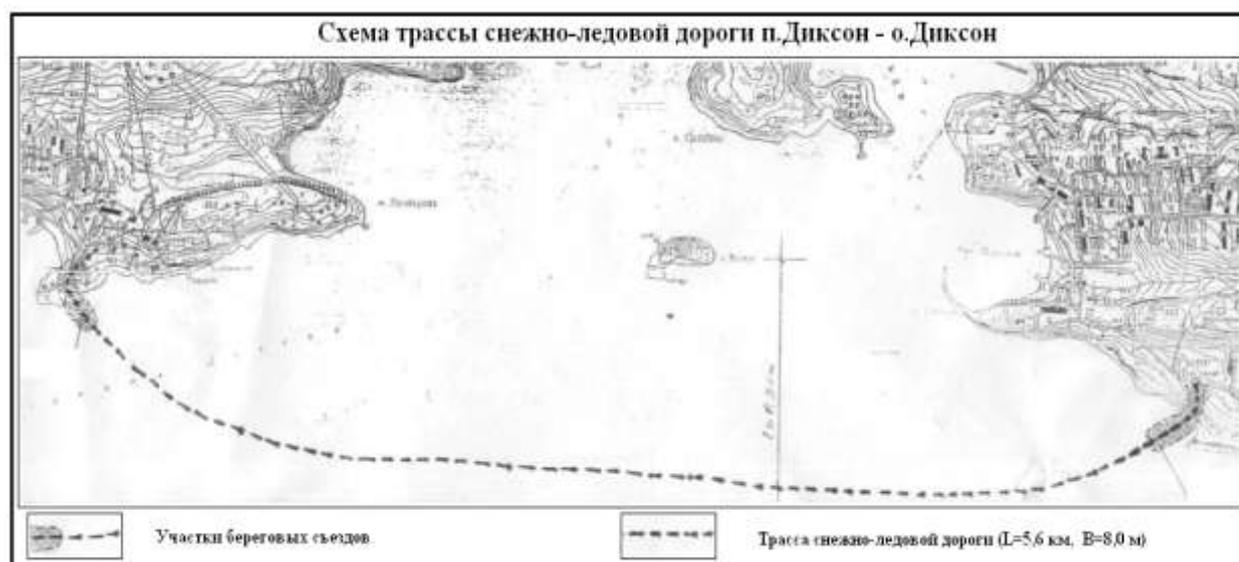


Рисунок 3-1. Схема регулярного зимника п. Диксон – о. Диксон

Практически вся улично-дорожная сеть населенного пункта находится в неудовлетворительном состоянии и требует реконструкции.

3.4. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в городском поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами)

В настоящее время в муниципальном образовании городское поселение Диксон общее количество зарегистрированных транспортных средств составляет 54 единицы.

Общее количество зарегистрированного автотранспорта по муниципальному образованию приведено в таблице 3.4-1.

Таблица 3.4-1. Количество автотранспорта и уровень автомобилизации

№ п/п	Транспортные средства	Ед. измер.	Существующее состояние (2016 г.)
1	2	3	4
1	Легковой транспорт	ед.	1
1.1	личный		
1.2	служебный	ед.	13
2	Грузовые машины	ед.	10
3	Специальные машины (УДМ, трактор, вездеход, бульдозер)	ед.	10
4	Автобусы	ед.	1 (Урал -вахтовка)
	Итого по п.п. 1-4	ед.	35
5	Мотоциклы (квадроциклы, мотороллеры) (индивидуальные)	ед.	8
	Итого индивидуального транспорта по п.п. 1.1;5	привед. ед.	9

С 2015 года в районе реки Лемберова и ее притоков, расположенных в 15-20 километрах от населенного пункта Диксон ведутся работы по геологическому изучению, поиску и оценке каменного угля месторождений, а также получена лицензия на разведку и добычу полезных ископаемых на месторождении «Малолемберовское» на участке «р. Малая Лемберова», информация о количестве используемых транспортных средств отсутствует.

3.5. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, анализ пассажиропотока, грузоперевозок

Передвижение по территории муниципального образования осуществляется с использованием личного транспорта либо в пешем порядке по территории населенных пунктов.

На территории пгт. Диксон имеется одна линия общественного пассажирского транспорта, связывающая материковую и островную части поселка. В навигационный сезон (июль-октябрь) на этой линии функционирует теплоход «Станислав Гуменюк», показатели деятельности приведены в таблице 3.5-1.

Таблица 3.5-1. Показатели деятельности внутреннего водного транспорта

Показатель	Единицы измерения	2012	2013	2014	2015	2016
1	2	3	4	5	6	7
Количество маршрутов	ед.	1	1	1	1	1
Протяженность	км	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8
Количество выполненных рейсов	ед.	152	0	140	189	166
Количество перевезенных пассажиров	чел.	7 900	0	4 009	1 753	3 062
Объем субсидий	млн. руб.	1,724	0	2,382	3,278	3,458
Пассажирооборот	пасс-км	881,6	0	784	1 096,2	962,8
Продолжительность навигации	суток	79		77	70	93

С установлением ледового покрова (декабрь – начало июня) передвижение осуществляется вездеходными транспортными средствами (вездеход, Трэкол) по регулярному автозимнику, в межсезонье – воздушным транспортом (вертолет – МИ-8Т), показатели деятельности указаны в таблице 3.5-2.

Таблица 3.5-2. Показатели деятельности внутреннего внедорожного транспорта

Показатель	Единицы измерения	2012	2013	2014	2015	2016
1	2	3	4	5	6	7
Количество маршрутов	ед.	1	1	1	1	1



Протяженность	км	15,8	15,8	15,8	15,8	15,8
Количество выполненных рейсов	ед.	904	904	904	904	904
Количество перевезенных пассажиров	чел.	9 040	9 040	9 040	8 209	7950
Объем субсидий	млн. руб.	1,09	1,19	1,21	1,60	1,71
Пассажирооборот	пасс-км	14 283,2	14 283,2	14 283,2	14 283,2	14 283,2
Продолжительность перевозок	суток	197	197	197	197	197

Общий пассажирооборот поселкового транспорта на данном направлении составляет ~2300 человек в год.

Показатели по перевозке пассажиров, почты, груза через аэропорт «Диксон» в 2012-2016 гг. представлены в таблице 3.5-3.



Таблица 3.5-3. Показатели по перевозке пассажиров, почты, груза через аэропорт «Диксон»

Виды перевозок	Кол-во отбыв./прибыв. ВС-всего (ед.)	Пассажиры, чел				Груз, тонн			Почта, тонн		
		Отправленных	Принятых	Всего	Прямой транзит	Отгружено	Разгружено	Всего	Отгружено	Разгружено	Всего
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2012 год											
Внутренние регулярные	70	704	736	1440	0	2,717	36,302	39,019	2,191	12,221	14,412
Внутренние нерегулярные	142	55	20	75	0	0,000	2,492	2,492	0,000	0,000	0,000
Внутренние всего	212	759	756	1515	0	2,717	38,794	41,511	2,191	12,221	14,412
2013 год											
Внутренние регулярные	78	658	615	1273	0	2,897	39,912	42,809	2,557	11,810	14,367
Внутренние нерегулярные	2	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Внутренние всего	80	658	615	1273	0	2,897	39,912	42,809	2,557	11,810	14,367
2014 год											
Внутренние регулярные	70	690	654	1344	0	1,684	32,295	33,979	2,756	11,061	13,817
Внутренние нерегулярные	2	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Внутренние всего	72	690	654	1344	0	1,684	32,295	33,979	2,756	11,061	13,817



Виды перевозок	Кол-во отбыв. /прибыв. ВС-всего (ед.)	Пассажиры, чел				Груз, тонн			Почта, тонн		
		Отправленных	Принятых	Всего	Прямой транзит	Отгружено	Разгружено	Всего	Отгружено	Разгружено	Всего
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2015 год											
Внутренние регулярные	80	761	812	1573	0	1,23	30,17	31,40	2,23	7,31	9,54
Внутренние нерегулярные	16	128	131	259	0	2,50	22,37	24,87	0,00	0,00	0,00
Внутренние всего	96	889	943	1832	0	3,73	52,54	56,27	2,23	7,31	9,54
2016 год											
Внутренние регулярные	90	1380	1567	2947	0	1,533	14,335	15,868	1,471	6,169	7,640
Внутренние нерегулярные	70	698	688	1386	0	4,908	68,264	73,172	0,00	0,00	0,00
Внутренние всего	160	2078	2255	4333	0	6,441	82,599	89,040	1,471	6,169	7,640



3.6. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Пешеходное движение происходит по тротуарам, а также по проезжим частям улиц, что влечет за собой хоть и малый, но риск возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения отсутствуют.

