

Приложение
к Решению Думы Марковского
муниципального образования
от 24 декабря 2018 года № 08-43/Д.м

Иркутская область Иркутский район
Марковское муниципальное образование - городское поселение

**Муниципальная программа
комплексного развития транспортной инфраструктуры
Марковского муниципального образования
на 2018-2027 годы**

р. п. Маркова - 2018 г.

Оглавление

Раздел I. Общие положения.....	4
Глава 1. Паспорт программы.....	4
Глава 2. Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры на территории Марковского муниципального образования	10
Глава 3. Анализ положения Марковского.....	13
муниципального образования в структуре пространственной организации Иркутского района.	13
Глава 4. Социально-экономическая характеристика Марковского муниципального образования.	14
Глава 5. Характеристика градостроительной деятельности	17
на территории Марковского МО.....	17
Глава 6. Характеристика деятельности в сфере транспорта, оценка транспортного спроса... ..	18
Глава 7. Характеристика сети автомобильных дорог поселения, параметры дорожного движения (интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением).....	20
Уровень загрузки улично-дорожной сети на территории Марковского муниципального образования представлен в Таблице 9.....	21
Глава 8. Экологическая нагрузка на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери	26
Глава 9. Оценка качества содержания автомобильных дорог на территории Марковского муниципального образования	28
Глава 10. Характеристика работы пассажирского автотранспорта.	32
Глава 11. Характеристика условий пешеходного передвижения	32
Глава 12. Характеристика движения грузовых транспортных средств по территории Марковского МО.	32
Глава 13. Оценка работы по содержанию автодорог.	33
Глава 14. Анализ уровня безопасности дорожного движения на территории Марковского МО.....	41
Глава 15. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	41
Глава 16. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры на территории Марковского муниципального образования.	42
Глава 17. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры на территории Марковского муниципального образования.	44
1. Основой функционирования всей транспортной системы является нормативно-правовая база, соответствующая, установленным принципам транспортного обслуживания жителей поселения.	44
Глава 18. Оценка планируемого финансирования транспортной инфраструктуры Марковского муниципального образования	44
Глава 19. Прогноз развития улично-дорожной сети на территории Марковского муниципального образования.	45

Глава 21. Прогноз показателей безопасности дорожного движения на территории Марковского муниципального образования	51
Раздел III. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по дорожному хозяйству и искусственным сооружениям на территории Марковского муниципального образования.....	52
Глава 22. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по развитию дорожного хозяйства и искусственных сооружений на территории Марковского муниципального образования....	52
Глава 23. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта на территории Марковского муниципального образования	60
Глава 24. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и их участков	60
Глава 25. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения	61
Глава 27. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования.	62
Глава 28. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.....	63
Глава 29. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения в населенных пунктах и микрорайонах поселения.	64
Глава 30. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта.....	65
Глава 31. Мероприятия по развитию сети автодорог Марковского муниципального образования.	65
Раздел IV. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции, капитального ремонта и ремонта объектов транспортной инфраструктуры Марковского МО.....	66
Глава 32. Углубленная оценка объемов финансирования, необходимых для реализации мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции, капитального ремонта и ремонта объектов транспортной инфраструктуры Марковского МО с разбивкой по источникам финансирования	66
Раздел V. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту и ремонту объектов транспортной инфраструктуры Марковского муниципального образования	68
Глава 34. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту и ремонту объектов транспортной инфраструктуры Марковского муниципального образования	68
Глава 35. Оценка эффективности программы по итогам ее исполнения за отчетный период	68

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Марковского
муниципального образования на 2018 - 2027 годы

Раздел I. Общие положения

Глава 1. Паспорт программы

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Марковского муниципального образования на 2018 - 2027 годы (далее - программа)
Основание для разработки программы	Градостроительный кодекс Российской Федерации (ст.ст. 1, 8, 26), Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ (п. 5 ч.1 ст.14) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (ст. 6, 21), Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (ст. 13), Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»
Наименование заказчика программы, его местонахождение	Администрация Марковского муниципального образования - Администрация городского поселения
Наименование разработчиков программы, их местонахождение	Администрация Марковского муниципального образования в лице отдела ЖКХ и благоустройства, 664528, Иркутский район, р.п. Маркова, ул. Молодежная, 1
Цель программы	Эффективное и сбалансированное развитие транспортной инфраструктуры на территории Марковского муниципального образования в соответствии с перспективами развития поселения, потребностями населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее также - субъекты экономической деятельности) на территории Марковского муниципального образования

Задачи программы	1. Обеспечение заданного функционирования схем организации дорожного движения на территории Марковского муниципального образования. 2. Улучшение санитарно-экологического состояния территории Марковского муниципального образования. 3. Повышение эффективности работы транспортной инфраструктуры на территории поселения и качества транспортного обслуживания населения, субъектов экономической деятельности в поселении. 4. Повышение уровня комфорта пользования межмуниципальным пассажирским транспортом, уровня обслуживания пассажиров на территории Марковского муниципального образования. 5. Обеспечение качества, безопасности при обслуживании населения пассажирским автотранспортом, приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры. 6. Создание условий для проектирования объектов улично-дорожной сети на территории Марковского муниципального образования, обеспечивающих повышение качества планирования развития транспортного комплекса. 7. Снижение задержек движения автотранспорта регулярных пассажирских маршрутов на улично-дорожной сети Марковского муниципального образования. 8. Обеспечение доступным парковочным фондом в жилых зонах категорий населения, нуждающихся в социальной поддержке. 9. Обеспечение комфортных условий пересадки жителей поселения с личного автотранспорта на транспорт общего пользования. 10. Повышение целостности и связности улично-дорожной сети на территории Марковского муниципального образования. 11. Повышение доступности парковки вблизи мест социально-значимых объектов на территории Марковского муниципального образования. 12. Создание зон повышенной комфортности движения пешеходов.
------------------	--

