**25.06.2020 Г. №182**

**РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ**

**ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ**

**ИРКУТСКИЙ МУНИЦИПАЛЬНЫЙ РАЙОН**

**МОЛОДЕЖНОЕ СЕЛЬСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ**

**АДМИНИСТРАЦИЯ**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРОГРАММЫ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОЛОДЕЖНОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ**

В соответствии с Федеральным законом от 6.10.2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», с пунктом 4 «б» перечня Поручений Президента Российской Федерации и согласно положениям Приказа Министерства транспорта РФ от 17 марта 2015 года № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения», руководствуясь Уставом Молодежного муниципального образования, Администрация Молодежного муниципального образования

**ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

# Утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Молодежного муниципального образования (Приложение №1 к настоящему постановлению).

2. Разместить настоящее постановление на официальном сайте Администрации Молодежного муниципального образования [www.molodegnoe-mo.ru](http://www.molodegnoe-mo.ru).

3. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

|  |  |
| --- | --- |
| Глава Молодежного муниципального образования  А.Г. Степанов |  |

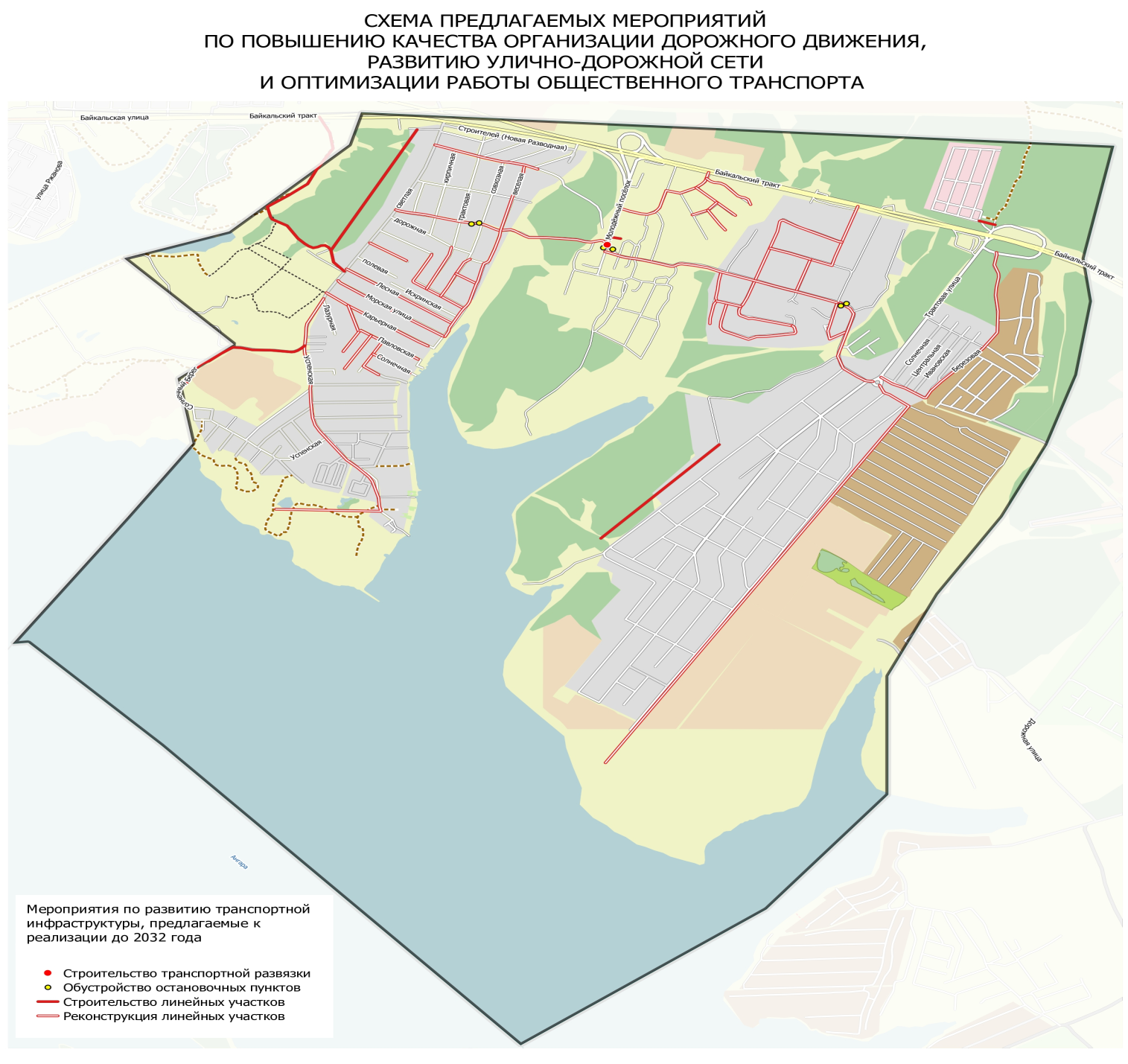
Приложение №1

к Постановлению Администрации

Молодежного муниципального образования

от 25.06.2020 года №182

**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Молодежного муниципального образования.**

****

**ИП Левашев А.Г.**

**2020 год**

**Содержание**

[Введение 5](#_Toc35345747)

[1. Паспорт Программы 6](#_Toc35345748)

[2. Характеристика существующего состояния 9](#_Toc35345749)

[2.1 Анализ положения Иркутской области в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения муниципального образования Молодежного в структуре пространственной организации Иркутской области 9](#_Toc35345750)

[2.2 Характеристика социально-экономического и градостроительного развития территории муниципального образования Молодежного 9](#_Toc35345751)

[2.3 Характеристика градостроительной деятельности в сфере транспорта и оценка транспортного спроса 11](#_Toc35345752)

[2.4 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта 12](#_Toc35345753)

[2.4.1 Характеристика сети автомобильных дорог 12](#_Toc35345754)

[2.4.2 Анализ состава и парка транспортных средств и уровня автомобилизации 12](#_Toc35345755)

[2.4.3 Парковочное пространство 14](#_Toc35345756)

[2.4.4 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока 14](#_Toc35345757)

[2.4.5 Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения 15](#_Toc35345758)

[2.4.6 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств 15](#_Toc35345759)

[2.4.7 Анализ уровня безопасности дорожного движения 15](#_Toc35345760)

[2.4.8 Внешний транспорт 19](#_Toc35345761)

[2.5 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 22](#_Toc35345762)

[2.6 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры 23](#_Toc35345763)

[2.7 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры 24](#_Toc35345764)

[3 .Перспективы развития 25](#_Toc35345765)

[3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития 25](#_Toc35345766)

[3.2 Концепция транспортного развития 27](#_Toc35345767)

[3.2.1 Прогноз уровня автомобилизации 27](#_Toc35345768)

[3.2.2 Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и грузов по видам транспорта 27](#_Toc35345769)

[3.2.3 Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта 27](#_Toc35345770)

[4.Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта 29](#_Toc35345771)

[4.1 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов 29](#_Toc35345772)

[4.2 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения 29](#_Toc35345773)

[4.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб 31](#_Toc35345774)

[4.4 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков 31](#_Toc35345775)

[4.5 Мероприятия по развитию внешнего транспорта 31](#_Toc35345776)

[5 .Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) 33](#_Toc35345777)

[6. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) ………………………………………………………………………………………………………35](#_Toc35345778)

[7. Описание и результаты анализа ожидаемого уровня качества работы системы транспорта города Иркутска 39](#_Toc35345779)

[7.1 Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог 39](#_Toc35345780)

[7.2 Результаты анализа ожидаемого уровня качества работы системы транспорта Иркутска (целевые показатели) 40](#_Toc35345781)

[7.3 Оценка эффективности программы по итогам ее исполнения за отчетный период 43](#_Toc35345782)

[8 .Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового, и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры 43](#_Toc35345783)

# Введение

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры МО Молодежного разработана по запросу администрации Молодежного муниципального образования на период до 2032 года.

Целями разработки ПКРТИ являются:

* обеспечение безопасности дорожного движения;
* упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
* организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов;
* повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования;
* организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов (отдельного объекта или группы объектов) капитального строительства различного функционального назначения;
* снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
* снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

ПКРТИ МО Молодежного разработана на следующие периоды:

* краткосрочная перспектива (2020 – 2023 гг.);
* долгосрочная перспектива (2024 – 2032 гг.);

# Паспорт Программы

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование Программы** | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры МО Молодежного на 2020 – 2032 годы (далее – Программа) |
| **Основание для разработки Программы** | Работы выполняются на основании и с соблюдением требований следующих документов:   * Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004 № 190-ФЗ; * Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; * Федеральный закон от 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»; * Федеральный закон от 10 декабря 1995 № 196 «О безопасности дорожного движения». * Федеральный закон от 13.07.2015 №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; * Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». * Распоряжение Правительства РФ от 19.03.2013 №384-р «Об утверждении схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения»; * Свод правил СП 42.13330.2016. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*» (утв. Приказом Минстроя России от 30.12.2016 № 1034/пр); * Свод правил СП 34.13330.2012 «СНиП 2.05.02-85\*. Автомобильные дороги». Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85\* (утв. приказом Министерства регионального развития РФ от 30 июня 2012 г. N 266); * Свод правил СП 243.1326000.2015. Проектирование и строительство автомобильных дорог с низкой интенсивностью (утв. Приказом Министерства транспорта РФ от 30.09.2015 г. № 291); * ГОСТ Р 50597-2017. «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля»; * ГОСТ Р 52398-2005. «Классификация автомобильных дорог. Параметры и требования»; * ГОСТ Р 52399-2005. «Геометрические элементы автомобильных дорог»; * ГОСТ Р 52765-2007. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация; * ГОСТ Р 52766-2007.Национальный стандарт Российской Федерации. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»; * ГОСТ Р 52767-2007.Национальный стандарт Российской Федерации. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров»; * ОДМ 218.2.020-2012. Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог; * ОДМ 218.2.032-2013. Методические рекомендации по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах; * ОДМ 218.4.004-2009. Руководство по устранению и профилактике возникновения участков концентрации ДТП при эксплуатации автомобильных дорог; * ОДМ 218.4.005-2010. Отраслевой дорожный методический документ. Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах; * ОДМ 218.0.006-2002 «Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог. Основные положения»; * ОДМ 218.6.010-2013. Методические рекомендации по организации аудита безопасности дорожного движения при проектировании и эксплуатации автомобильных дорог; * ВСН 42-87. Инструкция по проведению экономических изысканий для проектирования автомобильных дорог; * Руководство по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных дорогах. |
| **Заказчик Программы** | Администрация Молодежного муниципального образования-Администрация сельского поселения  Адрес: 664038, Иркутская область, Иркутский район, п. Молодежный, дом 7. |
| **Разработчик Программы** | Исполнитель - ИП Левашев А.Г.  Адрес: 664049, г. Иркутск,  мрн. Юбилейный, д. 24, кв. 48 |
| **Цели и задачи Программы** | * Обеспечение безопасности дорожного движения; * Упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов; * Повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования; * Организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов (отдельного объекта или группы объектов) капитального строительства различного функционального назначения; * Снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов; * Снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду. |
| **Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры** | По итогам реализации Программы к 2032 году будут достигнуты следующие значения целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры:   * Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования: * ввод новых участков – 20,8 км; * ввод реконструируемых участков – 24,4 км; * Протяженность сети велосипедных и велопешеходных дорожек – 6,26 км; |
| **Сроки и этапы реализации Программы** | Программа реализуется в 2 этапа:   * 2020 – 2023 годы; * 2024-2032 годы. |

# Характеристика существующего состояния

## Анализ положения Иркутской области в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения муниципального образования Молодежного в структуре пространственной организации Иркутской области

Иркутская область расположена в центральной части Российской Федерации и юго-восточной части Среднесибирского плоскогорья, удалена от морей и океанов.