3.7. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Из всех источников опасности на транспорте наибольшую угрозу для населения представляют перебои с воздушным, водным и наземным сообщением в силу неблагоприятной погоды в условиях Крайнего Севера, а также несвоевременная уборка снега с дорог местного значения городского поселения Диксон. За последние 10 лет на территории городского поселения Диксон аварийных ситуаций и дорожно-транспортных происшествий не зарегистрировано. Риск возникновения аварийной ситуации на автомобильном транспорте крайне мал, ввиду малого количества индивидуальных транспортных средств.

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения. Для эффективного решения данной проблемы необходимо непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

В целях сокращения количества дорожно-транспортных происшествий, необходимо оборудовать улично-дорожную сеть современными средствами снижения скоростей, средствами регулирования движения. Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов. Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное

влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения. Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

3.8. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

На содержание и ремонт дорог общего пользования местного значения городского поселения Диксон (очистка от снежных заносов, вывоз снега, прямочный ремонт) из краевого бюджета было выделено:

- 2014 г. - 2832,00 тыс. руб.;
- 2015 г. - 3363,231 тыс. руб.;
- 2016 г. - 3363,231 тыс. руб.;
- 2017 г. - 3542,206 тыс. руб.

Более наглядно объем выделяемых средств представлен на рисунке ниже.

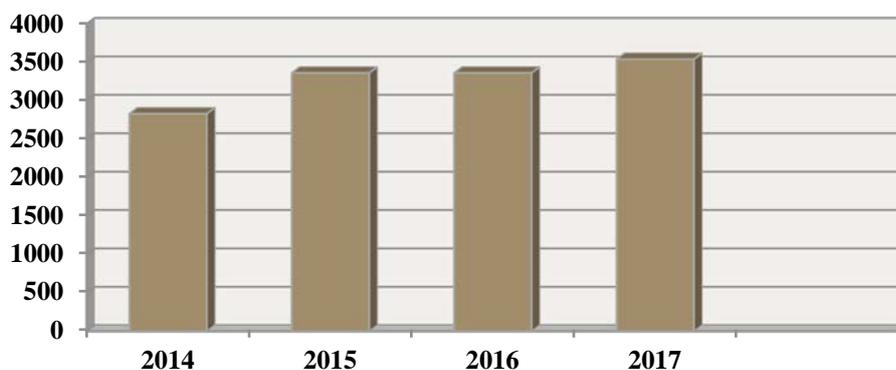


Рисунок 3-2. Объем выделяемых средств на финансирование транспортной инфраструктуры в городском поселении Диксон в период 2014-2017 гг.

Как видно из рисунка диаграммы, объем финансирования транспортной инфраструктуры в городском поселении Диксон за 2017 год увеличился по отношению к 2014 году на 710,206 тыс. руб., что составляет 25%.



4. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории городского поселения

4.1. Рост численности населения

Прогнозирование развития транспортной инфраструктуры опирается на анализ демографической ситуации на территории, процессов рождаемости и смертности, миграции населения, анализ структуры населения, поскольку основная цель транспортной инфраструктуры – это удовлетворение потребностей населения.

При относительной стабильности российской экономики на расчетный срок можно рассчитывать и на положительный естественный прирост населения и нулевую миграцию. Таким образом, по генеральному плану на расчетный срок предусматривается оптимистический прогноз развития городского поселения Диксон.

Прогнозная численность населения муниципального образования в 2018 году составит 620-700 человек.

В соответствии с «Генеральным планом муниципального образования городское поселение Диксон» численность населения к 2032 году составит 2000 человек. Такая численность населения возможна при условии, что будет работа по разработке угольного разреза в районе мыса Чайка (р. Лемберово), если добыча не начнется, то численность останется на прежнем уровне.

Постоянное снижение численности населения за последний период объясняется сокращением рабочих мест на предприятиях и организациях поселка, уходом с территории федеральных структур.

Таким образом, основным фактором, определяющим численность населения поселка, является количество рабочих мест. Соответственно, прогноз численности населения выполнен исходя из прогнозируемого хозяйственного развития и проектного трудового баланса.

Изменения в структуре занятости к 2020 году незначительны, согласно генеральному плану:

1. Размещение таможенного поста, филиалов спасательных служб (ФГУ «Служба ЕС АКПС» и ФБУ «Госморспасслужба России»).
2. Восстановление Диксонского морского порта как обеспечивающего транзит генеральных грузов для доразведки и освоения Сырадасайского месторождения. Кадровое обеспечение деятельности порта предполагается преимущественно за счет специалистов, ранее перераспределенных в жилищно-коммунальное хозяйство и социальную сферу. Освоение собственно месторождения и строительство объектов транспортной инфраструктуры предполагается вахтовым способом.
3. Строительство предприятия по переработке рыбы определит рост занятости в сфере промышленности.

Прогнозируемые изменения в структуре занятости к 2032 году, согласно генеральному плану, связаны главным образом с развитием устройств внешнего транспорта. В условиях отсутствия специализированной документации проектная потребность кадров взята (по минимальному пределу) из аналогов – фактического числа занятых на транспорте в муниципалитетах РФ, обеспечивающих смешанное железнодорожно-водное сообщение, проектов угольных терминалов в Усть-Луге, Беломорске и Мурманске. Соответственно прогнозируется некоторое развитие непромышленной сферы.

Освоение природно-ресурсного потенциала остальной территории поселения будет осуществляться за счет развития сети вахтовых поселков. В настоящее время функционирует три вахтовых поселка – на базе месторождений россыпного золота Лагерное, Студеное и Голышева на о. Большевик, в районе Малолемберовского угольного месторождения и мысе Чайка. Прогнозируется формирование следующих вахтовых поселков:

- Сырадасай - на базе месторождения коксующихся углей и углеобогадательной фабрики с численностью населения около 2000 чел.;
- поселки Большевик-1 и Большевик-2 на о. Большевик на базе месторождений коренного золота Грозненское и Нижнелиткенское с численностью населения около 200 чел. каждый;
- Тарейский – на базе россыпей платиноидов с содержанием руды благородных металлов с численностью населения около 100 чел.;
- сезонные вахтовые поселки на базе месторождений россыпного золота и платиноидов Паландер и Унга;
- сезонные вахтовые поселки на базе месторождений в районе Малолемберовского угольного месторождения и мысе Чайка.



4.2. Жилищный фонд

Площадь эксплуатируемого жилищного фонда в пгт. Диксон в 2017 году составляла 16835 м², из них около 2783 м² – неиспользуемый жилищной фонд. Все жилье находится в муниципальной собственности, управляющая организация – МУП «Диксонсервис». 100 % жилищного фонда охвачено всеми видами благоустройства.

Фактическая жилищная обеспеченность – 22,9 м² на 1 человека. Показательно, что в условиях действующих жилищно-коммунальных тарифов данный уровень обеспеченности полностью удовлетворяет фактический спрос населения.

Подавляющая часть жилых зданий в материковой части поселка и все здания островной части законсервированы. Общая площадь законсервированного фонда составляет 47,554 тыс.м², в том числе материковая часть -10,059 тыс.м²; островная часть – 20,661 тыс.м².

После 1991 г. ввод в эксплуатацию новых жилых зданий не осуществлялся. В южной части поселка имеется объект незавершенного строительства – 5-этажный капитальный дом общей площадью около 3600 м² (Воронина – 4а).