	13. Повышение безопасности пешеходного и велосипедного движения на территории поселения. 14. Повышение безопасности движения для инвалидов и других маломобильных групп населения в местах социально-значимых объектов на территории поселения. 15. Повышение транспортно-технических параметров улично-дорожной сети в населенных пунктах поселения (пропускной способности, ширины проезжей части и количества полос движения, улучшения дорожного покрытия), повышение уровня безопасности дорожного движения, модернизация организации дорожного движения. 16. Увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Марковского муниципального образования. 17. Обеспечение нормативного состояния автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений на территории поселения. Увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования на территории поселения, приведенных в соответствие с нормативными требованиями.
Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры	1. Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения Марковского муниципального образования. 2. Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения поселения, приведенных в соответствие с нормативными требованиями по технико-эксплуатационным показателям. 3. Количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на автомобильных дорогах общего пользования местного значения населенных пунктов из-за сопутствующих дорожных условий. 4. Количество объектов искусственных сооружений на улично-дорожной сети на территории Марковского муниципального образования. 5. Количество перевезенных пассажиров

	транспортом общего пользования, тыс. пассажиров в год. 6. Количество участвующих в осуществлении перевозок пассажиров единиц подвижного состава транспорта общего пользования. 7. Протяженность сети пешеходных тротуаров, дорожек. 8. Плотность улично-дорожной сети на застроенной территории поселения. 9. Финансовые показатели развития транспортной инфраструктуры, включая показатели безопасности, качества эффективности и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности на территории поселения.
Сроки и этапы реализации программы	Срок реализации программы: 2018 - 2027 годы. Программа реализуется в один этап
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, инвестиционных проектов)	1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры на территории Марковского муниципального образования по видам транспорта, включающие в себя: 1.1 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и их участков; 1.2 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения; 1.3 Мероприятия по мониторингу и контролю над работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. 2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов в населенных пунктах Марковского муниципального образования. 3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства в местах социально-значимых объектов на территории населенных пунктов поселения 4. Мероприятия по развитию инфраструктуры

	пешеходного и велосипедного передвижения. 5. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры для грузового транспорта. 6. Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог поселения. 7. Мероприятия по приведению технико-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети в соответствие нормам требований безопасности дорожного движения и эксплуатации.
Исполнители основных мероприятий	Администрация Марковского муниципального образования в лице отдела ЖКХ и благоустройства администрации.
Объемы и источники финансирования программы	Финансирование мероприятий программы планируется осуществить за счет средств бюджета Марковского муниципального образования в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных бюджетом Марковского муниципального образования с возможностью привлечения по отдельным мероприятиям программы финансирования из федерального бюджета, областного бюджета, а также внебюджетных средств (средств частных инвесторов). Общий объем финансирования программы (прогнозный вариант) – 384707,8 тыс. руб., за счет средств областного бюджета – 298497,1 тыс. руб., за счет средств местного бюджета – 86210,66руб.
Ожидаемые конечные результаты реализации программы	1. Повышение эффективности функционирования схем организации дорожного движения на территории Марковского муниципального образования. 2. Снижение количества дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах общего пользования местного значения из-за сопутствующих дорожных условий до минимума происшествий в год. 3. Совершенствование дорожно-транспортной сети, в том числе: совершенствование регулирования дорожного движения, перераспределение транспортных потоков, позволяющее снизить негативное воздействие транспорта на окружающую среду и здоровье населения.

	4. Увеличение количества перевезенных пассажиров транспортом общего пользования, до 20,5 тыс. пассажиров в год. 8. Увеличение количества единиц пассажирского автотранспорта на маршрутах поселения до 25 единиц состава. 9. Повышение качества планирования развития транспортного комплекса, проектирование объектов улично-дорожной сети на территории Марковского муниципального образования. 10. Снижение средних затрат времени на передвижения по территории поселения. 11. Создание парковочных мест в жилых зонах для категорий населения, нуждающихся в социальной поддержке. 12. Повышение комфортности условий, способствующих пересадке жителей поселения с личного транспорта на транспорт общего пользования. 13. Повышение целостности и связности улично-дорожной сети на территории Марковского МО. 14. Обеспечение территориальной доступности парковок для хранения легковых автомобилей в местах нахождения социально-значимых объектов. 15. Размещение зон повышенной комфортности движения пешеходов. 16. Устройство безопасных пешеходных переходов на 5 шт. 17. Устройство пешеходных светофорных объектов – 1 шт. 18. Увеличение плотности улично-дорожной сети на застроенной территории. 19. Ликвидация «узких мест» улично-дорожной сети, устройство площадок разворотных для обеспечения беспрепятственного доступа транспортных средств пассажирских, коммунальных и дорожных служб. 20. Увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования Марковского муниципального образования, приведенных в соответствие нормативным требованиям на 18,4 км. 21. Увеличение доли финансирования
--	--

	мероприятий программы по отношению к предыдущему году на 1,25 единиц.
--	--

Глава 2. Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры на территории Марковского муниципального образования

1. Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры на территории Марковского муниципального образования включают технико-экономические, финансовые и социально-экономические показатели развития транспортной инфраструктуры поселения, в том числе показатели безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности.