Площадь земель Иркутской области в административных границах составляет 77 484,6  тыс. га[[1]](#footnote-1), или 5 % территории Российской Федерации.

Область входит в состав Сибирского федерального округа и граничит с двумя субъектам Сибирского федерального округа (на западе и северо-западе – с Красноярским краем; на юге-западе с республикой Тыва) и с двумя субъектами Дальневосточного федерального округа (на юге, юго-востоке – с республикой Бурятия, на севере и востоке с республикой Саха (Якутия).

Речную сеть составляют бассейны таких крупных рек и их притоков как Лена, Ангара, Нижняя Тунгуска. В границах Иркутской области находится самое глубокое озеро – Байкал.

По территории Иркутской области проходит международный транспортный коридор «Восток – Запад», который обеспечивает не только национальные перевозки из европейской части России в Сибирь и на Дальний Восток, но и трансконтинентальные перевозки между странами Азиатско–Тихоокеанского региона и европейскими странами.

Иркутская область занимает стратегическое экономико-географическое положение на пересечении железнодорожных, водных, автомобильных, воздушных путей и выполняет грузоформирующую и транзитную функции. Автомобильные и железные дороги пересекают Иркутскую область преимущественно в широтном направлении, речные судоходные пути – в меридиональном.

Транспортный каркас в первую очередь представлен Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожными магистралями, а также автомобильными дорогами федерального значения Р-255 «Сибирь» Новосибирск - (Томск) - Кемерово - Красноярск - Иркутск и Р-258 «Байкал» Иркутск - Улан-Удэ – Чита.

По рекам Иркутской области в летнее время поддерживаются регулярные сообщения с северными районами области и республикой Саха.

Иркутская область через международный аэропорт Иркутск связана воздушным сообщением с 60 городами и 10 странами мира. Международная маршрутная сеть включает более 20 направлений – от Южной Кореи и Китая до Болгарии.

Иркутская агломерация занимает менее 2% территории области и выполняет функции административного, промышленного, транспортного центра области. На территории агломерации проживают около 40% всего населения области. Через агломерацию проходят основные железнодорожные, автомобильные, воздушные и водные коридоры Иркутской области.

## Характеристика социально-экономического и градостроительного развития территории муниципального образования Молодежного

Молодежное муниципальное образование наделено статусом сельского поселения в составе Иркутского районного муниципального образования Иркутской области в соответствии с законом Иркутской области от 16.12.2004 г. № 94-оз «О статусе и границах муниципальных образований Иркутского района Иркутской области». В Молодежное муниципальное образование входят поселки Новая Разводная и Молодежный. Они относятся к сельским населенным пунктам.

Численность населения сельского поселения на начало 2019 г. составляла 10613.человек. За период с 2013 года население сельского поселения возросло на 114,2% (табл. 2.2.1).

**Таблица 2.2.1**

**Динамика численности населения Молодежного сельского поселения в 2013-2018 гг.**

| **Показатели** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2018 / 2013, %** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Численность населения на конец года, тыс. чел. |  |  |  |  |  |  |  |
| Все население | 9292 | 9806 | 10013 | 10024 | 9952 | 10613 | 114.2 |
| Городское население | н.д. | н.д. | н.д. | н.д. | н.д. | н.д. | н.д. |
| Сельское население | 9292 | 9806 | 10013 | 10024 | 9952 | 10613 | 114,2 |
| Естественный прирост (+), убыль (-), чел. | н.д. | +514 | +207 | +11 | -72 | +661 | н.д |
| Миграционный прирост (+), убыль (-), чел. | н.д. | н.д. | н.д. | н.д. | н.д. |  | н.д. |

*Источник: Федеральная служба государственной статистики: база данных показателей муниципальных образований*

Молодежное муниципальное образование в транспортном положении занимает центральное положение. Поселение находится вблизи от важнейших социально-экономических центров области и основного ареала расселения, в незначительном отдалении от железной дороги.

Перечень основных промышленных и коммунально-складских объектов сельского поселения представлен в табл. 2.2.2.

**Таблица 2.2.2**

**Перечень промышленных и коммунально-складских объектов Молодежного МО**

| **Наименование** | **Площадь территории, га** | **СЗЗ (нормат.)** |
| --- | --- | --- |
| А. Промышленность | | |
| Лесопилка | 0,77 | 100 |
| ООО «Сельстрой-2000» | 0,29 | 100 |
| Б. Коммунально-складские объекты | | |
| Котельная ИрГАУ (с золоотвалом) | 1,12 | 300 |
| Гаражный кооператив «Молодежный-2» | 2,38 | 50 |
| Востсибрегионводхоз | 2,51 | 50 |
| В. Автозаправочные станции | | |
| АЗС (а/д г. Иркутск – п.Листвянка, 12 км) |  | 100 |
| АЗС (а/д г. Иркутск – п.Листвянка, 9 км) |  | 100 |

Территориальное планирование МО Иркутский район по Молодежному сельскому поселению на расчётный срок проекта предусматривается резерв порядка 80 га под размещение предприятий IV-V класса на границе с Мамонским МО.

Градостроительная деятельность на территории муниципального образования осуществляется согласно местным нормативам градостроительного проектирования Молодежного муниципального образования Иркутского района Иркутской области, утвержденным решением Думы МО Молодежного от 24.03.2016. Региональные нормативы градостроительного проектирования Иркутской области утверждены постановлением Правительства Иркутской области от 30.12.2014 №712-пп.

Согласно требованиям Градостроительного [кодекса](consultantplus://offline/ref=0BEE2D67155AB4707E5CCC8174D67AAF541A27E280009CB5C85D29A383X0zDI) Российской Федерации, подготовка генерального плана осуществляется с учетом региональных и местных нормативов градостроительного проектирования.

Генеральный план МО Молодежного утвержден Решением Думы № 13-07/дсп от 17.10.2019. Генеральный план направлен на создание условий для устойчивого развития муниципального образования Молодежное, планирования развития территории, в том числе для установления функциональных зон, зон планируемого размещения объектов капитального строительства для государственных и муниципальных нужд, определения параметров развития инженерной, транспортной и социальной инфраструктур, с целью сохранения культурно-исторической и природной среды.

## Характеристика градостроительной деятельности в сфере транспорта и оценка транспортного спроса

Градостроительная деятельность в сфере транспортной инфраструктуры МО Молодежного регламентируется документами территориального планирования, представленными в табл. 2.3.1, а также проектами планировки, разрабатываемыми на территорию МО Молодежное. На основании анализа существующей ситуации, а также с учетом мероприятий, предусмотренных стратегическими документами вышестоящего уровня, документами территориального планирования предусматриваются мероприятия по развитию объектов транспортной инфраструктуры, развитие автомобильных дорог местного значения, улично-дорожной сети, общественного пассажирского транспорта, велосипедных и пешеходных направлений, объектов хранения и обслуживания автомобильного транспорта.

**Таблица 2.3.1**

**Перечень документов территориального планирования МО Молодежное**

| **Муниципальное образование** | **Наименование документа** | **Утверждающий документ** |
| --- | --- | --- |
| Иркутская область | Схема территориального планирования | Постановление Правительства Иркутской области №607-пп от 02.11.2012. Постановлением Правительства Иркутской области № 355-пп от 23.07.2015 в СТП были внесены изменения. В настоящее время разработаны изменения в СТП, которые находятся на рассмотрении |
| Молодежное | Генеральный план | Решение Думы № 13-07/дсп от 17.10.2019 |

## Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

## Характеристика сети автомобильных дорог

*Улично-дорожная сеть*

Сеть улиц и дорог Молодежного МО обладает прямоугольной структурой улично-дорожной сети, подчиненной природным фактором. Основной магистральной улицей являются автодорога регионального значения Байкальский тракт, к которой примыкают все главные улицы и дороги жилых, усадебных и промышленных территорий. Существующая улично-дорожная сеть населенного пункта представлена главными улицами Светлая в п. Новая Разводная; Подгорная, пер. Снежный, пер Байкальский в п. Молодежный; Солнечная, Ангарская, Зеленая, в ТСЖ Молодежное, также дорогами, выходящими на Байкальский тракт от ИрГАУ и от ТСЖ Молодежное.

Главные улицы населенного пункта имеют капитальное асфальтобетонное покрытие. Протяженность этих улиц в границах поселков составляет 21,3 км. Остальные улицы не отвечают нормативным требованиям: имеют недостаточную ширину проезжей части 4-6 м, не имеют в большинстве своем капитального покрытия, нет тротуаров и освещения. Общая протяженность местной улично-дорожной сети составляет 55,6 км.

Протяженность автодорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности муниципального образования на конец 2018 года составляет 25,4 км.

## Анализ состава и парка транспортных средств и уровня автомобилизации

С целью анализа состава парка транспортных средств Иркутской агломерации были рассмотрены данные Аналитического агентства Автостат. По данным Автостата на территории городских округов Иркутск и Ангарск, Иркутского и Шелеховского районов зарегистрировано 405,2 тыс. автотранспортных средств (табл. 2.4.2.1).