Таким образом, с учетом вероятного расселения сопряженного населения и убыли некапитальных домов, к 2020 г. потребуется ввод в эксплуатацию нового жилищного фонда. Приоритетным объектом нового жилищного строительства по определению является незавершенный дом Воронина – 4а, площадь которого с резервом покрывает расчетную потребность.

Строительство новых жилых зданий к 2032 году генеральным планом предусматривается на площадках законсервированных зданий. В процессе проектирования жилых зданий необходимо проведение обследования, определяющего экономическую целесообразность их капитального ремонта и расконсервации, но по предварительной оценки, наиболее вероятен их снос со строительством новых зданий.

Рекомендуемое размещение новых жилых зданий определено с учетом необходимости сохранения сложившейся (наиболее эффективной в данных природно-климатических условиях) планировки, обеспечения компактности поселка и близости



к инженерным коммуникациям. Строительство новых зданий рекомендуется в 4-5-этажном капитальном исполнении.

Общее количество нового жилфонда, согласно генеральному плану, к 2032 году составит 35,6 тыс. м².

4.3. Направления экономического развития

В связи с исторически сложившейся специализацией, суровыми климатическими условиями, значительной удаленностью от крупных хозяйственных центров городское поселение не получило масштабного социально-экономического значения.

Сфера промышленности на территории городского поселения Диксон представлена производством энергетической продукции: электрической, тепловой энергии, водоснабжением, производством хлебобулочной продукции, в незначительной степени рыболовством. В структуру промышленных предприятий сегодня входит 3 хозяйствующих субъекта (ООО «Арктика», ООО «Таймырэнергоресурс» и ООО «СКиФ»).

Производство в поселении определяется внутренними потребностями. Однако, в перспективе, можно ожидать изменения существующей структуры производства за счет включения в нее сведений о реальном объеме промышленного производства компаний –недропользователей.

Направления перспективного развития поселения: не обладая очевидной инвестиционной привлекательностью для малого и среднего бизнеса, из-за ряда исторических и географических факторов, муниципальное образование способно развиваться исключительно параллельно с реализацией крупных программ и проектов в сфере недропользования, транспорта, обеспечения национальной безопасности РФ.

К подобным проектам относится освоение месторождений каменного угля, геологическое изучение, разведка и добыча золота, а также общераспространенных



полезных ископаемых: долерита, песчаников, алевролитов, аргиллитов, проведение комплексных геофизических, сейсморазведочных работ и исследований.

Уже 2017 году результатом подобной деятельности стал рост собственных доходов бюджета поселения, за последние два года увеличившись более чем в два раза, что позволяет определять сферу недропользования наиболее перспективным направлением экономики территории.

Проектное развитие хозяйственной деятельности поселения включает:

- организацию добычи и переработки углей;
- развитие добычи и обогащения золота;
- развитие пищевой промышленности;
- развитие транспортного комплекса;
- развитие энергетического комплекса.

Одним из таких проектов является освоение месторождений каменного угля в районе реки Лемберова и ее притоков, расположенных в 15-20 километрах от населенного пункта Диксон. В текущем году группой компаний УК «Востокуголь» была продолжена работа по геологическому изучению, поиску и оценке каменного угля месторождений, а также получена лицензия на разведку и добычу полезных ископаемых на месторождении «Малолемберовское» на участке «р. Малая Лемберова». В рамках данной лицензии компаниями –недропользователями уже в 2018 году планируется реализация первого этапа промышленного освоения недр с годовой проектной мощностью 400 тыс.тонн.

Месторождение коксующихся углей Сырадасайское в настоящее время подготавливается к освоению. Лицензионный участок недр находится в 105-120 км юго-восточнее пгт. Диксон. Площадь лицензионного участка составляет 615 км², срок пользования участком – 25 лет. При ежегодном уровне добычи на Сырадасайском месторождении в 10-15 млн. т, угля, обеспеченность запасами угледобывающего предприятия составит 500-350 лет.

Коксующиеся угли Западно-Таймырского угленосного района могут являться не только базисом отечественных горно-металлургических комплексов, но и



потенциальным предметом экспорта в Западную Европу и на азиатско-тихоокеанский рынок, в частности – в Китай, являющийся крупнейшим в мире потребителем коксующегося угля. Уже сейчас в РФ наблюдается довольно острый дефицит жирных марок углей, который составляет примерно 6 млн. т ежегодно (около 8 % от производства коксующихся углей). С учетом прогнозируемого роста выплавки чугуна в стране, этот дефицит будет сохраняться. Таким образом, уголь с данного месторождения будет востребован уже в ближайшее время. В составе добывающего комплекса предусматривается строительство обогатительной фабрики мощностью 10 млн. т коксующегося концентрата. Настоящим проектом предлагается селективная отработка Сырадасайского месторождения коксующихся и энергетических углей с отгрузкой последних для обеспечения топливом поселков устья р. Енисей.

Для муниципальных нужд имеет существенное значение тот факт, что по условиям лицензионного соглашения недропользователь обязан обеспечить организацию рабочих мест для местного населения; организацию профессиональной подготовки работников, а при выборе подрядчиков обязан оказывать предпочтение таймырским предприятиям.

С учетом параметров проектируемого транспортного узла в пгт. Диксон объем добычи углей генеральным планом прогнозируется к 2032 году в размере 12 млн. т/год, производство обогащенного (коксующегося) концентрата – 10 млн. т/год, производств энергетического угля – 100-200 т/год.

Генеральным планом поселения предусматривается:

- продолжение освоения россыпных месторождений золота на о. Большевик;
- эксплуатация известных месторождений коренного золота на о. Большевик (к 2020 г.);
- вовлечение в эксплуатацию экономически значимых месторождений коренного золота, предпосылки открытия которых имеются на Челюскинской и Тарейской площадях (2032 год).

Для трех россыпных месторождений (россыпи рек Студеная, Гольшева, Лагерная) подсчитаны и утверждены запасы. Имеется также резерв россыпей (около 20), пять из которых (Последняя, Скалистая, Тора, Нора, Каменка) при проведении



разведочных работ с большой вероятностью будут отнесены к разряду средних месторождений. Установленные запасы и ресурсы Студенинского, Тора-Каменского и Лагерно-Гольшевского узлов обеспечивают работу золотодобывающего предприятия при открытой раздельной добыче в течение не менее 30 лет.

Среди рудных месторождений о. Большевик выделяется Грозненское и Нижнелиткенское, которые по содержанию золота и величине запасов не уступают лучшим золоторудным месторождениям мира. Установлено, что природные параметры Грозненского и Нижнелиткинского месторождений (запасы и качество запасов) при вовлечении их в хозяйственный оборот, обеспечат получение прибыльного или рентного металла в количестве 122 т и 39 т. Перспективными также являются Фоминское, Приморское, Нижнелагерное рудопроявления.

На месторождениях коренного золота генеральным планом предусматривается строительство обогатительных и перерабатывающих производств – золотоизвлекательных фабрик.

Генеральным планом прогнозируются следующие объемы:

- производство концентрата рудного золота – 7 т/год на 1 очередь и 16 т/год на расчетный срок;
- добыча россыпного (шлихового) золота – 0,2 т/год на 1 очередь и 0,4 т/год на расчетный срок.

Проектное развитие пищевой промышленности включает:

- развитие существующего хлебопекарного производства;
- организация переработки водных биологических ресурсов;
- организация тепличного хозяйства.

Прогнозируется увеличение объемов выпечки хлеба до 25 и 60 т/год по проектным этапам. Предусматривается строительство рыбоперерабатывающего завода на базе переработки речной и морской рыбы. Основными видами выпускаемой продукции могут стать следующие товары: рыба горячего и холодного копчения, рыба соленая и вяленая, снековая продукция. Основной рынок потребления – пгт. Диксон, вахтовый поселок Сырадасай, прочая территория Красноярского края. Доставка рыбы до перерабатывающего предприятия будет осуществляться силами промысловиков. Предлагаемая мощность рыбозавода – 70 т/год к 2020 году и 90 т/год



к 2032 году. Возможно коммерческое развитие промысла пушного зверя, но масштабное развитие его оценивается как маловероятное. Наиболее востребованной отраслью АПК для собственных нужд может стать производство овощей, для чего генеральным планом на расчетный срок резервируются территории в районе проектируемой мини-ТЭЦ и овощехранилища. При использовании современных технологий объем производства продукции на предложенном участке площадью 0,2 га может составить 500 кг/день, что преимущественно покрывает потребность местного населения в овощах.