2. Целевые показатели (индикаторы) устанавливаются по каждому мероприятию в соответствии с целями и задачами программы, а также в целом по транспортной инфраструктуре, согласно Таблице 1.

Таблица 1

№ п/п	Наименование целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры на территории Марковского муниципального образования	Единица измерения	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	В результате реализации программы
1	2	3	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
1.	Протяженность автомобильных дорог общего пользования города местного значения, включенных в Реестр муниципального имущества	км/год	1,7	2,0	2,3	2,0	1,7	1,8	1,0	1,0	1,5	2,0	17,0
2.	Протяженность автомобильных дорог общего пользования Марковского муниципального образования, приведенных в соответствие с нормативными требованиями	км/год	1,4	2,75	1,75	3,0	1,5	1,2	1,5	1,3	2,0	2,0	18,4
3.	Количество дорожно-	шт/год	9	8	7	6	5	5	5	5	5	5	5

	транспортных происшествий с пострадавшими на автомобильных дорогах общего местного значения из-за сопутствующих дорожных условий												
5.	Количество перевезенных пассажиров транспортом общего пользования	тыс. пасс/год	15,5	16,0	16,5	17,5	18,0	18,5	19,0	19,5	20,0	20,5	20,5
6.	Количество единиц пассажирского автотранспорта на маршрутах регулярных перевозок	шт/год	15	17	17	19	19	19	20	20	22	25	25
7.	Протяженность сети пешеходных тротуаров и дорожек	км/год	0,5	0,7	0,3	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	2,4
8.	Плотность улично-дорожной сети на застроенной территории поселения	км/км ²	1,9	1,95	1,98	1,98	2,0	2,0	2,1	2,15	2,15	2,18	2,18
9.	Доля финансирования мероприятий программы по отношению к предыдущему году	условная единица	1,0	1,10	1,12	1,14	1,15	1,16	1,17	1,21	1,24	1,25	1,25

Раздел II. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

Глава 3. Анализ положения Марковского муниципального образования в структуре пространственной организации Иркутского района.

Марковское муниципальное образование со статусом городского поселения расположено в юго-западной части территории Иркутского муниципального района. С северо-западной стороны граничит со Смоленским муниципальным образованием, с восточной стороны - с Молодежным и Ушаковским муниципальными образованиями по акватории Иркутского водохранилища, с юго-восточной стороны - с Большереченским муниципальным образованием Иркутского района, с северо-восточной стороны - с Иркутским городским округом, с западной стороны - с Шелеховским муниципальным районом, с южной стороны – со Слюдянским муниципальным районом Иркутской области.

Марковское городское поселение расположено в лесостепной полосе предгорий Восточного Саяна, на левом берегу Иркутского водохранилища. Рельеф местности холмистый, изрезанный долинами рек и ручьев, часто заболоченными, в северной части имеются площадки для размещения застройки, в южной части территория для строительства мало пригодна.

Преимущества транспортно-географического положения Марковского муниципального образования связаны с размещением в непосредственной близости от областного центра (расстояние по автомобильной дороге от центра р. п. Маркова до центра г. Иркутска – 20 км, границы участков застройки города и р.п. Маркова располагаются смежно) с выходом на автомобильную дорогу федерального значения Р-258 «Байкал» (Иркутск – Улан-Удэ – Чита). Вблизи от р. п. Маркова проходит Транссибирская железнодорожная магистраль (ст. Кая, о. п. Смоленщина). Речное и воздушное сообщение на территории Марковского МО отсутствует.

Марковское муниципальное образование со статусом городского поселения входит в состав Иркутского районного муниципального образования Иркутской области в соответствии с законом Иркутской области от 16 декабря 2004 г. № 94-оз «О статусе и границах муниципальных образований Иркутского района Иркутской области». В Состав Марковского муниципального образования входят три населенных пункта - рабочий поселок Маркова, поселок Падь Мельничная и деревня Новогрудина (сельские населенные пункты). Административным центром муниципального образования является р. п. Маркова. По данным Службы государственной статистики постоянное население муниципального образования на 01 января 2017 г. составило 26,47 тыс. человек, в том числе 23,67 тыс. человек городского и 2,80 тыс. человек сельского населения.

Территория Марковского городского поселения в границах муниципального образования, установленных законом Иркутской области от 16

декабря 2004 г. № № 94-оз, составляет 69 798,9 га, средняя плотность населения – 37,9 чел/км², что значительно выше, чем в среднем по Иркутской области.

Марковское муниципальное образование входит в состав Иркутской районной системы расселения и административно подчиняется районному центру - г. Иркутску, с которым поддерживает тесные трудовые и культурно-бытовые связи. В качестве центра муниципального образования р. п. Маркова осуществляет функции административного управления и культурно-бытового обслуживания в отношении подчиненных населенных пунктов, наиболее удаленный из которых, д. Новогрудина, расположен от него на расстоянии 30 км.