**Таблица 2.4.2.1**

**Наличие автомобильного транспорта в муниципальном образовании на начало 2018 г., ед.**

| **Территория** | **Легковые автомобили** | **Грузовые автомобили - всего** | **в том числе** | | **Автобусы** | **Итого** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **легкие** | **тяжелые** |
| Городской округ город Иркутск | 193 973 | 51 862 | 27 840 | 24 022 | 3 304 | 249 139 |
| Городской округ Ангарск | 68 847 | 16 141 | 8 297 | 7 844 | 1 604 | 86 592 |
| Иркутский район | 33 976 | 11 012 | 5 760 | 5 252 | 442 | 45 430 |
| Шелеховский район | 19 147 | 4 633 | 2 690 | 1 943 | 271 | 24 051 |
| Итого по Иркутской агломерации | 315 943 | 83 648 | 44 587 | 39 061 | 5 621 | 405 212 |
| Итого по Иркутской области | 709 602 | 211 390 | 98 952 | 112 438 | 11 764 | 932 756 |

*Источник: Аналитическое агентство Автостат*

Наибольшую долю автотранспортных средств составляют легковые автомобили (78%). Порядка 94,7% легковых автомобилей принадлежат физическим лицам. Уровень автомобилизации населения составляет 283,4 автомобиля на 1000 чел.

В структуре легкового парка (рис. 2.4.2.1) преобладают автомобили марки Тойота (32%).

**Рис. 2.4.2.1 Структура парка легковых автомобилей по маркам**

Парк грузовых автомобилей, зарегистрированных на рассматриваемой территории, составляет 83,6 тыс. автомобилей, из них 44,6 тыс. – легкие грузовики, 39,1 тыс. – тяжелые грузовики. В собственности физических лиц сосредоточено 77,7% легких грузовиков и 42% тяжелых.

В структуре парка легких грузовиков наибольший удельный вес занимают автомобили следующих марок: Тойота (22%), Уаз (18%), Газ (17%). Среди тяжелых грузовиков преобладают марки Камаз (23%), Газ (18%), Зил (19%).

Парк автобусов составляет 5,6 тыс. В собственности физических лиц сосредоточено 37,8% автобусов. В структуре парка автобусов наибольшую долю занимают автобусы следующих марок: Паз (31%) и Кавз (19%).

Распределение автомобильного парка Иркутской агломерации по годам выпуска представлено в табл. 2.4.2.2

**Таблица 2.4.2.2**

**Возраст автомобильного транспорта в Иркутской агломерации  
на начало 2018 г., %**

| **Показатели** | **Годы выпуска** | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **2008-2017** | **1998-2007** | **1997 и раньше** | **Итого** |
| Легковые автомобили | 32,4 | 37,2 | 30,4 | 100,0 |
| Легкие грузовики | 24,9 | 34,6 | 40,5 | 100,0 |
| Тяжелые грузовики | 25,9 | 15,2 | 58,9 | 100,0 |
| Автобусы | 22,0 | 33,4 | 44,7 | 100,0 |

*Источник: Аналитическое агентство Автостат*

## Парковочное пространство

В качестве мест постоянного хранения автотранспорта используются внутри дворовые территории, гаражи, а также около тротуарная зона проезжей части. Для временного хранения автомобилей также используется краевая зона проезжей части или внутриквартальная территория вблизи деловых центров и других объектов притяжения.

## Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

Пассажирские перевозки на территории МО Молодежное осуществляются автомобильным транспортом.

В настоящее время в МО Молодежное действует 3 межмуниципальных маршрута по направлению МО Молодежное – Иркутск – МО Молодежное.

Муниципальные маршруты на территории МО Молодежное отсутствуют.

На территории МО Молодежное осуществляют перевозку пассажиров по межмуниципальным автобусным маршрутам регулярного сообщения 2 общества с ограниченной ответственностью и 1 индивидуальный предприниматель (табл. 2.4.4.1). Количество подвижного состава автотранспорта – 43 единицы.

**Таблица 2.4.4.1**

**Перечень частных предпринимателей, осуществляющих регулярные пассажирские перевозки автобусами по маршрутам города Иркутска**

| **№**  **п/п** | **Номер маршрута** | **Наименование**  **маршрута** | **Предприниматель,**  **осуществляющий перевозку пассажиров по маршруту** | **Количество пассажирского автотранспорта** | **Вместимость, мест** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. | 417 | п.Молодежный (ост. ИСХИ)-г.Иркутск (ост. Ц.Рынок) №450 | ИП Рябец С.П, | 32 | 16-21 мест |
| 2. | 450 | п.Молодежный (ост.ТСЖ «Молодежное» - г. Иркутск (ост. Ц.Рынок) №450 | ООО «Бригада» | 9 | 18 мест |
| 3. | 451 | п.Новая Разводная (ост.КПП ДНТ «Энергия» – г. Иркутск (ост. Ц.Рынок) | ООО «Бригада» | 3 | 18 мест |

*Источник: отдел ЖКХ и благоустройства Администрации МО Молодежного*

Подвижной состав автобусного парка общественного транспорта на 100% представлен транспортными средствами малого класса вместимостью 16-21 мест.

## Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения

В настоящее время в границах Молодежного сельского поселения велосипедная и пешеходная инфраструктуры развиты незначительно. Велосипедисты передвигаются по проезжей части или обочине согласно правилам дорожного движения. На территории рассматриваемого муниципального образования имеется одна велосипедная дорожка, обозначенная соответствующими знаками и имеющая асфальтобетонное покрытие – вдоль автомобильной дороги.

Пешеходная инфраструктура состоит в основном из тротуаров и пешеходных дорожек. Зачастую (как правило в районах малоэтажной застройки) пешеходная инфраструктура полностью отсутствует. Пересечения проезжей части с пешеходными дорожками выполнены в виде одноуровневых пешеходных переходов.

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

В настоящее время грузовой и легковой транзитный транспорт следует по автодорогам федерального значения, проходящим через территорию муниципального образования поселка Молодежный.

## Анализ уровня безопасности дорожного движения

В рамках работы по данному разделу произведен анализ статистических данных по ДТП за последние несколько лет, целью данного анализа является:

* определение динамики по количеству ДТП;
* понимание распределения ДТП по видам;
* определение основных причин возникновения ДТП;
* определение мест концентрации ДТП;
* составление рекомендаций по ликвидации мест концентрации ДТП.

Проблема безопасности дорожного движения приобрела особую остроту в последнее время. Согласно полученным исходным данным в целом аварийность на территории Иркутской агломерации незначительно растет. Однако, по отдельным показателям наблюдается снижение, например, по числу погибших людей в ДТП.

Наиболее частым видом дорожно-транспортного происшествия (ДТП) является столкновение транспортных средств и наезд на пешехода. Основными причинами совершения нарушений в области дорожного движения являются низкий общий уровень правосознания, отсутствие адекватного понимания участниками движения причин возникновения ДТП, недостаточное вовлечение населения в деятельность по предупреждению дорожно-транспортного травматизма.

Основными недостатками эксплуатационного состояния дорог в местах совершения дорожно-транспортных происшествий являются: отсутствие дорожных знаков, отсутствие или плохая различимость дорожной разметки, отсутствие пешеходных ограждений, дефекты дорожного покрытия, неудовлетворительное зимнее содержание улиц.

Статистика ДТП за период январь – май 2018 года по Иркутскому району приведена в табл. 2.4.7.1.

**Таблица 2.4.7.1**

**Статистика ДТП по Иркутскому району за период январь-май 2018 года**

| **№ п/п** | **Дата ДТП** | **Вид ДТП** | **Погибло** | **Ранено** | **Кол-во ТС** | **Кол-во участников** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 03.01.2018 | Наезд на пешехода | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 2 | 04.01.2018 | Столкновение | 0 | 1 | 2 | 3 |
| 3 | 04.01.2018 | Падение пассажира | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 4 | 05.01.2018 | Наезд на препятствие | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 5 | 07.01.2018 | Столкновение | 0 | 6 | 2 | 6 |
| 6 | 07.01.2018 | Столкновение | 0 | 1 | 2 | 2 |
| 7 | 08.01.2018 | Съезд с дороги | 0 | 2 | 1 | 2 |
| 8 | 09.01.2018 | Наезд на пешехода | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 9 | 10.01.2018 | Наезд на пешехода | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 10 | 14.01.2018 | Столкновение | 0 | 1 | 2 | 2 |
| 11 | 14.01.2018 | Опрокидывание | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 12 | 17.01.2018 | Наезд на пешехода | 0 | 2 | 1 | 3 |
| 13 | 18.01.2018 | Наезд на пешехода | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 14 | 20.01.2018 | Столкновение | 0 | 1 | 2 | 3 |
| 15 | 21.01.2018 | Наезд на препятствие | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 16 | 26.01.2018 | Столкновение | 0 | 1 | 2 | 2 |
| 17 | 30.01.2018 | Наезд на пешехода | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 18 | 02.02.2018 | Наезд на пешехода | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 19 | 05.02.2018 | Наезд на пешехода | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 20 | 10.02.2018 | Наезд на пешехода | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 21 | 11.02.2018 | Съезд с дороги | 0 | 2 | 1 | 2 |
| 22 | 11.02.2018 | Столкновение | 0 | 2 | 2 | 2 |
| 23 | 15.02.2018 | Столкновение | 0 | 4 | 2 | 4 |
| 24 | 18.02.2018 | Наезд на пешехода | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 25 | 22.02.2018 | Столкновение | 0 | 1 | 2 | 2 |
| 26 | 25.02.2018 | Столкновение | 0 | 2 | 2 | 3 |
| 27 | 26.02.2018 | Столкновение | 0 | 1 | 3 | 3 |
| 28 | 27.02.2018 | Наезд на пешехода | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 29 | 02.03.2018 | Столкновение | 0 | 3 | 2 | 3 |
| 30 | 07.03.2018 | Наезд на пешехода | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 31 | 09.03.2018 | Наезд на пешехода | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 32 | 10.03.2018 | Столкновение | 0 | 1 | 3 | 4 |
| 33 | 12.03.2018 | Столкновение | 0 | 2 | 2 | 2 |
| 34 | 15.03.2018 | Наезд на пешехода | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 35 | 16.03.2018 | Съезд с дороги | 0 | 2 | 1 | 2 |
| 36 | 16.03.2018 | Столкновение | 0 | 1 | 2 | 2 |
| 37 | 21.03.2018 | Наезд на пешехода | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 38 | 22.03.2018 | Опрокидывание | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 39 | 22.03.2018 | Опрокидывание | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 40 | 23.03.2018 | Падение пассажира | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 41 | 24.03.2018 | Столкновение | 0 | 1 | 2 | 3 |
| 42 | 25.03.2018 | Съезд с дороги | 0 | 3 | 1 | 3 |
| 43 | 06.04.2018 | Наезд на пешехода | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 44 | 09.04.2018 | Наезд на препятствие | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 45 | 09.04.2018 | Опрокидывание | 1 | 0 | 1 | 2 |
| 46 | 09.04.2018 | Съезд с дороги | 0 | 3 | 1 | 3 |
| 47 | 13.04.2018 | Наезд на пешехода | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 48 | 17.04.2018 | Наезд на пешехода | 1 | 0 | 1 | 2 |
| 49 | 19.04.2018 | Столкновение | 0 | 2 | 2 | 3 |
| 50 | 19.04.2018 | Опрокидывание | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 51 | 20.04.2018 | Столкновение | 0 | 5 | 2 | 6 |
| 52 | 22.04.2018 | Наезд на велосипедиста | 0 | 1 | 2 | 2 |
| 53 | 23.04.2018 | Столкновение | 0 | 1 | 2 | 2 |
| 54 | 23.04.2018 | Наезд на велосипедиста | 0 | 1 | 2 | 2 |
| 55 | 24.04.2018 | Столкновение | 0 | 3 | 2 | 3 |
| 56 | 24.04.2018 | Наезд на пешехода | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 57 | 25.04.2018 | Падение пассажира | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 58 | 26.04.2018 | Столкновение | 1 | 0 | 3 | 3 |
| 59 | 28.04.2018 | Опрокидывание | 0 | 1 | 2 | 1 |
| 60 | 29.04.2018 | Опрокидывание | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 61 | 06.05.2018 | Опрокидывание | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 62 | 06.05.2018 | Наезд на велосипедиста | 0 | 1 | 2 | 2 |
| 63 | 08.05.2018 | Наезд на препятствие | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 64 | 09.05.2018 | Наезд на пешехода | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 65 | 12.05.2018 | Опрокидывание | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 66 | 15.05.2018 | Столкновение | 0 | 2 | 2 | 2 |
| 67 | 15.05.2018 | Наезд на стоящее ТС | 2 | 3 | 2 | 6 |
| 68 | 21.05.2018 | Столкновение | 1 | 1 | 2 | 3 |
| 69 | 24.05.2018 | Наезд на пешехода | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 70 | 24.05.2018 | Столкновение | 0 | 2 | 2 | 3 |
| 71 | 24.05.2018 | Наезд на препятствие | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 72 | 25.05.2018 | Съезд с дороги | 1 | 0 | 1 | 1 |
| 73 | 26.05.2018 | Съезд с дороги | 0 | 5 | 1 | 5 |
| 74 | 27.05.2018 | Наезд на препятствие | 0 | 2 | 1 | 3 |
| 75 | 28.05.2018 | Опрокидывание | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 76 | 29.05.2018 | Столкновение | 0 | 2 | 2 | 3 |
| 77 | 30.05.2018 | Наезд на препятствие | 1 | 1 | 1 | 2 |
| 78 | 31.05.2018 | Опрокидывание | 0 | 1 | 1 | 1 |
| **ИТОГО** | | | **8** | **112** | **111** | **179** |