4.4. Развитие транспортной инфраструктуры

Прогнозирование развития транспортной инфраструктуры опирается на анализ демографической ситуации на территории, процессов рождаемости и смертности, миграции населения, анализ структуры населения, поскольку основная цель транспортной инфраструктуры - это удовлетворение потребностей населения.

В период реализации программы не прогнозируется значительного изменения численности населения, к 2032 году численность населения в городском поселении составит 2 000 человек. С учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения и перевозки грузов практически не изменяются. Транспортная инфраструктура по видам транспорта не претерпит существенных изменений. Транспортная связь с районными и региональными населенными пунктами будет осуществляться воздушным, водным и автомобильным видами транспорта, внутри населенных пунктов - личным транспортом и пешеходным сообщением.

Развитие инфраструктуры воздушного транспорта на территории городского поселения Диксон осуществляется преимущественно на основе федеральных программ в соответствии с решениями стратегических документов федерального и регионального уровня. Прямо или косвенно развитие инфраструктуры воздушного транспорта и объектов обеспечения полетов на территории городского поселения Диксон затрагивается в рамках ряда стратегических документов федерального и



регионального уровня, основными из которых являются: Стратегия социально-экономического развития Сибири на период до 2020 года; Концепция модернизации и развития единой системы организации воздушного движения Российской Федерации; Стратегия деятельности в области гидрометеорологии и смежных с ней областях на период до 2030 г.; Концепция создания и развития Аэронавигационной системы России; Стратегия развития АЗРФ (проект); Программа «Развитие воздушного транспорта в Красноярском крае» на период 2011-2013 годов» (утверждена распоряжением Правительства Красноярского края от 26.07.2011 г. № 582-р).

С учетом положений стратегических документов и проекта генерального плана городского поселения Диксон в рамках данной программы предложены мероприятия по развитию воздушного транспорта:

1. Реконструкция аэропорта Диксон. По заказу Агентства транспорта, связей и дорожного хозяйства администрации Красноярского края (г. Красноярск) проектной организацией ООО «ТрансПроект» в 2008 году была выполнена подготовка проектной документации реконструкции аэропорта Диксон, которая включала в себя реконструкцию аэродрома, светосигнального оборудования, объектов РТОП и УВД, склада ГСМ, строительство нового служебно-пассажирского здания и аварийно-спасательной станции и ряда других объектов аэропорта. Подготовка документации была выполнена в рамках выполнения большого заказа Агентства «Выполнение работ по разработке проектно-сметной и разрешительной документации на реконструкцию региональных аэропортов». Реконструкция аэропорта в рамках указанной документации осуществляется в настоящее время. Для включения аэродрома в перечень запасных аэродромов Российской Федерации условия взлета и посадки должны обеспечивать безопасный взлет и посадку всех типов воздушных судов, используемых на кроссполярных маршрутах. Соответственно, реконструкция должна включать расширение ВПП под прием всех типов ВС. Мероприятия по капитальному ремонту аэропорта Диксон представлены в таблице 4.4.1.
2. Размещение сил и средств Федерального государственного учреждения «Служба единой системы авиационно-космического поиска и спасания» (ФГУ «Служба ЕС АКПС») в аэропорту Диксон для обеспечения оказания государственных услуг по авиационно-космическому поиску и спасению на кроссполярных маршрутах.
3. Развитие, реконструкция и обновление средств контроля воздушного пространства на объектах гражданской авиации в соответствии с решениями стратегических документов, внедрение системы «ГЛОНАСС». Обеспечение мероприятий по обучению персонала объектов аэронавигационной

- инфраструктуры, расположенной в приграничной полосе и имеющих военные секторы. Реконструкция и дооснащение аэронавигационной составляющей аэропорта в пгт. Диксон для обеспечения управления воздушным движением на участках кроссполярных маршрутов, а также выполнения задач по контролю воздушного пространства.
4. Развитие системы метеорологического обеспечения полетов за счет расширения сети метеорологических станций. Строительство и ввод в эксплуатацию указанных объектов рекомендуется на основе действующих и законсервированных полярных станций.
 5. Организация воздушной линии Диксон–Норильск–Туруханск–Енисейск–Кемерово–Новокузнецк.
 6. Поддержание существующей инфраструктуры воздушного транспорта при объектах пограничной службы Российской Федерации.
 7. Организация вертолетных площадок вблизи проектируемых вахтовых рабочих поселков добывающих предприятий на территории городского поселения Диксон: Сырадасай (коксующийся уголь); Большевик-1 и Большевик-2 (коренное золото).
 8. Для обеспечения защиты национальных интересов в Арктике целесообразно рассмотреть вопрос включении аэропорта Диксон в перечень аэропортов совместного базирования и размещения дополнительных сил и средств контроля воздушного пространства.
 9. Реконструкция вертолетной площадки в пгт. Диксон (материковая часть).
 10. Организация вертолетной площадки вблизи проектируемого вахтового рабочего поселка Тарейский (добыча благородных металлов).



Таблица 4.4-1. Мероприятия по капитальному ремонту и приобретению ОС в аэропорту Диксон на 2018-2020 гг.

№	Наименование мероприятия	2018	2019	2020	Итого	Вид меропр.	Статья затрат	Комментарий
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Капитальный ремонт ИВПП, перрона, РД	-	20 071,8	16 366,4	36 438,2	ИВПП	Кап. ремонт	Ввод в эксплуатацию 1973г., удлинение в 1979 г. Кап. ремонт в 1966г. (частично с помощью монолитного бетона), в 2011 году частично осуществлялась перекладка старых плит с целью выравнивания поверхности. Требуется кап. ремонт. Планируется ремонт с помощью ремонтного материала РМ (завоз плит ПАГ-14 не возможен в силу отсутствия причала на острове), ремонт и заливка швов и трещин, разработка проектно-сметной документации.
2	Приобретение дорожной машины	6 900,0	-	-	6 900,0	ССТ	Приобр. ОС	Имеющаяся техника находится в неудовлетворительном состоянии.
3	Приобретение снегоочистителя (шнекоротора)	8 000,0	-	-	8 000,0	ССТ	Приобр. ОС	Собственная техника отсутствует. Арендуются старая техника у авиакомпании Заполярье. Требуется приобретение собственной новой.
4	Приобретение бульдозера	12 000,0	-	-	12 000,0	ССТ	Приобр. ОС	Собственная техника отсутствует. Арендуются старая техника у авиакомпании Заполярье. Требуется приобретение собственной новой.
5	Приобретение электроагрегата (АПА-5Д)	15 800,0	-	-	15 800,0	ССТ	Приобр. ОС	Собственная техника отсутствует. Арендуются старая техника у авиакомпании Заполярье. Требуется приобретение собственной новой.
6	Приобретение моторного подогревателя (УМП-400)	6 500,0	-	-	6 500,0	ССТ	Приобр. ОС	Собственная техника отсутствует. Арендуются старая техника у авиакомпании Заполярье. Требуется приобретение собственной новой.
7	Приобретение пожарного автомобиля	15 000,0	-	-	15 000,0	СПАСОП	Приобр. ОС	Собственная техника отсутствует. Арендуются старая техника у авиакомпании Заполярье.