Климат на территории поселения резко континентальный, с продолжительной зимой, относительно жарким коротким летом, с большим колебанием температур как по сезонам, так и в течение суток, и низкими средними годовыми температурами. Среднегодовая температура составляет от -2,1°C до -2,9°C. Среднемесячные температуры января – от -21,5°C до -22,9°C (абсолютный минимум -50°C). В конце февраля - начале марта бывают непродолжительные оттепели с повышением температуры до +4°C. Продолжительность безморозного периода – около 100 дней. Устойчивый снежный покров устанавливается в начале ноября и к концу зимы достигает высоты 0,3-0,4 м.

Лето тёплое с преобладанием ясной погоды. Среднесуточная температура в июле от +15,7 до +17,7°C (абсолютный максимум +35°C). Осадков в течение года выпадает немного (430-600мм), причём основная часть - в виде дождей; больше всего осадков выпадает в июле.

Территория поселения подвержена транзитному воздействию землетрясений, зарождающихся в пределах Байкальского рифта.

Гидрография поселения представлена Иркутским водохранилищем, реками Кая, Курма, Шинихта, Большая Половинная и более мелкими водотоками.

Глава 4. Социально-экономическая характеристика Марковского муниципального образования.

Экономическое состояние Марковского муниципального образования характеризуется объемом выручки от реализации товаров (работ, услуг), который за 2017 г. составил свыше 6 млрд. руб. Это 46 % от выручки всего Иркутского района (13,2 млрд. руб.). Объем промышленного производства в 2017 г. достиг более 3 млрд. руб. Марковское муниципальное образование является одним из экономически крупным городским поселением Иркутского района.

На территории Марковского муниципального образования находятся 7 крупных предприятий:

1. Филиал «Пивоварня Хейнекен Байкал» ООО «Объединенные Пивоварни Хейнекен»,

2. ООО «Типография «Комсомольская правда» в Иркутске»,
3. ООО «ФОД» Монтажсервис»,
4. Иркутский филиал ООО «Компания Агроресурсы»,
5. ООО «Предприятие Иркут-Инвест»,
6. Филиал ОАО «Труд»,
7. ООО «Труд-Байкал».

Основными видами деятельности предприятий Марковского муниципального образования являются: «Обрабатывающие производства» (54,2%), «Оптовая и розничная торговля» (26,3%), «Строительство» (10,2%), «Сельское хозяйство» (0,8%), «Прочие» (бухгалтерский учет, аудиторская деятельность, архитектура, реклама, туристические агентства и т.д.) (8,44%).

Промышленное производство крупных и средних предприятий представлено обрабатывающими производствами: производство пищевых продуктов, включая напитки (филиал «Пивоварня Хейнекен Байкал»); издательская и полиграфическая деятельность (типография «Комсомольская правда в Иркутске»); производство пластмассовых изделий (ФОД «Монтажсервис»).

Строительство представлено такими крупными предприятиями как: «Предприятие Иркут-Инвест» производством общестроительных работ по возведению зданий, филиал ОАО «Труд» производством общестроительных работ по строительству автомобильных дорог, ООО «Труд-Байкал» производством общестроительных работ. Строительные компании в 2014 г. выполнили работ на 233,7 млн. руб.

Жилищное строительство на территории Марковского муниципального образования ведется такими крупными строительными компаниями как «ВостСибСтрой», «Норд-Вест» и др. С 2012 года введено в действие жилых домов (в том числе индивидуальных) общей площадью 274,1 тыс. кв.м., в 2015 году ввели в строй - 166,9 тыс. кв.м., а целом по Иркутскому району было введено - 189,0 тыс. кв.м., что составляет 88,3% от введенного в эксплуатацию жилья по району. Подавляющая часть жилого фонда сосредоточена в р. п. Маркова, Луговом и микрорайоне Березовый.

Оптовой торговлей фармацевтическими и медицинскими товарами, изделиями медицинской техники и ортопедическими изделиями занимается Иркутский филиал «Компания Агроресурсы».

Малых предприятий в Марковском муниципальном образовании насчитывается - 319. На территории зарегистрировано 517 индивидуальных предпринимателей, 22 крестьянско-фермерских хозяйства, 5 АЗС, 124 садоводства, 14 баз отдыха, 13 гаражных кооперативов, 26 ТСЖ и управляющих компаний, 65 магазинов, 22 павильонов и 6 киосков, 8 аптек, одна столовая в школе р. п. Маркова, 6 кафе, 34 объекта бытового обслуживания.

Основными видами деятельности предприятий малого бизнеса являются: «Обрабатывающие производства» (17,7%), «Строительство» (13,4%), «Сельское хозяйство» (4,4%), «Оптовая и розничная торговля» (40,5%) «Прочие»

(бухгалтерский учет, аудиторская деятельность, архитектура, реклама, туристические агентства и т.д.) (24,0%).

В малом бизнесе выручка от реализации товаров и услуг за 2016 год составила 1 млрд. 537 млн. руб., прибыль - 59,2 млн. руб., занято 809 человек, среднемесячная заработная плата за 2016 г. составила 11 тыс. 959 руб.