## Внешний транспорт

Внешний транспорт представлен в поселении одним видом: автомобильным - в виде транзитного транспорта.

***Железнодорожный транспорт***

На территории Иркутской агломерации железнодорожный транспорт представлен Восточно-Сибирской железной дорогой - филиалом ОАО «Российские железные дороги». Восточно-Сибирская железнодорожная магистраль обеспечивает основные транспортно-экономические связи Сибири и Дальнего Востока с Уралом и Европейской частью страны, а также с Китаем и Монголией и имеет характеристики II технической категории. Крупнейшими железнодорожными узлами являются г. Ангарск и г. Иркутск.

Молодежное МО удалено от железнодорожной сети, и железнодорожного транспорта не имеет. Железнодорожное сообщение осуществляется через станции города Иркутска.

На территории города Иркутска расположены следующие железнодорожные станции: Горка, Компрессорная, Заводская, Иркутск-сортировочная, Военный городок, Батарейная, Иркутный мост, Иркутск-пассажирский, Академическая, Мельниково, Кая, Вересовка и др.

Динамика пассажиропотоков в дальнем и пригородном сообщениях представлена на рис. 2.4.8.1-2.4.8.2.

**Рис. 2.4.8.1 Пассажиропотоки в дальнем сообщении**

**Рис. 2.4.8.2 Пассажиропотоки в пригородном сообщении**

Железнодорожный транспорт отличается регулярностью движения во все времена года и большой скоростью (по сравнению с водным транспортом), способностью осваивать массовые потоки грузов и пассажиров, низкой себестоимостью перевозок. В настоящее время железнодорожный транспорт является одной из наиболее стабильно действующих отраслей экономики региона.

На Восточно-Сибирской железной дороге есть необходимые мощности и созданы все условия для транспортировки сжиженного газа по магистрали, что дает возможность реализации проекта газификации Бурятии и Читинской области.

***Водный транспорт***

В настоящее время в Молодежном МО из водного транспорта существуют лишь частные небольшие катера. Портов нет.

***Воздушный транспорт***

Воздушное сообщение Молодежного МО происходит через аэропорт г. Иркутск.

На территории города Иркутска расположены два аэродрома: АО «Международный Аэропорт Иркутск», аэродром совместного базирования с Министерством обороны Российской Федерации, который является международным аэропортом федерального значения и экспериментальный аэродром Иркутского авиационного завода, который используется для летно-технических испытаний самолетов. Также в 39 км от г. Иркутска располагается аэродром малой авиации «Оек», на территории которого осуществляет свою деятельность Негосударственное образовательное учреждение «Иркутский учебный авиационный центр Общероссийской общественно-государственной организации «Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту России».

В настоящее время аэропорт Иркутска связан воздушным сообщением с 60 городами и 10 странами мира. Международная маршрутная сеть включает более 20 авиационных направлений – от Южной Кореи и Китая до Болгарии. В весенне-летний период 2018 года из аэропорта г. Иркутска осуществлялись рейсы по следующим направлениям: Апа, Анталия, Бангкок, Барнаул, Бишкек, Благовещенск, Бодайбо, Братск, Владивосток, Гонконг, Донгшенг, Душанбе, Екатеринбург, Ербогачен, Железногорск-Илимский, Казачинск, Камрань, Киренск, Кодинск, Краби, Краснодар, Красноярск, Красный Чикой, Кызыл, Ленск, Магадан, Мама, Маньчжурия, Мирный, Москва, Нерюнгри, Нижнеангарск, Нижневартовск, Новосибирск, Олекминск, Омск, Ош, Пекин, Полярный, Пхукет, Санкт-Петербург, Санья, Сеул, Сочи, Сургут, Таксимо, Талакан, Ташкент, Токио, Тюмень, Улан-Батор, Улан-Удэ, Урумчи, Усть-Илимск, Усть-Кут, Утапао, Уфа, Фукуок, Хабаровск, Харбин, Ченгду, Чита, Чунцин, Шанхай, Шеньян, Якутск.

Аэропорт стабильно входит в первую двадцатку аэропортов-миллионников страны. Пассажиропоток Иркутского аэропорта превышает 2 миллиона человек.

Пропускная способность аэровокзала внутренних линий составляет 800 пассажиров в час. Пропускная способность терминала международных воздушных линий – 400 пассажиров в час.

Общая площадь грузового комплекса Международного аэропорта Иркутск составляет 2,2 гектара, в сутки предприятие может обработать до 150 тонн авиагрузов. Среднесписочная численность работников аэропорта на 2018 год составляет 2037 человек.

Объем пассажиро- и грузопотока, обслуживаемого АО «Международный аэропорт Иркутск», стабильно растет (рис. 2.4.8.3- 2.4.8.4).

**Рис. 2.4.8.3 Динамика объема пассажиропотока (пасс.) за период 2012-2017 гг.**

**Рис. 2.4.8.4 Динамика объема грузопотока (т) за период 2012-2017 гг.**

**Таблица 2.4.8.1**

**Объем пассажиропотоков, обслуживаемых АО «Международный аэропорт Иркутск»**

| **показатели** | **ед. изм.** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| пассажиры, всего | тыс.пасс. | 1694 | 1708 | 2012 | 2112 |
| отправлено |  | 822 | 836 | 999 | 1041 |
| транзитные |  | 59 | 56 | 38 | 39 |
| прибывших |  | 813 | 816 | 975 | 1032 |
| ВВЛ | тыс.пасс. | 1317 | 1309 | 1427 | 1523 |
| отправлено |  | 633 | 636 | 706 | 750 |
| транзитные |  | 59 | 56 | 38 | 39 |
| прибывших |  | 625 | 617 | 683 | 734 |
| МВЛ | тыс.пасс. | 377 | 399 | 585 | 589 |
| отправлено |  | 189 | 200 | 293 | 291 |
| прибывших |  | 188 | 199 | 292 | 298 |

**Таблица 2.4.8.2**

**Грузооборот АО «Международный аэропорт Иркутск»**

| **показатели** | **ед. изм.** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| груз, почта, всего | тыс.тонн | 9,33 | 11,23 | 11,47 | 11,49 |
| отправлено |  | 4,43 | 5,64 | 5,43 | 5,55 |
| прибыло |  | 4,9 | 5,59 | 6,04 | 5,94 |
| ВВЛ | тыс.тонн | 9,07 | 10,92 | 11,01 | 11,05 |
| отправлено |  | 4,4 | 5,61 | 5,4 | 5,52 |
| прибыло |  | 4,67 | 5,31 | 5,61 | 5,53 |
| МВЛ | тыс.тонн | 0,26 | 0,31 | 0,46 | 0,44 |
| отправлено |  | 0,03 | 0,03 | 0,03 | 0,03 |
| прибыло |  | 0,23 | 0,28 | 0,43 | 0,41 |

На территории Молодежного МО действует вертолетная площадка.

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

Основным фактором, влияющим на экологическое состояние территории, остается воздействие автомобильного транспорта. Доля автомобильного транспорта в выбросах вредных веществ составляет до 90%.

Наибольшие концентрации вредных веществ, таких как оксиды азота и углерода, диоксиды азота и серы, наблюдаются возле крупнейших автомобильных трасс и пропорциональны значениям интенсивности автомобильных потоков. Кроме того, вектор распространения вредных веществ зависит от розы ветров, характерной для рассматриваемой территории.

По экспертным данным, основанным на исследованиях МАДИ, ориентировочные объемы выбросов вредных веществ на автомобильных дорогах на одну полосу движения составляют значения, отраженные в табл. 2.5.1.

**Таблица 2.5.1**

**Ориентировочные значения выбросов вредных веществ при разной интенсивности движения**

| Интенсивность | CO, кг/ч\*км | CxHy, кг/ч\*км | NOx, кг/ч\*км |
| --- | --- | --- | --- |
| 400 авто/час | 5 | 0,8 | 1 |
| 800 авто/час | 10 | 1,5 | 2 |
| 1000 авто/час | 12 | 2 | 2,2 |
| 1200 авто/час | 14 | 2,5 | 2,5 |

Взяв за основу эти значения, можно экспертно оценить объемы выбросов на основных автомобильных магистралях в зависимости от типичных значений интенсивности движения.