№	Наименование мероприятия	2018	2019	2020	Итого	Вид меропр.	Статья затрат	Комментарий
1	2	3	4	5	6	7	8	9
								Требуется приобретение собственной новой.
8.1	Приобретение, доставка, хранение модульной конструкции павильона для обслуживания пассажиров	28 000,0	-	-	28 000,0	ОП	Приобр. ОС	Имеющееся здание аэровокзала находится в неудовлетворительном состоянии. Объект не находится в краевой или федеральной собственности и не указан в перечне имущества для передачи в ФКП.
8.2	Монтаж модульной конструкции павильона для обслуживания пассажиров	-	10 060,0	-	10 060,0	ОП	Приобр. ОС	Имеющееся здание аэровокзала находится в неудовлетворительном состоянии. Объект не находится в краевой или федеральной собственности и не указан в перечне имущества для передачи в ФКП.
9	Приобретение топливозаправщика (АТЗ-10)	15 000,0	-	-	15 000,0	ГСМ	Приобр. ОС	Имеющаяся техника находится в неудовлетворительном состоянии.
10	Приобретение АЦ 4.9	4 200,0	-	-	4 200,0	ГСМ	Приобр. ОС	Отсутствует. Для целей перекачки топлива.
11	Приобретение ГАЗ бортовой	2 550,0	-	-	2 550,0	ССТ	Приобр. ОС	Для перевозки груза и багажа.
12	Приобретение вездехода	7 100,0	-	-	7 100,0	ССТ	Приобр. ОС	Для доставки пассажиров и работников в период бездорожья.
13	Приобретение КАМАЗ борт-манипулятор	5 500,0	-	-	5 500,0	ССТ	Приобр. ОС	Для выполнения ремонтных работ на аэродроме.
14	Приобретение автогрейдера	-	6 500,0	-	6 500,0	ССТ	Приобр. ОС	Для содержания аэродрома.
15	Приобретение фронтального погрузчика	6 500,0	-	-	6 500,0	ССТ	Приобр. ОС	Для выполнения ремонтных работ на аэродроме.
16	Приобретение Урал-4320 + полуприцеп	5 400,0	-	-	5 400,0	ССТ	Приобр. ОС	Для доставки крупногабаритных грузов при выполнении ремонтных работ.
17	Приобретение, доставка и	-	3 800,0	-	3 800,0	ГСМ	Приобр.	Для склада на аэродроме.



№	Наименование мероприятия	2018	2019	2020	Итого	Вид меропр.	Статья затрат	Комментарий
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	монтаж резервуаров РГС-60, 3шт.						ОС	
18	Приобретение, доставка и монтаж системы централизованной заправки (ЦЗС)	-	3 600,0	-	3 600,0	ГСМ	Приобр. ОС	В связи с тяжелыми погодными условиями не всегда имеется возможность для подъезда топливозаправщика к месту стоянки.
19	Приведение топливного комплекса в соответствие нормативным требованиям							Топливный комплекс аэропорта не соответствует нормативным требованиям, что препятствует получению лицензии.
19.1	Приобретение, доставка и монтаж молниезащитных устройств	-	2 060,0	-	2 060,0	ГСМ	Приобр. ОС	
19.2	Обустройство земляного обвалования вокруг резервуаров склада ГСМ	-	4 680,7	-	4 680,7	ГСМ	Кап. ремонт	
20.1	Приобретение и доставка модульного здания для производственных служб	5 000,0	-	-	5 000,0	АБ	Приобр. ОС	Для САБ и КПП
20.2	Монтаж модульного здания для производственных служб	-	3 000,0	-	3 000,0	АБ	Приобр. ОС	Для САБ и КПП
21.1	Приобретение и доставка модульного здания для производственных служб	5 000,0	-	-	5 000,0	СПАСОП	Приобр. ОС	Для службы СПАСОП
21.2	Монтаж модульного здания для производственных служб	-	3 000,0	-	3 000,0	СПАСОП	Приобр. ОС	Для службы СПАСОП
22	Проект, приобретение, доставка и монтаж	26 600,0	6 000,0	-	32 600,0	ЭСТОП	Приобр. ОС	Имеющаяся ССО ОМИ М-1 установлена совместно с ССО М-2 и выпущены в 80-х годах. Эксплуатация



№	Наименование мероприятия	2018	2019	2020	Итого	Вид меропр.	Статья затрат	Комментарий
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Светосигнального оборудования (ССО)							системы не возможна. Необходима установка новой системы в связи с необходимостью выполнять полеты полярной ночью.
23	Приобретение дизель-генератора для ССО 30 кВт	1 500,0	-	-	1 500,0	ЭСТОП	Приобр. ОС	Отсутствует
24	Приобретение стационарного металлоискателя	200,0	-	-	200,0	АБ	Приобр. ОС	Отсутствует
25	Приобретение дизель-генератора 100 кВт	2 500,0	-	-	2 500,0	ЭСТОП	Приобр. ОС	Отсутствует
Итого по аэропорту		179 250,0	62 772,5	16 366,4	258 388,9			



Морская деятельность в прилежащих морских акваториях к территории городского поселения сконцентрирована на трассах Северного морского пути, Енисейском заливе и в морском портовом комплексе. Речные системы на территории городского поселения не имеют существенного транспортного значения.

Развитие морской деятельности предусмотрено рядом стратегических документов федерального уровня, основными из которых являются: Стратегией развития АЗРФ (проект); Стратегией социально-экономического развития Сибири на период до 2020 года; Стратегией развития морской деятельности России до 2030 г.; Стратегией деятельности в области гидрометеорологии и смежных с ней областях на период до 2030 г.

С учетом положений стратегических документов и проекта генерального плана городского поселения Диксон в рамках данной программы предложены мероприятия по развитию водного транспорта:

1. Реконструкция портового комплекса в пгт. Диксон. В настоящее время существующий причал морского порта находится в аварийном состоянии. Принятые решения по модернизации и реконструкции морского порта Диксон в рамках стратегической документации федерального и регионального уровня в настоящее время не конкретизированы. Однако, реконструкцию порта необходимо производить с учетом намеченного в рамках генерального плана социально-экономического развития городского поселения Диксон до 2030 года. Также необходимо учитывать предполагаемое расширение функций порта в рамках эксплуатации трасс Северного морского пути и как опорного пункта обеспечения стратегических интересов России в Арктическом регионе (в том числе и военных). С учетом вышеперечисленного, реконструкцию и модернизацию существующих сооружений и устройств морского порта целесообразно проводить в рамках механизма государственно-частного партнерства.
2. Стратегией АЗРФ (проект) предусмотрено воссоздать Администрацию Северного морского пути. Опираясь на предложение Стратегии генеральным планом городского поселения Диксон предлагается разместить на территории пгт. Диксон (материковая часть) филиал воссоздаваемой Администрации Северного морского пути. Администрацию целесообразно разместить в непосредственной близости от административного здания порта или в самом здании конторы морского порта после проведения реконструкции.
3. Активизация движения по трассам Северного морского пути потребует усиления контроля над морскими судами в части предотвращения загрязнения моря, снабжения навигационными картами и пособиями судов на трассе СМП.

- В настоящее время Диксонская гидробаза не располагает судами для обеспечения гидрографических исследований (в целях обновления и создания навигационных карт), а также осуществления функций контроля и мониторинга внутренних морских вод. Необходимо оснащение соответствующим штатом и морскими судами для обеспечения выполнения указанных полномочий ФГУП «Гидрографическое предприятие» в зоне оперативной деятельности Диксонской гидробазы. Размещение и обслуживание судов предполагается в бухте Портовая.
4. Очистка дна акватории порта и прибрежных территорий от мусора и металлолома.
 5. В период первой очереди реализации генерального плана городского поселения Диксон предполагается начало формирования объектов транспортной инфраструктуры для вывоза каменных углей с Малолемберовского месторождения и коксующихся углей Сырадасайского месторождения. Полное завершение объекта планируется на расчетный срок ввиду крайней специфичности условий строительства и масштабности задачи. Вывоз предполагается осуществлять морским транспортом, для чего генеральным планом городского поселения Диксон рекомендован вариант размещения устройств угольного (балкерного) терминала.
 6. Размещение причального пункта на восточном побережье острова Большевик (при размещении вахтового поселка Большевик-2).
 7. Преобразование СМП в звено «северного транспортного моста» – международной морской магистрали «Северо-Восточный проход» (СВП). В связи с чем возможна активизация работы по эпизодическому обслуживанию судов, возрастание общих объемов работы порта.
 8. Обновление навигационно-гидрографической инфраструктуры СМП в части реконструкции, модернизации и плановой замены отдельных объектов средств навигационного ограждения.
 9. Реконструкция части зданий Диксонской гидрографической базы ФГУП «Гидрографическое предприятие». Обновление парка автотехники и иных средств обеспечения работы гидробазы.
 10. При вводе в эксплуатацию морского угольного терминала потребуются обеспечение таможенного контроля. Целесообразно создание постоянной зоны таможенного контроля в морском порту Диксон для оформления поставок коксующихся углей за пределы Российской Федерации. Размещение таможенных служб возможно в реконструируемом административном комплексе морского порта «Диксон».
 11. Ввод в эксплуатацию морского угольного терминала и выход на проектную мощность.