Наличие 7 микрорайонов и большой территории с одной стороны это говорит о значительном налоговом потенциале, а с другой эти поселения требуют огромных средств на обустройство инженерной инфраструктуры.

Несмотря на преимущества Марковского муниципального образования пограничное положение с областным центром (16 км), можно отметить следующие недостатки:

1. Сущестующая скрытая безработица, в связи с этим значительная часть активного населения из-за отсутствия рабочих мест работает вне муниципалитета. Общая численность промышленных кадров в 2014 г. составила - 451 чел. и на перспективу сохраняется на этом уровне, численность в строительстве составляет 211 чел. В связи с перспективами роста объемов строительства в границах поселения численность этой категории будет возрастать, но незначительно. Численность постоянно занятых в сельском и лесном хозяйстве составляет 64 чел.

В связи с размещением новых жилых районов многоэтажной застройки, а также полного освоения территорий малоэтажной застройки городских населенных пунктов интенсивность трудовых связей на перспективу еще более возрастет. Активное сальдо ежедневных трудовых поездок (маятниковой миграции) составляет около 2,5 тыс. чел.

2. Неразвитая инженерная инфраструктура. Плохое состояние дорог (износ 60 %) и недостаточная обеспеченность автотранспортом; устаревшая система сбора и переработки отходов. Все это приводит к тому, что необходимо искать точки экономического роста в муниципальном образовании для расширения налогооблагаемой базы и изыскания собственных источников финансирования для решения социально-экономических и экологических задач.

Уровень автомобилизации по Иркутскому району составляет 150 автомобилей на 1000 жителей. С учетом размещения Марковского муниципального образования в непосредственной близости к городу уровень автомобилизации будет возрастать до 350 автомобилей на 1000 жителей.

Общая площадь Марковского муниципального образования составляет 69798,9 кв.км. Протяжённость границ Марковского муниципального образования – 900 км.

Протяженность автодорог Марковского муниципального образования составила на 31.12.2017 года -135,33км, из них с усовершенствованным покрытием 9,6 км, остальные в гравийном и грунтовом исполнении.

В настоящее время внешние связи Марковского МО поддерживаются транспортной сетью автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Сообщение с областным центром городом Иркутском осуществляется в двух направлениях по автодорогам областного и местного значения, в том числе:

- подъезд к р.п. Маркова, автодорога областного значения, протяженностью 7,5км;
- автодорога областного значения «Иркутск-СНТ Дорожный строитель», протяженностью 13,0 км;
- автодорога общего пользования местного значения от р.п. Маркова до выезда на автодорогу «Иркутск-СНТ Дорожный строитель», протяженностью 6,3 км;
- участок автодороги местного значения по проезду Подгорный до выезда на ул. Фаворского города Иркутска, протяженностью 1,7км

Юго-западнее Марковского МО проходит автодорога областного значения «Иркутск - Шелехов», через которую осуществляется подъезд к р.п. Маркова.

Транспортное обслуживание п. Падь Мельничная осуществляется по автодороге областного значения Иркутск - СНТ «Дорожный строитель», подъездная дорога в сторону д. Новогрудинина примыкает на 12,75 км тракта.

Одной из основных проблем дорожной сети Марковского МО является то, что большая её часть не соответствует нормам требований безопасности дорожного движения, не имеют асфальтового покрытия, ширина проезжей части не соответствует государственному стандарту для определения и присвоения категории автодорогам.

Глава 5. Характеристика градостроительной деятельности на территории Марковского МО.

Градостроительная деятельность на территории Марковского муниципального образования осуществляется согласно Правилам землепользования и застройки, утвержденным решением Думы Марковского муниципального образования от 19.03.2013 года №7-39/Дгп. Согласно требованиям Градостроительного кодекса Российской Федерации, учет местных нормативов градостроительного проектирования необходим при подготовке проекта генерального плана поселения и как следствие при внесении изменений в генеральный план городского поселения, при подготовке документации по планировке территории, изменений в указанную документацию.

В настоящее время Генеральный план Марковского муниципального образования, утвержденный решением Думы Марковского муниципального образования от 27.04.2012 года № 52-294/Дгп (далее - Генеральный план поселения), как документ территориального планирования реализует основные принципы законодательства в области градостроительной деятельности и является главным инструментом градостроительной политики, направленной на формирование архитектурной среды, комфортной для жизни людей, характеризующейся не только функциональными, утилитарными, но и эстетическими особенностями. Генеральный план Марковского муниципального образования направлен:

1. на создание условий для устойчивого развития территорий, определенных из совокупности социальных, экономических, экологических и иных факторов;

2. на установление функциональных зон и размещения в них объектов капитального строительства для государственных и муниципальных нужд;

3. на определение параметров развития инженерной, транспортной и социальной инфраструктур;

4. на определение градостроительных требований к соблюдению зон с особыми условиями использования территорий, в том числе к сохранению объектов историко-культурного наследия, экологическому и санитарному благополучию.

Стратегическими направлениями совершенствования транспортной инфраструктуры на территории Марковского муниципального образования являются:

1 вывод с территории населенных пунктов транзитных грузовых транспортных потоков (строительство автодороги Южный обход);

2 реконструкция улично-дорожной сети в населенных пунктах и микрорайонах Марковского поселения с созданием четко выраженной структуры, классифицированной по назначению и параметрам движения;

3 разгрузка сети улиц и автодорог микрорайонов с завышенной транспортной нагрузкой;

4 улучшение транспортных связей между населенными пунктами Марковского МО;

5 увеличение пропускной способности улиц р.п. Маркова;

6 построение сети автодорог, позволяющей осуществить связь по кратчайшим направлениям с высокой скоростью движения и обеспечение приоритета общественному транспорту.