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

Основополагающими документами для развития транспорта и транспортной инфраструктуры муниципального образования Молодежного являются:

*Документы федерального уровня:*

* Федеральный закон от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
* Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 29.12.2017 №443-ФЗ;
* Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 №196-ФЗ;
* Федеральный закон «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 13.07.2015 №220-ФЗ;
* Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» от 08.11.2007 №259-ФЗ;
* Постановление Правительства РФ от 02.04.2012 N 280 «Об утверждении Положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)»;
* Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
* Постановление Правительства Российской Федерации от 20.12.2017 №1596 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»;
* Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 №1734-р;
* Схема территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 г. №384-р;
* Распоряжение Министерства транспорта РФ «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» и другими правовыми актами от 31.01.2017 №НА-19-р;
* Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17.03.2015 №43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения»;

и т.д.

*Документы регионального уровня:*

* Постановление Правительства Иркутской области от 02.11.2012 №607-пп «Об утверждении схемы территориального планирования Иркутской области»;
* Государственная программа Иркутской области «Реализация государственной политики в сфере строительства, дорожного хозяйства» на 2019 – 2024 годы, утверждённая постановлением Правительства Иркутской области от 26.10.2018 №771-пп;
* Постановление Правительства Иркутской области «Об утверждении Положения о предоставлении и расходовании субсидий из областного бюджета местным бюджетам в целях софинансирования расходных обязательств муниципальных образований Иркутской области, связанных с осуществлением дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения» от 19.02.2016 №97-пп;

*Документы местного уровня:*

* Решение Думы Молодежного муниципального образования №04-18/дсп от 17.10.2019 г. о внесении изменений в решение думы Молодежного муниципального образования «Об утверждении Генерального плана города Иркутска» от 13,12,2012 г. №04-18/дсп.

## Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансирование транспортной инфраструктуры МО Молодежного осуществляется из средств дорожного фонда Молодежного муниципального образования. Отчет об использовании средств дорожного фонда Молодежного муниципального образования за 2018 год представлен в таблице 2.7.1.

**Таблица 2.7.1**

**Отчет об использовании средств дорожного фонда Молодежного муниципального образования на 01.01.2019 года**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование статей | Утверждено на отчетную дату | Фактически исполнено на отчетную дату | Процент исполнения |
| **1. Доходы ,всего** | 2561,3 | 1714,9 | 67,0 |
| в том числе по источникам: |  |  |  |
| 1. Акцизы на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и карбюраторных (инжекторных) двигателей, производимые на территории Российской Федерации, подлежащих зачислению в бюджет Молодежного муниципального образования | 1629,8 | 1714,9 | 105,2 |
| 2. Часть налоговых и неналоговых доходов | 931,5 |  | 0,0 |
| **2. Расходы-всего** | 5564,7 | 4570,8 | 82,1 |
| в том числе по направлениям: |  |  |  |
| 1. Ремонт автомобильных дорог общего пользования. | 2983,4 | 2983,4 |  |
| 2. Содержание автомобильных дорог общего пользования, находящихся в муниципальной собственности , и сооружений на них | 2581,3 | 1587,4 | 61,5 |

# Перспективы развития

## Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

Социально-экономическое развитие муниципального образования регламентируется документами, перечисленными в табл. 3.1.1.

**Таблица 3.1.1**

**Перечень документов социально-экономического развития города Иркутска**

| **Наименование документа** | **Утверждающий документ** |
| --- | --- |
| Концепция социально-экономического развития Иркутской области на период до 2020 года | Распоряжение Губернатора Иркутской области от 04.06.2010 №34-р |
| Государственная программа Иркутской области «Экономическое развитие и инновационная экономика» на 2019 - 2024 годы | Постановление Правительства Иркутской области от 12.11.2018 № 828-пп |
| Прогноз социально-экономического развития Иркутской области на долгосрочный период до 2030 года | Распоряжение Правительства Иркутской области от 14.11.2016 №668-рп |
| Прогноз социально-экономического развития Иркутской области на 2019 год и плановый период 2020 и 2021 годов | Распоряжение Правительства Иркутской области от 25.10.2018 № 826-рп |
| Стратегия социально-экономического развития Иркутской области | Проект закона Иркутской области «Об утверждении стратегии социально-экономического развития Иркутской области на период до 2030 года» |
| Прогноз социально-экономического развития Молодежного муниципального образования на 2019-2021 годы | – |

Градостроительное развитие муниципального образования Молодежное в первую очередь регламентируется генеральным планом.

**Таблица 3.1.2**

**Показатели прогноза социально-экономического развития Молодежного муниципального образования на 2019-2021 годы**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№**  **п/п** | **Наименование показателя** | **Факт 2016 г.** | **Факт 2017 г.** | **Оценка 2018 г.** | **Прогноз на:** | | |
| **2019 г.** | **2020 г.** | **2021 г.** |
| 1 | Численность постоянного населения – всего, чел.. | 10024 | 9952 | 10097 | 10248 | 10371 | 10526 |
| 2 | Число действующих малых предприятий (с учетом микропредприятий) – всего, ед. | 153 | 153 | 158 | 160 | 163 | 166 |
| 3 | *в том числе микропредприятий – всего, ед.* | 143 | 143 | 148 | 150 | 152 | 155 |
| 4 | Выручка от реализации продукции, рубот, услуг (в действующих ценах) по полному кругу организаций, млн.руб. | 3542,8 | 3500,1 | 3621,9 | 3805,2 | 3968,4 | 4136,7 |
| 5 | *В том числе выручка от реализации продукции, работ, услуг (в действующих ценах) предприятий малого бизнеса (с учетом микропредприятий), млн. руб.* | 3292,1 | 3453,4 | 3549,,5 | 3704,5 | 3862,8 | 4030,2 |
| 6 | Среднесписочная численность работников (без внешних совместителей) по полному кругу организаций, чел. | 1008 | 2084 | 2103 | 2112 | 2120 | 2128 |
| 7 | *В том числе численность работников малых предприятий (с учетом микропредпритий) – всего, чел.* | 806 | 806 | 816 | 822 | 828 | 836 |
| 8 | Фонд начисленной заработной платы по полному кругу организаций, млн. руб. | 472,7 | 554,1 | 585,0 | 605,3 | 623,6 | 642,1 |
| 9 | В том числе начисленной заработной платы работников малых предприятий (с учетом микропредприятий), млн.руб. | 105,7 | 108,0 | 110,6 | 115,9 | 119,6 | 123,3 |

*Источник: Прогноз социально-экономического развития Молодежного муниципального образования на 2019-2021 годы*

На территории Молодежного муниципального образования планируется реализация строительства дома культуры

## Концепция транспортного развития

## Прогноз уровня автомобилизации

Прогноз темпов роста уровня автомобилизации выполнен на основе достигнутого уровня автомобилизации и с учетом мировой тенденции роста уровня автомобилизации населения (табл. 3.2.1.1).

**Таблица 3.2.1.1**

**Прогноз уровня автомобилизации, авт. на 1000 чел. населения**

| **Территория** | **2018** | **2021** | **2023** | **2028** | **2030** | **2030/2018** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Иркутская область | 284 | 315 | 330 | 370 | 380 | 1,34 |

## Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и грузов по видам транспорта

В результате оценок увеличения объема транспортного спроса получены распределения всех передвижений по способам и суммарные объемы передвижений в пиковый период на каждый из рассматриваемых периодов (табл. 3.2.2.1).

**Таблица 3.2.2.1**

**Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения**

| **Характеристики передвижения** | **Единицы измерения** | **2018 год** | **2021 год** | **2023 год** | **2028 год** | **2030 год** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Доля всех передвижений на индивидуальном транспорте | % | 42% | 41% | 37% | 36% | 37% |
| Доля всех передвижений на общественном транспорте | % | 44% | 44% | 47% | 47% | 46% |
| Доля всех передвижений на немоторизованных видах транспорта, % | % | 14% | 15% | 15% | 17% | 17% |
| Суммарный объем передвижений в утренний час пик | пасс./ч | 154565 | 156302 | 147608 | 151617 | 160109 |

## Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта

В рамках разработки Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры был рассмотрен один вариант комплексного развития транспортной инфраструктуры МО Молодежного. Этот сценарий предлагается для реализации.

Перечень мероприятий, входящих в сценарий, представлен в табл. 3.2.3.1

**Таблица 3.2.3.1**

**Перечень мероприятий, входящий в предлагаемый сценарий развития транспортной инфраструктуры**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование мероприятий | Местоположение |
| **Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения** | | |
|  | Ремонт ул. Веселая | Молодежное МО |
|  | Ремонт ул. Кирпичная | Молодежное МО |
|  | Ремонт связки улиц Исхинская, Подгорная от ул. Черемуховая до ул. Молодежный пос | Молодежное МО |
|  | Ремонт пер.2 ключевой от ул. Светлая до ул. Веселая | Молодежное МО |
|  | Ремонт пер. Снежный от ул. Черемуховая до ул. Трактовая | Молодежное МО |
|  | Строительство автомобильной дороги через "Умную школу" | Молодежное МО |
|  | Строительство подъезда к Дому Культуры | Молодежный |
|  | Строительство автомобильной дороги к новой застройке ИЖС | Молодежный |
|  | Строительство автомобильной дороги соединяющей автомобильную дорогу через "Умную школу" и Байкальский тракт | Новая Разводная |
|  | Реконструкция ул. Успенская от ул. Лазурная до ЖК Горизонт | Новая Разводная |
|  | Строительство автомобильной дороги от ул. Успенская до ДНТ Солнечный берег | Новая Разводная |
|  | Реконструкция ул.Горная от ул. Молодежный пос до ул. Веселая | Молодежный |
|  | Строительство моста  до мкр. Солнечный | Новая Разводная |
|  | Строительство примыкания от ДНТ Мечта к Байкальскому тракту | Молодежный |
|  | Ремонт ул. Кузнецовой до Байкальскогго тракта | Молодежный |
|  | Ремонт связки улиц Совхозная, Зеленая от ул. Совхозная до ул. Байкальский пер., Байкальский пер. | Молодежный |
|  | Ремонт связки улиц Центральная, Березовая | Молодежный |
|  | Ремонт ул. Зеленая от ул. Центральная до ул. Совхозная | Молодежный |
|  | Ремонт связки улиц Радужная, Березовая | Молодежный |
|  | Ремонт ул. Садовая | Молодежный |
|  | Ремонт ул. Лесная от ул. Светлая до ул. Веселая | Новая Разводная |
|  | Ремонт связки улиц Верхняя, Средняя, Болотный пер., Южная, Луговой пер. | Новая Разводная |
|  | Ремонт связки улиц Карьерная, Карьерный пер., Луговая, Осенний пер., Набережная, Солнечная, Береговая | Новая Разводная |
|  | Ремонт ул. Морская | Новая Разводная |
|  | Ремонт ул. Приморская | Новая Разводная |
|  | Ремонт связки улиц Буддо, Средняя, Иванишина | Молодежный |
|  | Ремонт ул. Черных | Молодежный |
|  | Ремонт связки улиц Болотная, Центральная от ул. Болотная до ул. Подгорная | Молодежный |
|  | Реконструкция ул. Черемуховая от ул. Снежная до ул. Подгорная | Молодежный |
| **Строительство/реконструкция остановок общественного транспорта** | | |
|  | Реконструкция ООТ «ИСХИ» | Молодежное МО |
|  | Строительство ООТ «ЖКм Загородный» | Молодежное МО |
|  | Строительство ООТ «КПП ДНТ Энергия» | Молодежное МО |
| Устройство пешеходной и велосипедной инфраструктуры | | |
|  | Устройство тротуара пер. Ключевой | Молодежное МО |
|  | Устройство тротуара пер.2 ключевой от ул. Светлая до ул. Веселая | Молодежное МО |
|  | Устройство велосипедной дорожки | Молодежное МО |
|  | Устройство велосипедной дорожки | Молодежное МО |
| **Оптимизация дорожного движения на перекрёстках, относящихся к узлам с затруднённым движением** | | |
|  | Реконструкция перекрестка (на Подгорной ул.) | Молодежное МО |

# Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

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

Мероприятия по развитию транспорта общего пользования приведены в табл. 4.1.1.

**Таблица 4.1.1**

**Мероприятия по развитию инфраструктуры и маршрутов общественного транспорта**

| **№ п/п** | **Наименование мероприятий** | **Сроки реализации** |
| --- | --- | --- |
|  | Реконтрукция ООТ «ИСХИ» | 2022-2023 |
|  | Строительство ООТ «ЖК Загородный» | 2022-2023 |
|  | Строительство ООТ «КПП ДНТ Энергия» | 2022-2023 |

## Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Основными мероприятиями по сохранению и развитию существующей пешеходной инфраструктуры в МО Молодежное является ремонт, а также поддержание в нормативном состоянии существующих пешеходных зон.

С целью улучшения пешеходной инфраструктуры предусматривается выполнение работ по ремонту асфальтобетонного покрытия тротуаров.

В состав мероприятий, направленных на совершенствование условий пешеходного движения могут входить:

* мероприятия, направленные на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий с участием пешеходов;
* мероприятия по предупреждению травматизма на пешеходных переходах вблизи детских и общеобразовательных учреждений, а также в местах массового перехода пешеходов;
* мероприятия, направленные на обеспечение беспрепятственного перемещения пешеходных потоков.

Рекомендуемые мероприятия по организации пешеходного движения в МО Молодежное на период до кона 2032 года представлены в таблице 4.2.1.

**Таблица 4.2.1**

**Мероприятия по развитию пешеходной и велосипедной инфраструктуры**

| **№ п/п** | **Наименование и адрес мероприятия** | **Период реализации** |
| --- | --- | --- |
|  | Устройство тротуара пер. Ключевой | 2019-2021 |
|  | Устройство тротуара пер.2 ключевой от ул. Светлая до ул. Веселая | 2019-2021 |

***Мероприятия по организации велосипедного движения***

Велосипед – эффективный вид городского транспорта, функциональный и практичный способ перемещения по городу, обладающий рядом преимуществ, основные из которых перечислены ниже:

* Велосипеды хорошо подходят для поездок на расстояния до 7 км, без учёта рельефа, а использование электровелосипедов, которые становятся всё доступнее, увеличивает эффективную зону до 15 км, даже с учётом рельефа. В зоне досягаемости оказывается значительная часть города, примерно 150 кв. км вокруг места жительства. Таким образом, велосипед может взять на себя значительную часть ежедневных поездок в Иркутске.
* Использование для коротких поездок велосипедов вместо автомобилей может уменьшить выбросы выхлопных газов.
* Развитие велотранспорта делает города более безопасными и удобными для всех.

Предлагается создание новых велопешеходных связей между Молодежным МО и г. Иркутском.

1) Устройство велопешеходных дорожек в рамках реконструкции связки улиц Исхинская, Подгорная от ул. Черемуховая до ул. Молодежный пос. Это позволит связать между собой район главного корпуса ИрГАУ и основной жилой массив посёлка Молодёжный.

2) Устройство велодорожки вдоль Байкальского тракта. Это позволит связать посёлок Молодёжный с городом Иркутском, и создаст возможность жителям посёлка Молодёжный ездить в город Иркутск на велосипеде.

Эти мероприятия должны быть привязаны к созданию велоинфраструктуры в рамках других мероприятий по ремонту, строительству и реконструкции улично-дорожной сети, мест массового отдыха для обеспечения лучшей связанности уже существующих участков велосипедных маршрутов между собой. Так, при строительстве велодорожек вдоль загородной трассы, необходимы мероприятия по строительству подходов к этим велодорожкам от основных элементов УДС.

Мероприятия по организации велосипедного движения МО Молодежного представлены в таблице 4.2.2.

**Таблица 4.2.2**

**Мероприятия по развитию велосипедной инфраструктуры МО Молодежного**

| **№ п/п** | **Наименование мероприятия** | **Сроки реализации** |
| --- | --- | --- |
|  | Устройство велосипедной дорожки | 2022-2023 |
|  | Устройство велосипедной дорожки | 2022-2023 |

## 4.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

В настоящее время изменение существующей сети маршрутов движения грузового транспорта не планируется. В случае сохранения существующей ситуации в системе объектов грузопоглощения и грузогенерации, необходимость в изменениях в маршрутах движения грузового транспорта, а также транспортных средств коммунальных и дорожных служб, отсутствует.

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

Транспортный узел в центре пос. Молодежный (кольцо на ул. Подгорная): существующая состояние организации дорожного движения характеризуется значительным ростом транспортных очередей в зоне регулируемого пешеходного перехода, сочетающегося с въездом и выездом от территории средней общеобразовательной школы. Кроме того, в зоне данного узла необходима организация дополнительного проезда к планируемому Дому культуры. Для решения данном проблемы необходимо выполнить изменение схемы движения с учетом: переноса и реконструкции участков примыкания местных проездов, накапливающихся длин очередей, обеспечения безопасности движения пешеходов (включая школьников и их родителей); оптимизации размещения остановочных пунктов и пешеходных переходов.

## Мероприятия по развитию внешнего транспорта

Мероприятия по развитию объектов внешнего транспорта сформированы на основе утвержденных программно-стратегических документов, документов территориального планирования муниципальных образований Иркутской агломерации и планов транспортных перевозчиков.

*Железнодорожный транспорт*

На территории Иркутской агломерации [Схемой](consultantplus://offline/ref=0BEE2D67155AB4707E5CCC8174D67AAF541B22E282029CB5C85D29A3830D7764275A9ED32B1D020BX4z0I) территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) предусмотрено мероприятие по строительству новых железнодорожных линий Усть-Кут - Жигалово - Иркутск, Иркутск - Аэропорт.

Строительство указанных железнодорожных линий предусматривается и [Стратегией](consultantplus://offline/ref=0BEE2D67155AB4707E5CCC8174D67AAF5F1020E5820DC1BFC00425A184022873201392D22B1D03X0zBI) развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.06.2008 №877-р).

В связи проектированием международного аэропорта «Иркутск-Новый» в Хомутовском МО, а также с интенсивным освоением под жилищное строительство территорий, прилегающих к г. Иркутску (Дзержинского, Ушаковского, Хомутовского, Молодежного и др. муниципальных образований), генеральным планом городского округа - город Иркутск предлагается строительство железнодорожного пути для скоростного пассажирского рельсового транспорта.

Основной задачей скоростного пассажирского рельсового транспорта является обеспечение проектируемого аэропорта «Иркутск-Новый» стабильной, скоростной и безопасной связью пассажиропотоков из г. Иркутска, Ангарска, Шелехова и прилегающих к ним территорий. Кроме того, рельсовый транспорт обеспечит стабильной общественно-пассажирской связью с областным центром быстроразвивающиеся населенные пункты Дзержинск, Пивовариха, Плишкино и проектируемый научно-исследовательский микрорайон «Ключивой».

Схемой территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 № 384-р) в период 2016 – 2030 гг., на территории города Иркутска предусмотрено проведение работ по реконструкции железнодорожного вокзала Иркутск – Пассажирский с увеличением пропускной способности до 3050 тыс. пассажиров в год.

Для создания производственно-логистического индустриального парка в Ленинском районе г. Иркутска запланировано строительство железнодорожного пути необщего пользования с примыканием к станции Мегет с условиями обеспечения бесперебойной эксплуатации кабеля 10 кВ, обеспечивающего энергоснабжение производственных мощностей АО «Хлебная база №15».

*Водный транспорт*

Несмотря на то, что объемы пассажиро- и грузоперевозок речного транспорта за последнее время значительно упали, предусматривается сохранение и развитие речного транспорта в городе Иркутске.

Грузовой порт, который размещается в Нижнем бьефе в районе предместья Марата, сохраняется. Ремонтно-эксплуатационная база ПАО «Восточно-Сибирское речное пароходство», предназначенная для ремонта и отстоя судов в зимний период, в перспективе переносится в г. Свирск.

На месте выноса ремонтно-эксплуатационной базы будет сформирован крупный общественный центр с созданием мощного транспортного узла: железнодорожного вокзала, автовокзала и речного вокзала. Здесь предусматривается обслуживание речных маршрутов местного и междугороднего сообщения. Проектом генерального плана городского округа – город Иркутск предлагается восстановить маршруты движения речного транспорта местного сообщения с реконструкцией пристаней (садоводство «Дружба», Титово, Лисиха, Озерки - «Теплые озера») и строительством новых - на острове Конный и в створе ул. 30 Дивизии.

Речной вокзал в микрорайоне Солнечном реконструируется, проектом предусматривается строительство здания вокзала на 200 пассажиров, сооружение дополнительных причалов. Проектная маршрутная сеть речного транспорта расширяется с возможностью обслуживания территорий заливов, которые предусматриваются в перспективе к освоению под жилую застройку (п-ов Чертугеевский, п. Молодежный и т.д.).

Предусматривается возобновление пассажирского сообщения водным транспортом по Иркутскому водохранилищу для связи областного центра с жилыми поселками и зонами отдыха, расположенными на прибрежных территориях, а также организация пассажирских причалов в населенных пунктах п. Падь Мельничная, д. Новогрудинина, в заливах Б. Калей и Курма.