В части развития железнодорожного транспорта на территории городского поселения Диксон Генеральным планом городского поселения Диксон рекомендован



вариант размещения устройств железнодорожного транспорта с учетом расчетных параметров их работы. Начало формирования объектов железнодорожной инфраструктуры планируется в период первой очереди реализации генерального плана, полное завершение объекта – к 2032 году. Мероприятия подлежат реализации за счет частных инвестиций.

1. Строительство технологической железнодорожной линии пгт. Диксон – Сырадасайское месторождение общей протяженностью 120 км. Железнодорожная линия предлагается в однопутном исполнении с двухпутными вставками и разъездами. Электрификация железной дороги проектом не предусматривается. Железная дорога III категории в соответствии с СТН Ц-01-95 «Железные дороги колеи 1520 мм».
2. Строительство железнодорожной станции в пгт. Диксон. Размещаемая в рамках проекта генерального плана городского поселения Диксон железнодорожная станция «Диксон» является предпортовой специализированной грузовой внеклассной станцией погрузки-выгрузки-перевалки угля с отдельно расположенной системой складов для хранения коксующегося и каменного угля (грузового двора). Основное содержание работы проектируемой станции заключается в обработке составов с проектируемого погрузочного терминала «Сырадасай» и формирование составов для подачи на загрузку морских судов с проектируемого пирса угольного терминала.
3. Строительство подъездных путей от размещаемой железнодорожной станции Диксон до пирса.
4. Ввиду стесненности условий размещения железнодорожной станции строительство грузового двора предусмотрено к юго-востоку от железнодорожной станции на удалении ~1-1,2 км. Генеральным планом рекомендуется устройство закрытых складских помещения с объемом хранения угля ~150000 т.

Для достижения цели по развитию современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, также необходимо решить задачу, связанную с реконструкцией улично-дорожной сети городского поселения Диксон.

В рамках мероприятий по развитию улично-дорожной сети необходимо:

1. Строительство автомобильной дороги от действующего до проектируемого полигона ТКО протяженностью 800 м.
2. Предусматривается устройство участков жилых улиц в жилой зоне общей протяженностью 190 м.



3. В связи со строительством железнодорожных устройств в стесненных условиях потребуется перенос двух участков магистральной (широтной) автодороги – в районе бывшей Администрации морского порта и в районе проектируемого перегиба станции общей протяженностью 240 м.
4. Потребуется строительство автомобильной дороги по территории морского порта до проектируемого пирса угольного терминала, а также ряда проездов в производственной зоне.

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, капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожной комплекс является недостаточным, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. Так, Программой предусмотрено качественное содержание, капитальный ремонт и реконструкция дорог.

В соответствии с СП 42.13330.2011 «СНиП 2.07.01-89*. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений». Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89* должна быть введена дифференциация улиц по категориям и принята классификация улично-дорожной сети с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности движения транспорта на отдельных участках и положения улиц в транспортной схеме населенного пункта.

Параметры улично-дорожной сети должны быть доведены до нормативных и отвечать назначенной категории.

Некапитальное покрытие на участках улично-дорожной сети приводит к высокой запыленности воздуха. Для круглогодичного содержания автомобильных дорог на территории городского поселения Программой предлагается приобретение в лизинг посыпальной машины (АРЗАМАС КО-829А1), грейдера и вакуумной подметально-уборочной машины.

Для достижения цели по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в области автомобильных дорог необходимо



следует продолжать установку дорожных знаков по мере необходимости. Приобретаемые дорожные знаки должны строго соответствовать номенклатуре, установленной ГОСТ Р 52289-2004 «Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 120-ст).

4.5. Снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения

Источниками воздействия на окружающую среду городского поселения являются предприятия горнодобывающей промышленности, объекты жилищно-коммунального хозяйства, все виды транспорта.

Основной вклад в общий объем загрязняющих выбросов в атмосферный воздух пгт. Диксон вносят объекты энергетики. Загрязнение воздушного бассейна автомобильным, водным и воздушным транспортом можно оценить, как незначительное.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру городского поселения и характер дорожно-транспортной сети, отсутствие дорог с интенсивным движением в районах жилой застройки, можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

Территория поселения относится к зоне низкого потенциала загрязнения атмосферы. Самоочищающая способность атмосферы высокая, чему способствуют сильные ветры, редкие инверсии.

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

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;



- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (не нефтяного происхождения) топливно-энергетических ресурсов;
- увеличение дорог с твердым покрытием в населенных пунктах.

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

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;
- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий.

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

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



5. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры поселения

Проектируемые транспортные схемы населенного пункта являются органичным развитием сложившихся структур с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог.

Целями Программы являются:

- развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;
- повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;
- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Для достижения цели по развитию современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, необходимо решить задачу, связанную с увеличением протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям. Это позволит увеличить пропускную способность дорожной сети, улучшить условия движения автотранспорта и снизить уровень аварийности за счет ликвидации грунтовых разрывов, реконструкции участков автомобильных дорог местного значения, имеющих переходный тип проезжей части.

Для достижения цели по повышению доступности услуг транспортного комплекса для населения в области автомобильных дорог необходимо решить задачу, связанную с созданием условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения.

Для достижения цели по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в области автомобильных дорог необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах местного значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети и транспортной безопасности дорожного хозяйства.



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

Предусмотренный программой комплекс мероприятий по планировочной организации территории и развитию транспортной инфраструктуры:

- создаст условия повышения качества работы транспортной инфраструктуры городского поселения;
- даст возможность снижения затрат по доставке и отправке грузов в другие регионы;
- даст возможность развития производственного комплекса проектируемой территории;
- создаст условия для привлечения инвестиций;
- создаст условия для развития социально-экономических связей, улучшения экологической обстановки и безопасности проживания населения на территории городского поселения.

6. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры городского поселения, и целевые показатели программы

Основными факторами, определяющими направления разработки и последующей реализации Программы, являются:

- тенденции социально-экономического развития городского поселения, характеризующиеся незначительным повышением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания и промышленности;
- состояние существующей системы транспортной инфраструктуры;
- перспективное строительство, направленное на улучшение жилищных условий граждан.

Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение комплекса взаимоувязанных мероприятий.

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по реконструкции автомобильных дорог, ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожного покрытия проезжей части.

В рамках задачи, предусматривающей меры по обеспечению устойчивого функционирования автомобильных дорог общего пользования местного значения, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задач муниципального заказчика Программы, направленные на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства муниципальной собственности, установление придорожных полос автомобильных дорог местного значения и обозначение их на местности, информационное обеспечение дорожного хозяйства, выполнение работ и оказание услуг, направленных на обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения, выполнение работ и оказание услуг, направленных на правовое обеспечение реализации Программы.



Основой эффективной реализации мероприятий программы является точность и своевременность информационного обеспечения всех ее участников.