Глава 6. Характеристика деятельности в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Перевозку пассажиров на территории Марковского МО осуществляют:

- ООО «Автомобилист»;
- ООО ГК «Атлант»;
- ООО «Грааль»;
- ООО «Ковчег»;
- ООО «ТрансСибМаршрут»;
- ИП «Забанов Е. А.; Забанов И.А.; Забанов Р.В.

В настоящее время коммерческий пассажирский транспорт обслуживает пять межмуниципальных регулярных автобусных маршрутов. В среднем на маршрутах поселения ежедневно работают 11 единиц автотранспорта, в том числе автобусов большой - 5, средней вместимости - 6. Среднее количество кругорейсов на территории в сутки составляет – 39.

Оценку качества транспортного обслуживания населения на территории Марковского муниципального образования в соответствии с требованиями приказа Министерства регионального развития Российской Федерации от 28.12.2010 № 820 «Об утверждении свода правил СНиП 2.07.01-89 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Свод правил нормирует затраты времени на передвижение от мест проживания до мест работы. В зависимости от численности населения (тыс. чел.), для 90% трудящихся передвижения по трудовым целям в один конец не должны превышать значений, указанных в Таблице 5.

Таблица 5

Численность населения, тыс. чел.	Время передвижения, мин.
2000	45
1000	40
500	37
250	35
100 и менее	30

Для ежедневно уезжающих из нашего поселения на работу в город Иркутск указанные нормы затрат времени допускается увеличивать, но не более чем в два раза. В соответствии со сводом правил и примечаниями к нему затраты 90% населения на передвижения по трудовым целям в Иркутске не должны превышать 30 мин. Средние затраты времени на передвижения (в минутах) представлены в Таблице 6.

Таблица 6

Цель	Время передвижения	Время подхода к остановочному пункту	Время ожидания транспорта	Время поездки на транспорте	Время пересадки	Время подхода к пункту назначения
По всем целям	30	7	6	20	10	9
По трудовым целям	38	7	6	25	15	9
По культурно-бытовым целям	38	7	6	25	15	9

По результатам обследования требования свода правил не выполняются. Затраты времени населением поселения на передвижения по трудовым целям составляют 38 мин. лишь у 55% респондентов.

К числу факторов, обуславливающих высокие затраты времени на передвижения по трудовым целям, относятся:

- высокие затраты времени на подход к остановочным пунктам (средние значения составляют 6-10 мин.);
- высокие затраты времени на пересадки (средние значения составляют 10-15 мин.).

Влияние пересадок на затраты времени на передвижения по социальным группам населения представлены в Таблице 7.

Таблица 7

Социальная группа	Средние затраты времени на одно передвижение, мин.	
	без пересадки	с пересадкой
Рабочие	41,5	45,5
Служащие	36,2	44,2
Предприниматели	34,7	53,7
Студенты (учащиеся)	34,2	45,5
Пенсионеры	35,2	43,2

По результатам оценки суточного распределения поездок по всем целям установлено: максимальный часовой поток приходится на период 07:00-08:00; величина коэффициента суточного максимума - 0,127.

По данным исследований советских и российских специалистов обычно величина коэффициента суточного максимума составляет 12-14%.

Глава 7. Характеристика сети автомобильных дорог поселения, параметры дорожного движения (интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением)

Результаты обследований интенсивностей движения на ряде важнейших участков улично-дорожной сети Марковского МО указаны в Таблице 8.

Таблица 8

Интенсивности движения, авт./час		Направление	
		В сторону р.п. Маркова	от р.п. Маркова
Автодорога подъезд к р.п. Маркова	в утренний час пик	280	164
	в межпиковый период	120	89

	в вечерний час пик	298	165
Автодорога от р.п. Маркова через мкр. Березовый до выезда на ул. Фаворского	в утренний час пик	398	85
	в межпиковый период	115	45
	в вечерний час пик	590	165
Автодорога от мкр. Березового до института МВД	в утренний час пик	157	24
	в межпиковый период	56	23
	в вечерний час пик	158	45

Вклад в суммарную интенсивность автотранспортного потока по автомобильной дороге через р.п. Маркова, вносят легковые и грузовые автомобили, следующие транзитом в город Иркутск с города Шелехов, Шелеховского района и село Смоленщина, в среднем в рабочие дни - 45%. Основной вклад в суммарную интенсивность движения вносят легковые автомобили жителей мкр. Березовый, а так же СНТ и ДНТ, расположенных вдоль данной автодороги, в среднем в рабочие дни (85%).

Около 11% в среднем по территории р.п. Маркова и мкр. Березовый в рабочие дни в суммарную интенсивность движения вносят грузовые автомобили, из которых около 3% составляют грузовые дизельные автомобили.

Около 1% в суммарную интенсивность движения в среднем в рабочие дни вносят автобусы.