*Воздушный транспорт*

Согласно сведениям, предоставленным АО «Международный аэропорт Иркутск», на период 2019 – 2021 гг. и на среднесрочную перспективу (2023 г.) планируется проведение следующих мероприятий по развитию и совершенствованию инфраструктуры аэропорта:

* реконструкция рулёжной дорожки №6;
* строительство площадки для обработки воздушных судов противообледенительной жидкостью;
* реконструкция водосточно-дренажной сети: магистральной рулёжной дорожки (МРД), рулёжных дорожек, реконструкция существующей МРД с уширением ее до нормативных параметров;
* строительство аэровокзального комплекса международных и внутренний воздушных линий аэропорта Иркутск.

# . Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов)

Финансирование мероприятий программы планируется осуществить за счет средств бюджета МО Молодежного в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных бюджетом МО Молодежного, с возможностью привлечения по отдельным мероприятиям программы финансирования из федерального бюджета, областного бюджета, в соотношении 5% - за счет средств бюджета МО Молодежного и 95% - за счет средств федерального бюджета, областного бюджета.

Возможные источники и объемы финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры МО Молодежного предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры:

1) субсидии из федерального бюджета, определенные в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 28.01.2015 №58 «Об утверждении Правил предоставления иных межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках подпрограммы «Дорожное хозяйство» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», объем субсидии является оценочным и подлежит ежегодному уточнению;

2) субсидии из областного бюджета в рамках государственных программ Иркутской области, определенные в соответствии с Положением о предоставлении и расходовании субсидий из областного бюджета местным бюджетам в целях софинансирования расходных обязательств муниципальных образований Иркутской области, связанных с осуществлением дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения, утвержденным постановлением Правительства Иркутской области от 19.02.2016 № 97-пп, а также приложением №2 к государственной программе Иркутской области, объем субсидии является оценочным и подлежит ежегодному уточнению;

3) бюджет МО Молодежного;

Укрупненная оценка объемов финансирования, необходимых для реализации мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры МО Молодежного приведена в таблице 5.1.

Оценка объемов затрат, необходимых для финансирования запланированных мероприятий Программы, выполнена в соответствии с Методикой определения стоимости строительной продукции на территории РФ (МДС 81-35.2004).

При расчете стоимости мероприятия по строительству Программы приняты показатели единичной стоимости основных элементов:

* автомобильных дорог – 1 кв. м; 1 погонный км (для соответствующих категорий городских и загородных дорог);
* автобусных остановочных пунктов (включая автопавильоны) – 1 шт.;
* велоинфраструктуры (в зависимости от параметров: велодорожка/велополоса, количество полос) – 1 км.

Расчеты проектных работ выполнены с использованием нормативно-правовых документов, в том числе: справочник базовых цен на проектные работы для строительства «Автомобильные дороги общего пользования», СБЦП 81–2001 – 16 «Искусственные сооружения», СБЦП – 2001-03 «Объекты жилищно-гражданского строительства» и др.

Источниками сведения об объектах-аналогах являлись:

* материалы, полученные по запросам в органах управления автомобильными дорогами и т.д.;
* сведения, полученные с сайта Госзакупок;
* наработанные Инженерной группой «Стройпроект» материалы.

**Таблица 5.1**

**Ориентировочная стоимость и срок реализации мероприятий Программы**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование мероприятий | Местоположение | Срок реализации | Стоимость, млн. руб. |
|  | Ремонт ул. Веселая | Новая Разводная | 2024-2032 | 3,9 |
|  | Ремонт ул. Кирпичная | Новая Разводная | 2020-2023 | 1,8 |
|  | Ремонт связки улиц Исхинская, Подгорная от ул. Черемуховая до ул. Молодежный пос | Молодежный | 2020-2023 | 34,8 |
|  | Ремонт пер.2 ключевой от ул. Светлая до ул. Веселая | Новая Разводная | 2020-2023 | 40,8 |
|  | Реконструкция пер. Снежный от ул. Черемуховая до ул. Трактовая | Молодежный | 2020-2023 | 39,6 |
|  | Строительство автомобильной дороги через "Умную школу" | Новая Разводная | 2020-2023 | 43,3 |
|  | Строительство подъезда к Дому Культуры | Молодежный | 2020-2023 | 0,3 |
|  | Строительство автомобильной дороги к новой застройке ИЖС | Молодежный | 2024-2032 | 65,2412 |
|  | Строительство автомобильной дороги соединяющей автомобильную дорогу через "Умную школу" и Байкальский тракт | Новая Разводная | 2024-2032 | 68,4105 |
|  | Реконструкция ул. Успенская от ул. Лазурная до ЖК Горизонт | Новая Разводная | 2024-2032 | 6,666 |
|  | Строительство автомобильной дороги от ул. Успенская до ДНТ Солнечный берег | Новая Разводная | 2024-2032 | 67,1737 |
|  | Реконструкция ул.Горная от ул. Молодежный пос до ул. Веселая | Молодежный | 2020-2023 | 1,848 |
|  | Строительство моста  до мкр. Солнечный | Новая Разводная | 2024-2032 | 3260,1888 |
|  | Строительство примыкания от ДНТ Мечта к Байкальскому тракту | Молодежный | 2020-2023 | 19,36666664 |
|  | Ремонт ул. Кузнецовой до Байкальского тракта | Молодежный | 2024-2032 | 2,0394 |
|  | Ремонт связки улиц Совхозная, Зеленая от ул. Совхозная до ул. Байкальский пер., Байкальский пер. | Молодежный | 2024-2032 | 2,3991 |
|  | Ремонт связки улиц Центральная, Березовая | Молодежный | 2024-2032 | 2,4651 |
|  | Ремонт ул. Зеленая от ул. Центральная до ул. Совхозная | Молодежный | 2024-2032 | 0,7128 |
|  | Ремонт связки улиц Радужная, Березовая | Молодежный | 2024-2032 | 4,422 |
|  | Ремонт ул. Садовая | Молодежный | 2024-2032 | 9,735 |
|  | Ремонт ул. Лесная от ул. Светлая до ул. Веселая | Новая Разводная | 2020-2023 | 2,0889 |
|  | Ремонт связки улиц Верхняя, Средняя, Болотный пер., Южная, Луговой пер. | Новая Разводная | 2020-2023 | 3,9666 |
|  | Ремонт связки улиц Карьерная, Карьерный пер., Луговая, Осенний пер., Набережная, Солнечная, Береговая | Новая Разводная | 2024-2032 | 6,7452 |
|  | Ремонт ул. Морская | Новая Разводная | 2024-2032 | 2,1285 |
|  | Ремонт ул. Приморская | Новая Разводная | 2020-2023 | 0,7095 |
|  | Ремонт связки улиц Буддо, Средняя, Иванишина | Молодежный | 2020-2023 | 1,8777 |
|  | Ремонт ул. Черных | Молодежный | 2020-2023 | 0,957 |
|  | Ремонт связки улиц Болотная, Центральная от ул. Болотная до ул. Подгорная | Молодежный | 2024-2032 | 5,2503 |
|  | Ремонт ул. Черемуховая от ул. Снежная до ул. Подгорная | Молодежный | 2024-2032 | 1,0659 |
|  | Строительство ООТ «КПП ДНТ Энергия» | Молодежный | 2020-2023 | 0,4 |
|  | Строительство ООТ «ЖК Загородный» | Молодежный | 2020-2023 | 0,4 |
|  | Реконтрукция ООТ «ИСХИ» | Молодежный | 2020-2023 | 0,46 |
|  | Устройство тротуара пер. Ключевой | Новая Разводная | 2020-2023 | 1,8 |
|  | Устройство тротуара пер.2 ключевой от ул. Светлая до ул. Веселая | Новая Разводная | 2020-2023 | 1,7 |
|  | Устройство велосипедной дорожки | Молодежный | 2024-2032 | 31,46 |
|  | Устройство велосипедной дорожки | Молодежный | 2024-2032 | 4,46 |
|  | Реконструкция перекрестка (кольцо на Подгорной ул.) | Молодежный | 2020-2023 | 3 |

# .Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов)

Определение ориентировочной эффективности групп мероприятий производится путем соотнесения итогов выполнения мероприятий, полученных по результатам моделирования транспортных потоков, с укрупненными затратами на проведение данных мероприятий.

Важно отметить, что основным целевым показателем, определяющим качество транспортного обслуживания населения являются затраты времени на передвижения по различным целям, которые зависят от множества факторов, включая доступность остановочных пунктов общественного транспорта, качество дорожного покрытия, пропускной способности пересечений, наличия выделенных полос, системы электронной оплаты, схемы маршрутной сети общественного транспорта и др., эффект от которых необходимо оценивать по их совокупности. Аналогично оценку эффективности передвижений между Иркутском и прилегающими муниципальным образованиями (Иркутским районом) следует выполнять по совокупности условий движения. Для решения данной задачи транспортная модель разрабатывалась на всю территорию Иркутска и Иркутского района.

Группы мероприятий были выделены в зависимости от периода их реализации:

* краткосрочная перспектива (2020 - 2021 гг.);
* среднесрочная перспектива (2022 - 2023 гг.);
* долгосрочная перспектива (2024 - 2028 гг.);
* расчетный срок (2029 – 2030 гг.).

По результатам моделирования транспортных передвижений на территории Иркутска и прилегающих муниципальных образований, были получены значения показателей, характеризующих эффективность влияния мероприятий на функционирование транспортной инфраструктуры. В таблице 7.1 представлены результаты оценки следующих показателей:

* суммарные затраты времени населения на передвижения с трудовыми целями с использованием всех видов моторизированных способов передвижения (мин.):
* на индивидуальном транспорте;
* на общественном транспорте.

В качестве главного критерия эффективности рассматривается экономия суммарных затрат времени на передвижение на всех видах транспорта (все виды индивидуального и общественного транспорта).

Для оценки эффективности мероприятий были соотнесены финансовые затраты на каждый рассматриваемый период с величиной экономии времени на передвижения, возникающей в результате реализации мероприятий. В результате был получен показатель, отражающий величину затрат на реализацию мероприятий в расчете на час сэкономленного времени.

В таблице 7.1 представлена общая оценка эффективности мероприятий, которая проводилась на основе расчетов на мультимодальной математической транспортной модели.

Показатель эффективности демонстрирует, насколько затраты на развитие транспортной системы компенсируются выгодами, получаемыми населением и хозяйственным комплексом города.

В основу оценки социально-экономической эффективности положена стоимостная оценка сокращения затрат времени на корреспонденции водителей и пассажиров вследствие увеличения скорости транспортного сообщения. Затраты времени на передвижения различными видами транспорта в условиях реализации мероприятий и в случае отказа от их реализации приведены в табл. 7.1.