Основными задачами мероприятия по информационному обеспечению являются:

- создание и поддержание единого информационного пространства в целях надежного управления дорожным хозяйством и эффективного контроля деятельности дорожных организаций и предприятий, привлеченных к выполнению мероприятий программы, а также повышения качества обслуживания пользователей дорог;
- обеспечение дорожных организаций необходимой информацией по реализации мероприятий программы;
- информирование населения о ходе выполнения программы и ее итогах, а также разъяснение ее целей и задач.

В основу построения улично-дорожной сети положена идея увеличения числа связей между существующими и планируемыми районами на территории муниципального образования и включение улично-дорожной сети городского поселения в автодорожную систему региона.

При проектировании улиц и дорог в районах нового жилищного строительства необходимо соблюдать проектную ширину улиц в красных линиях, что позволит избежать в дальнейшем реализации дорогостоящих мероприятий по изъятию земельных участков и сноса объектов капитального строительства с целью расширения улиц. Проектируемые улицы должны размещаться, таким образом, на рельефе, чтобы было выполнено требование соблюдения нормативных уклонов. Необходимо уделять особое внимание проектированию и строительству основных улиц в условиях наличия сложных геоморфологических факторов.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

- ремонт существующей сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе и улично-дорожной сети, улучшение их транспортно-эксплуатационного состояния;
- реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц;
- строительство тротуаров;
- обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования, находящихся в границах муниципального образования.



Программой предусматривается создание безбарьерной среды для маломобильных групп населения. К объектам, подлежащим оснащению специальными приспособлениями и оборудованием для свободного передвижения и доступа инвалидов и других маломобильных групп населения, относятся: жилые и административные здания и сооружения; объекты культуры; объекты образования и науки, здравоохранения и социального обслуживания населения; объекты торговли, общественного питания и бытового обслуживания населения, финансово-банковские; физкультурно-оздоровительные, спортивные здания и сооружения, места отдыха, пешеходные дорожки; объекты и сооружения транспортного обслуживания населения, связи и информации: железнодорожные вокзалы, автовокзалы, другие объекты автомобильного, железнодорожного, водного и воздушного транспорта, обслуживающие население; станции и остановки всех видов городского и пригородного транспорта; почтово-телеграфные; производственные объекты, объекты малого бизнеса и другие места приложения труда; тротуары, переходы улиц, дорог и магистралей; прилегающие к вышеперечисленным зданиям и сооружениям территории и площади.

Мероприятия по данному разделу:

- формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением;
- обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды (весь период).

Мероприятиями Программы в части развития внешнего транспорта будут следующие:

- учет в территориальном планировании муниципального образования мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период);
- обеспечение при разработке проектов планировки и межевания резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог (весь период);
- обеспечение соблюдения режима использования полос отвода и охранных зон автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период) в рамках полномочий органов местного самоуправления.



В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет освещения участков автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, светофоров, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

Достижение целей повышения безопасности дорожного движения на территории планируется за счет реализации следующих мероприятий:

- профилактика детского дорожно-транспортного травматизма;
- обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;
- развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах;
- проведение проверок знаний ПДД водителей, осуществляющими пассажирские перевозки, во время государственного технического осмотра юридических лиц;
- обеспечение контроля за проведением предрейсовых и послерейсовых, а также текущих медосмотров водителей транспортных средств, осуществляющих пассажирские и грузовые перевозки, силами медработников в соответствии с требованиями приказа МЗ РФ от 14.07.2003 года № 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения»;
- подготовка, проведение обучения и аттестации спасателей созданных поисково-спасательных формирований;
- развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий;
- развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
- организации деятельности по предупреждению аварийности.

Исходя из существующего положения и перспективных тенденций развития транспортной инфраструктуры городского поселения Диксон, данной Программой предложен перечень следующих мероприятий:

- реконструкция аэропорта Диксон;
- организация вертолетных площадок вблизи проектируемых вахтовых рабочих поселков добывающих предприятий на территории городского поселения Диксон;
- реконструкция вертолетной площадки в пгт. Диксон (материковая часть);
- организация вертолетной площадки вблизи проектируемого вахтового рабочего поселка Тарейский (добыча благородных металлов);
- реконструкция портового комплекса в пгт. Диксон;
- очистка дна акватории порта и прибрежных территорий от мусора и металлолома;
- размещения устройств угольного (балкерного) терминала;
- размещение причального пункта на восточном побережье острова Большевик (при размещении вахтового поселка Большевик-2);
- реконструкция части зданий Диксонской гидрографической базы ФГУП «Гидрографическое предприятие». Обновление парка автотехники и иных средств обеспечения работы гидробазы;
- строительство технологической железнодорожной линии пгт. Диксон – Сырадасайское месторождение общей протяженностью 120 км;
- строительство железнодорожной станции в пгт. Диксон;
- строительство автомобильной дороги от действующего до проектируемого полигона ТКО протяженностью 800 м;
- устройство участков жилых улиц в жилой зоне общей протяженностью 190 м;
- перенос двух участков магистральной (широтной) автодороги – в районе бывшей Администрации морского порта и в районе проектируемого перегиба станции общей протяженностью 240 м;
- приобретение и установка на автодорогах муниципального образования дорожных знаков, соответствующих новым нормативным требованиям;
- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- строительство тротуаров и пешеходных пространств для организации системы пешеходного движения;
- приобретение грейдера, вакуумной подметально-уборочной машины.

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах населенных пунктов и городского поселения принимаются в соответствии с СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».



Выполнение включённых в Программу организационных мероприятий и инвестиционных проектов, при условии разработки эффективных механизмов их реализации и поддержки со стороны местных администраций, позволит достичь целевых показателей транспортной инфраструктуры городского поселения Диксон. Достижение целевых индикаторов в результате реализации программы комплексного развития характеризует будущую модель транспортной инфраструктуры городского поселения.

Целевые индикаторы и показатели Программы представлены в таблице 6-1.

Таблица 6-1. Целевые индикаторы и показатели Программы

№ п/п	Наименование индикатора	Едини ца измере ния	Показатели по годам					
			2017	2018	2019	2020	2021	2022- 2032
1	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%	62	60	48	40	35	0
2	Обеспеченность постоянной круглогодичной связи	%	100	100	100	100	100	100
3	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	38	40	52	60	65	100
4	Обеспеченность транспортного обслуживания населения	%	85	85	87	90	92	100

7. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры городского поселения

Основной целью Программы является развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения городского поселения.

Для достижения основной цели программы 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), а также других объектов транспортной инфраструктуры;
- 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).

Поскольку мероприятия Программы, связанные с содержанием, ремонтом и капитальным ремонтом, носят постоянный, непрерывный характер, а мероприятия по реконструкции и строительству дорог имеют длительный производственный цикл, а финансирование мероприятий Программы зависит от возможности бюджетов всех



уровней, то в пределах срока действия Программы этап реализации соответствует одному году. Задачей каждого этапа является 100-процентное содержание всей сети дорог и неувеличение показателя «Доля протяженности автомобильных дорог местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог местного значения».

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Красноярского края, бюджета Долгано-Ненецкого муниципального района и бюджета городского поселения Диксон, а также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из регионального бюджета определяются после принятия региональных программ и подлежат уточнению после формирования регионального бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

Транспортная система городского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления Долгано-Ненецкого муниципального района и органов государственной власти Красноярского края по развитию транспортной инфраструктуры.

При реализации программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

Ресурсное обеспечение реализации муниципальной программы за счет всех источников финансирования, планируемое с учетом возможностей ее реализации, с учетом действующих расходных обязательств и необходимых дополнительных средств при эффективном взаимодействии всех участников муниципальной программы, подлежит ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла.



Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

Ориентировочная стоимость мероприятий определена по проектам объектов-аналогов, Каталогам проектов повторного применения для строительства объектов социальной и инженерной инфраструктур, Укрупненным нормативам цена строительства 2014 года (НЦС 81-02-2014), изданным Министерством регионального развития РФ, по существующим сборникам ФЕР в ценах и нормах 2001 года. Стоимость работ пересчитана в цены 2016 года с коэффициентами согласно:

- Постановлению № 94 от 11.05.1983г. Государственного комитета СССР по делам строительства;
- Письму № 14-Д от 06.09.1990г. Государственного комитета СССР по делам строительства;
- Письму № 15-149/6 от 24.09.1990г. Государственного комитета РСФСР по делам строительства;
- Письму № 2836-ИП/12/ГС от 03.12.2012г. Министерства регионального развития Российской Федерации;
- Письму № 21790-АК/Д03 от 05.10.2011г. Министерства регионального развития Российской Федерации.