Уровень загрузки улично-дорожной сети на территории Марковского муниципального образования представлен в Таблице 9

Таблица 9

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность, км	Категория автодороги	Покрывание дорожного полотна	Уровень загрузки автотранспортом, %
р. п. Маркова					
1	Ул. А. Блока	0,223	IV	асфальт	75
2	Ул. Березовая	0,350	V	гравийное	10
3	Ул. Весенняя	0,732	V	гравийное	10
4	Ул. Высоцкого	0,524	V	а/б покрытие	10
5	Ул. Голышева	0,560	IV	асфальт	75
	Ул. Голышева	0,258	V	гравийное	10
6	Ул. Дорожная	0,162	V	гравийное	5
7	Ул. Иркутская	0,777	V	гравийное	5
8	Ул. Кайская	1,997	V	гравийное	10
9	Ул. Лесная	0,230	IV	асфальт	75
10	Ул. Майская	0,284	V	гравийное	10
11	Проезд от ул. Гаражная до центральной автодороги, вдоль ГК «Нива»	0,939	V	а/б	5
12	Ул. Нагорная	0,769	V	гравийное	10

13	Ул. Напольная	0,536	V	а/б	40
14	Ул. Первостроителей	0,8117	IV	асфальт	75
15	Ул. Полевая	0,833	V	гравийное	20
16	Ул. 50-летия Победы	0,628	V	гравийное	20
17	Ул. Ракитная	0,263	V	гравийное	5
18	Ул. Речная	0,156	V	гравийное	5
19	Ул. Родниковая	1,299	V	бетонное	25
20	Ул. Садовая	0,518	V	гравийное	5
21	Ул. Сосновая	1,390	V	а/б	10
22	Пер. 1-ый Сосновый	0,099	V	гравийное	5
23	Пер. 2-й Сосновый	0,162	V	гравийное	5
24	Пер. 3-й Сосновый	0,138	V	гравийное	5
25	Пер. 4-й Сосновый	0,174	V	гравийное	5
26	Пер. 5-й Сосновый	0,191	V	гравийное	5
27	Пер. Спортивный	0,215	V	гравийное	5
28	Ул. Средняя	0,336	V	гравийное	5
29	Ул. Старательская	0,318	V	гравийное	5
30	Ул. Строителей	0,421	V	гравийное	15
31	Ул. Таежная	0,196	V	гравийное	5
32	Ул. Тепличная	0,886	V	гравийное	45
33	Ул. Тракторная	0,806	IV	асфальт	45
34	Ул. Трудовая	0,441	V	а/б	15
35	Пер. Трудовой	0,197	V	гравийное	5
36	Ул. Целинная	0,190	V	гравийное	10
37	Ул. Черемуховая	0,232	V	гравийное	15
38	Ул. Школьная	0,739	V	а/б	20
39	Ул. Южная	0,806	V	гравийное	10
40	Пер. Первостроителей	0,467	V	гравийное	1
41	Проезд Центральный	4,114	IV	асфальт	75
42	Пер. Лиственичный	0,187	V	гравийное	2
43	Пер. Средний	0,309	V	гравийное	5
44	ул. Молодежная	0,156	V	гравийное	2
45	Проезд Дачный (от ул. Голышева, через СНТ «Содружество, СНТ «Овощевод», СНТ «Березняки», СНТ «Домостроитель» до СНТ «Птица»)	2,4	V	гравийное	45
	Итого	28,4197			
пос. Падь Мельничная					
40	Ул. Ветеранов	0,623	V	гравийное	10
41	Ул. Дачная	0,324	V	гравийное	5
42	Ул. Депутатская	0,905	V	щебень	15
43	Ул. Заводская	0,523	V	гравийное	15
44	Ул. Лесная	0,551	V	щебень	10
45	Ул. Рабочая	0,452	V	гравийное	5
46	Ул. Светлая	0,187	V	гравийное	5
47	пер. Тракторный	0,122	V	гравийное	5
48	Ул. Юности	0,580	V	щебень	15
49	Пер. Южный	0,117	V	гравийное	5
50	Ул. Березовая	0,175	V	гравийное	5
51	Пер. Ветеранов	0,101	V	гравийное	5