**Таблица 6.1**

**Общая оценка эффективности мероприятий по развитию транспортной системы**

| **Мероприятия** | **Спрос на передвижения** | **Суммарные затраты времени населения на передвижения с использованием всех видов моторизированных способов передвижения, млн час. в год** | **Экономия времени, млн час. в год** | **Затраты на реализацию мероприятий в расчете на час сэкономленного времени, руб.** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Нет мероприятий | На краткосрочную перспективу (2021 год) | 652,6 | – | – |
| Мероприятия, реализуемые в период 2019 – 2021 гг. | На краткосрочную перспективу (2021 год) | 651,0 | 1,6 | 1497 |
| Мероприятия, реализуемые в период 2019 – 2021 гг. | На среднесрочную перспективу (2023 год) | 683,3 | – | – |
| Мероприятия, реализуемые в период 2022 – 2023 гг. | На среднесрочную перспективу (2023 год) | 661,8 | 21,4 | 265 |
| Мероприятия, реализуемые в период 2022 – 2023 гг. | На долгосрочную перспективу (2028 год) | 760,7 | – | – |
| Мероприятия, реализуемые в период 2024 – 2028 гг. | На долгосрочную перспективу (2028 год) | 765,8 | -5,1 | -3082 |
| Мероприятия, реализуемые в период 2024 – 2028 гг. | На расчетный срок (2030 год) | 811,2 | – | – |
| Мероприятия, реализуемые в период 2029 – 2030 гг. | На расчетный срок (2030 год) | 788,5 | 22,7 | 352 |

Социально-экономическая эффективность реализации мероприятий оценивается на основе коэффициента социально-экономической эффективности.

Эффект от сокращения времени пребывания в пути пассажиров в году t определяется по формуле:

, (6.1)

где – стоимостная оценка времени водителей и пассажиров личного легкового и общественного транспорта;

Эвр – экономия времени пользователей личного и общественного транспорта при реализации мероприятий.

Стоимостная оценка времени водителей и пассажиров личного легкового автомобильного транспорта и пассажиров общественного транспорта осуществляется на основе средней заработной платы в Иркутской области[[2]](#footnote-2) (по данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Иркутской области на октябрь 2018 г.), продолжительности рабочего времени согласно Трудовому кодексу РФ и количества рабочих дней.

Социально-экономическая эффективность определяется как отношение суммарного годового эффекта к затратам, вызвавшим этот эффект.

(6.2)

где: - коэффициент социально-экономической эффективности;

Р – объём затрат на реализацию мероприятий.

Результаты расчетов эффективности приведены в табл. 6.2.

**Таблица 6.2**

**Оценка социально-экономической эффективности мероприятий**

| **Группа мероприятий** | **Годовой социально-экономический эффект, млн руб.** | **Коэффициент социально-экономической эффективности затрат** |
| --- | --- | --- |
| Мероприятия, реализуемые в 2019 - 2021 гг. | 379 | 0,16 |
| Мероприятия, реализуемые в 2022 – 2023 гг. | 5 067 | 0,89 |
| Мероприятия, реализуемые в 2024 – 2028 гг. | 1 206 | 0,08 |
| Мероприятия, реализуемые в 2029 – 2030 гг. | 5 371 | 0,67 |
| **Реализация всех мероприятий** | **12 023,1** | **0,38** |

Из приведённого анализа видно, что эффективность мероприятий, предлагаемых в комплексной схеме организации дорожного движения достаточно высока. Суммарный годовой эффект от развития транспортной системы составляет от 0,38 млрд. руб. до 5,37 млрд руб. Наиболее высокий коэффициент социально-экономической эффективности характерен для мероприятий, планируемых к реализации в период 2029 – 2030 гг.

# Описание и результаты анализа ожидаемого уровня качества работы системы транспорта города Иркутска

## Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог

Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог приведены в таблице ниже.

**Таблица 7.1.1**

**Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог МО Молодежного   
 на период 2020 - 2032 гг.**

| **№ п/п** | **Наименование мероприятий** | **Срок реализации** | |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Развитие улично-дорожной сети** |  | |
|  | Ремонт связки улиц Исхинская, Подгорная от ул. Черемуховая до ул. Горная | 2020-2023 | |
|  | Ремонт пер.2 ключевой от ул. Светлая до ул. Веселая | 2021-2022 | |
|  | Реконструкция пер. Снежный от ул. Черемуховая до ул. Трактовая | 2019-2021 | |
|  | Строительство автомобильной дороги через "Умную школу" | 2020-2022 | |
|  | Ремонт ул. Веселая | 2024-2028 | |
|  | Ремонт ул. Кирпичная | 2022-2023 | |
|  | | Строительство подъезда к Дому Культуры | 2021-2023 |
|  | | Строительство автомобильной дороги к новой застройке ИЖС | 2024-2032 |
|  | | Строительство автомобильной дороги соединяющей автомобильную дорогу через "Умную школу" и Байкальский тракт | 2024-2032 |
|  | | Реконструкция ул. Успенская от ул. Лазурная до ЖК Горизонт | 2024-2032 |
|  | | Строительство автомобильной дороги от ул. Успенская до ДНТ Солнечный берег | 2024-2032 |
|  | | Реконструкция ул.Горная от ул. Молодежный пос до ул. Веселая | 2021-2023 |
|  | | Строительство моста  до мкр. Солнечный | 2024-2032 |
|  | | Строительство примыкания от ДНТ Мечта к Байкальскому тракту | 2020-2023 |
|  | | Ремонт ул. Кузнецовой от ул. Молодежный пос до Байкальский тракт | 2024-2032 |
|  | | Ремонт связки улиц Совхозная, Зеленая от ул. Совхозная до ул. Байкальский пер., Байкальский пер. | 2024-2032 |
|  | | Ремонт связки улиц Центральная, Березовая | 2024-2032 |
|  | | Ремонт связки улиц Радужная, Березовая | 2024-2032 |
|  | | Ремонт ул. Садовая | 2024-2032 |
|  | | Ремонт ул. Лесная от ул. Светлая до ул. Веселая | 2022-2025 |
|  | | Ремонт связки улиц Верхняя, Средняя, Болотный пер., Южная, Луговой пер. | 2022-2024 |
|  | | Ремонт связки улиц Карьерная, Карьерный пер., Луговая, Осенний пер., Набережная, Солнечная, Береговая | 2024-2032 |
|  | | Ремонт ул. Морская | 2024-2032 |
|  | | Ремонт ул. Приморская | 2019-2020 |
|  | | Ремонт связки улиц Буддо, Средняя, Иванишина | 2022-2024 |
|  | | Ремонт ул. Черных | 2024-2024 |
|  | | Ремонт связки улиц Болотная, Центральная от ул. Болотная до ул. Подгорная | 2024-2032 |
|  | | Ремонт ул. Черемуховая от ул. Снежная до ул. Подгорная | 2024-2032 |

## Результаты анализа ожидаемого уровня качества работы системы транспорта Иркутска (целевые показатели)

Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры включают технико-экономические, финансовые и социально-экономические показатели развития транспортной инфраструктуры города, в том числе показатели безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности.

Целевые показатели (индикаторы), установленные в целом по транспортной инфраструктуре представлены в таблице 7.2.1.

**Таблица 7.2.1**

**Целевые показатели (индикаторы)**

| **№ п/п** | **Наименование целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры города Иркутска** | **Единица измерения** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** | **2031** | **2032** | **В результате реализации программы** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** | **12** | **13** | **14** | **15** | **16** | **17** | **18** | **19** |
| 1. | Протяженность автомобильных дорог общего пользования МО Молодежного, планируемых к строительству | км/год | 0 | 0 | 0,5 | 0,56 | 0 | 0 | 0 | 0,84 | 0,88 | 0,87 | 0 | 0 | 0,369 | 0 | 0 | **20,8** |
| 2. | Протяженность автомобильных дорог общего пользования МО Молодежного, планируемых к реконструкции | км/год | 0 | 0 | 0 | 2,079 | 1,85 | 2,03 | 1,18 | 1,59 | 0 | 2,367 | 1,34 | 0,963 | 3,37 | 0 | 0 | **24,4** |
| 3. | Протяженность сети велосипедных и велопешеходных дорожек | км/год | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5,13 | 6,26 |

## Оценка эффективности программы по итогам ее исполнения за отчетный период

Оценка эффективности программы осуществляется разработчиком программы по итогам ее исполнения за отчетный период (за отчетный финансовый год и в целом за период реализации программы). Оценка эффективности реализации программы осуществляется по следующим критериям:

1) оценка степени достижения за отчетный период запланированных значений целевых показателей (индикаторов) программы определяется по следующей формуле:



И - оценка степени достижения запланированных значений целевых показателей (индикаторов) программы;

Ф - фактические значения целевых показателей (индикаторов) программы;

П - плановые значения целевых показателей (индикаторов) программы.

Фактические значения целевых показателей (индикаторов) программы за отчетный период определяются путем мониторинга, включающего в себя сбор и анализ информации о выполнении плановых значений целевых показателей (индикаторов) программы;

2) оценка уровня финансирования мероприятия программы за отчетный период определяется по следующей формуле:



Фи - оценка уровня финансирования мероприятия программы;

Фф - фактический уровень финансирования мероприятия программы;

Фп - объем финансирования мероприятия программы, предусмотренный программой.

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

Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории городского округа разрабатываются в целях обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе программы мероприятий (инвестиционных проектов). В рамках программы комплексного развития транспортной инфраструктуры предлагается обеспечение:

* разработки документов по планировке территории (проекты планировки и проекты межевания линейных объектов);
* внесения изменения в документ территориального планирования города Иркутска с учетом мероприятий программы;
* учета мероприятий Программы в соответствующих муниципальных программах МО Молодежного;
* включение важнейших мероприятий ПКРТИ в объекты программ в сфере развития дорожного хозяйства Иркутской области

Данная процедура необходима для обеспечения возможности получения межбюджетных субсидий из федерального бюджета на мероприятия, соответствующие критериям «Правил предоставления и распределения иных межбюджетных трансфертов на реализацию мероприятий региональных программ в сфере дорожного хозяйства, включая проекты, реализуемые с применением механизмов государственно-частного партнерства, и строительство, реконструкцию и ремонт уникальных искусственных дорожных сооружений по решениям Правительства Российской Федерации», утвержденных постановлением правительства РФ от 20.04.2016 №329;

1. По данным Федеральной службы кадастра и картографии на 01.01.2017 [↑](#footnote-ref-1)
2. Среднемесячная начисленная заработная плата работников организаций Иркутской области в октябре 2018 г. – 41 597,1 руб. [↑](#footnote-ref-2)