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий. Объем средств на реализацию программы указан в таблице 7-1.

Таблица 7-1. Объем средств для реализации Программы

Наименование мероприятия	Финансовые потребности, тыс. руб.							Источник финансирования
	всего	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022-2028 годы	
Реконструкция аэропорта Диксон	258 388,9	-	179 250,0	62 772,5	16 366,4	-	-	РБ, ФБ
Организация вертолетных площадок вблизи проектируемых вахтовых рабочих поселков добывающих предприятий на территории городского поселения Диксон	ПСД*	-	-	-	-	-	-	ВИ
Реконструкция вертолетной площадки в пгт. Диксон (материковая часть)	ПСД*	-	-	-	-	-	-	РБ, ФБ, ВИ
Организация вертолетной площадки вблизи проектируемого вахтового рабочего поселка Тарейский (добыча благородных металлов)	ПСД*	-	-	-	-	-	-	ВИ
Реконструкция портового комплекса в пгт. Диксон	ПСД*	-	-	-	-	-	-	РБ, ФБ, ВИ
Очистка дна акватории порта и прибрежных территорий от мусора и металлолома	2 000,0	-	1 000,0	1 000,0	-	-	-	МБП, ВИ
Размещение устройств угольного (балкерного) терминала	ПСД*	-	-	-	-	-	-	ВИ
Размещение причального пункта на восточном побережье острова Большевик (при размещении вахтового поселка Большевик-2)	ПСД*	-	-	-	-	-	-	ВИ



Наименование мероприятия	Финансовые потребности, тыс. руб.							Источник финансирования
	всего	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022-2028 годы	
Реконструкция части зданий Диксонской гидрографической базы ФГУП «Гидрографическое предприятие». Обновление парка автотехники и иных средств обеспечения работы гидробазы	ПСД*	-	-	-	-	-	-	РБ, ФБ, ВИ
Строительство технологической железнодорожной линии пгт. Диксон – Сырадасайское месторождение общей протяженностью 120 км	12 045 979,2	-	-	-	-	-	12 045 979,2	ФБ, ВИ
Строительство железнодорожной станции в пгт. Диксон	36 059,6	-	-	-	-	-	36 059,6	ФБ, ВИ
Строительство автомобильной дороги от действующего до проектируемого полигона ТКО протяженностью 800 м	22 757,1	-	12 757,1	10 000,0	-	-	-	МБП, РБ, ФБ
Устройство участков жилых улиц в жилой зоне общей протяженностью 190 м	5 404,8	-	-	-	2 404,8	3 000,0	-	МБП, РБ, ФБ
Перенос двух участков магистральной (широтной) автодороги – в районе бывшей Администрации морского порта и в районе проектируемого перегиба станции общей протяженностью 240 м	6 827,1	-	-	3 827,1	2 000,0	1 000,0	-	МБП, РБ, ФБ
Приобретение и установка на автодорогах муниципального образования дорожных знаков, соответствующих новым нормативным требованиям (40 шт.)	150,0	-	100,0	50,0	-	-	-	МБП



Наименование мероприятия	Финансовые потребности, тыс. руб.							Источник финансирования
	всего	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022-2028 годы	
Ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично- дорожной сети (6,762 км)	192 354,6	-	5 354,6	67 000,0	50 000,0	30 000,0	40 000,0	МБП, РБ, ФБ, ВИ
Приобретение грейдера в лизинг	7 500,0	-	1 875,0	1 875,0	1 875,0	1 875,0	-	МБП
Приобретение вакуумной подметально-уборочной машины в лизинг	1 500,0	-	375,0	375,0	375,0	375,0	-	МБП
Итого по объектам	12 578 921,3	-	200 711,7	146 899,6	73 021,2	36 250,0	12 122 038,8	МБП, РБ, ФБ, ВИ
НДС 18 %	2 264 205,8	-	36 128,1	26 441,9	13 143,8	6 525,0	2 181 967,0	
Итого (с НДС)	14 843 127,1	-	236 839,8	173 341,5	86 165,0	42 775,0	14 304 005,8	МБП, РБ, ФБ, ВИ

Примечания:

1. *ФБ – федеральный бюджет, РБ – региональный бюджет, МБП – местный бюджет городского поселения Диксон, ВИ – внебюджетные источники, ПСД – проектно-сметная документация.

Общая потребность в капитальных вложениях по муниципальному образованию 14 843 127,1 тыс. рублей, значительную долю занимают бюджетные средства.

Конкретные мероприятия Программы и объемы ее финансирования могут уточняться ежегодно при формировании проекта местного бюджета на соответствующий финансовый год.

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

Эффективность реализации муниципальной программы оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов, исходя из соответствия фактических значений показателей (индикаторов) с их целевыми значениями, а также уровнем использования средств бюджета поселения, предусмотренных в целях финансирования мероприятий муниципальной программы.

Оценка эффективности реализации программы, цели (задачи) определяются по формуле:

$$E = \frac{\sum_{i=1}^n \frac{F_i}{N_i}}{n} 100\%$$

E - эффективность реализации программы, цели (задачи), процентов;

F_i - фактическое значение i -го целевого показателя (индикатора), характеризующего выполнение цели (задачи), достигнутое в ходе реализации муниципальной программы (подпрограммы);

N_i - плановое значение i -го целевого показателя (индикатора), характеризующего выполнение цели (задачи), предусмотренное муниципальной программой;

n - количество показателей (индикаторов), характеризующих выполнение цели (задачи) муниципальной программы.

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий программы значений целевых показателей (индикаторов) программы эффективность реализации программы (подпрограммы) по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

- высокий (E 95%);
- удовлетворительный (E 75%);
- неудовлетворительный (если значение эффективности реализации программы не отвечает приведенным выше уровням, эффективность ее реализации признается неудовлетворительной).



Оценка степени соответствия запланированному уровню затрат и эффективности использования средств бюджета поселения, ресурсного обеспечения программы осуществляется путем сопоставления плановых и фактических объемов финансирования основных мероприятий программы, по каждому источнику ресурсного обеспечения. Данные показатели характеризуют уровень исполнения финансирования в связи с неполным исполнением мероприятий программы в разрезе источников и направлений финансирования.

Уровень исполнения финансирования программы в целом определяется по формуле:

$$Уэф = \frac{Фф}{Фп},$$

где:

Уэф - уровень исполнения финансирования муниципальной программы за отчетный период, процентов;

Фф - фактически израсходованный объем средств, направленный на реализацию мероприятий муниципальной программы, тыс. рублей;

Фп - плановый объем средств на соответствующий отчетный период, тыс. рублей.

Уровень исполнения финансирования представляется целесообразным охарактеризовать следующим образом:

- высокий (Уэф 95%);
- удовлетворительный (Уэф 75%);
- неудовлетворительный (если процент освоения средств не отвечает приведенным выше уровням, уровень исполнения финансирования признается неудовлетворительным).



9. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории городского поселения

Муниципальным заказчиком Программы и ответственным за ее реализацию является Администрация муниципального образования городское поселение Диксон.

Реализация Программы осуществляется на основе:

- муниципальных контрактов, заключенных в соответствии с законодательством о размещении заказов на поставки товаров, выполнения работ, оказания услуг для государственных и муниципальных нужд в соответствии с Федеральным законом от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»;
- условий, порядка и правил, утвержденных федеральными, областными и муниципальными нормативными правовыми актами.

Реализация муниципальной программы осуществляется в соответствии с планом реализации, разрабатываемым на очередной финансовый год и содержащим перечень значимых контрольных событий муниципальной программы с указанием их сроков и ожидаемых результатов.