52	Ул. Заправочная	0,201	V	гравийное	5
53	Ул. Набережная	0,420	V	гравийное	5
54	Пер. Крылья	0,169	V	гравийное	5
55	Ул. Отрадная	0,258	V	гравийное	5
56	Ул. Речная	0,161	V	гравийное	5
57	Ул. Сосновая	0,062	V	гравийное	5
58	Ул. Южная	0,177	V	гравийное	5
	Итого	6,108			
дер. Новогрудинина					
59	Ул. Железнодорожная	0,471	V	гравийное	5
60	Ул. Колхозная	0,540	V	гравийное	35
61	Ул. Лесная	0,78	V	гравийное	5
62	Ул. Луговая	0,539	V	гравийное	5
63	Ул. Центральная	0,584	V	гравийное	15
64	ул. Береговая	0,237	V	гравийное	5
65	ул. Березовая	0,240	V	гравийное	5
66	ул. Ключевая	0,317	V	гравийное	5
67	пер. Колхозный	0,153	V	гравийное	5
68	ул. Молодежная	0,600	V	гравийное	5
69	ул. Светлая	0,520	V	гравийное	5
	Итого	4,981			
р. п. Маркова, мкр. Березовый (1-ый микрорайон)					
70	ул. Алтайская	0,185	V	гравийное	1
71	ул. Акционерная	0,843	V	гравийное	1
72	ул. Архитекторов	0,166	V	гравийное	1
73	Пер. Аптечный	0,414	V	гравийное	1
74	Пер. Арктический	0,258	V	гравийное	1
75	ул. Баргузинская	2,069	V	гравийное	5
76	ул. Городская	1,721	V	гравийное	2
77	ул. Кольцевая	0,692	V	гравийное	2
78	ул. О. Костиной	0,985	V	гравийное	0
79	ул. Свободы	1,509	V	гравийное	0
80	ул. Сосновая	0,226	V	гравийное	0
81	ул. Спортивная	0,521	V	гравийное	1
82	ул. Южная	1,538	V	гравийное	25
	Итого	11,127			
р. п. Маркова, мкр. Березовый (3-ий микрорайон)					
83	ул. Верхняя	0,860	V	гравийное	5
84	ул. Весенняя	1,013	V	гравийное	5
85	пер. Лесной	0,510	V	гравийное	5
86	ул. Овражная	0,178	V	гравийное	5
87	ул. Пригородная	0,660	V	гравийное	5
88	ул. Подгорная	0,180	V	гравийное	5
89	ул. Раздольная	0,589	V	гравийное	5
90	ул. Тихая	0,429	V	гравийное	5
91	ул. Центральная	1,729	V	гравийное	25
92	ул. Юности	0,781	V	гравийное	15
	Итого	6,929			
р. п. Маркова, мкр. Изумрудный					

93	ул. Ангарская	1,015	V	гравийное	5
94	ул. Березовая	0,858	V	гравийное	5
95	пер. Грибной	0,371	V	гравийное	5
96	пер. Звездный	0,134	V	гравийное	5
97	ул. Иркутская	0,840	V	гравийное	10
98	ул. Кольцевая	1,760	V	гравийное	10
99	пер. Ключевой	0,114	V	гравийное	5
100	ул. Магистральная	1,526	V	гравийное	15
101	ул. Мира	0,215	V	гравийное	2
102	ул. Молодежная	0,558	V	гравийное	2
103	ул. Рябиновая	0,364	V	гравийное	1
104	ул. Спортивная	0,696	V	асфальт	15
105	ул. Строителей	0,561	V	гравийное	5
106	ул. Таежная	0,731	V	гравийное	5
107	ул. Южная	0,484	V	гравийное	25
108	ул. Центральная	1,606	V	а/б, гравийная	15
109	ул. Черемуховая	1,388	V	асфальт	15
110	ул. Хрустальная	1,018	V	асфальт	15
111	ул. Зеленая	0,874	V	гравийное	15
	Итого	15,113			
р. п. Маркова, м-он Ново-Иркутский					
112	пер. Академический	0,276	V	гравийное	5
113	ул. Алгоритм	0,847	V	а/б	15
114	пер. Арбатский	0,181	V	гравийное	5
115	ул. Аргунская	1,232	V	гравийное	10
116	пер. Ароматный	0,161	V	гравийное	5
117	ул. Баргузинская	0,825	V	гравийное	15
118	ул. Бирюзовая	0,333	V	гравийное	5
119	ул. Васильковская	0,457	V	гравийное	5
120	ул. Верещагина	1,566	V	гравийное	10
121	ул. Глазковская	0,565	V	гравийное	5
122	ул. Д. Давыдова	0,602	V	гравийное	5
123	ул. Домостроителей	0,639	V	гравийное	5
124	пер. Ермака	0,263	V	гравийное	5
125	ул. Жемчужная	0,293	V	гравийное	5
126	ул. Звездная	0,698	V	гравийное	5
127	ул. Зеленая	0,547	V	гравийное	5
128	Пер. Зеленый	0,090	V	гравийное	5
129	ул. Казачья	0,488	V	гравийное	15
130	ул. Коралловая	0,258	V	гравийное	5
131	пер. Курминский	0,262	V	гравийное	5
132	пер. Звездный	0,206	V	гравийное	5
133	Ул. Лазуритовая	0,269	V	гравийное	5
134	ул. Магистральная	1,777	V	гравийное	45
135	ул. Малахитовая	0,382	V	гравийное	5
136	пер. Мечты	0,231	V	гравийное	5
137	Ул. Мыслителей	0,216	V	гравийное	5
138	ул. Нефритовая	0,345	V	гравийное	5
139	пер. Окинский	0,606	V	гравийное	5

140	ул. Окружная	1,337	V	гравийное	15
141	ул. Парусная	0,638	V	гравийное	5
142	ул. Подгорная	0,716	V	гравийное	15
143	пер. Подснежников	0,347	V	гравийное	5
144	пер. Прохладный	0,188	V	гравийное	5
145	пер. Пчелиный	0,154	V	гравийное	15
146	ул. Радужная	0,309	V	гравийное	5
147	пер. Русский	0,268	V	гравийное	5
148	ул. Саянская	0,706	V	гравийное	10
149	ул. Сибирские Хутора	1,264	V	гравийное	15
150	Ул. Сиреневая	0,319	V	гравийное	10
151	ул. Солнечная	0,739	V	гравийное	5
152	ул. Сосновская	0,495	V	гравийное	5
153	пер. Свободы	0,153	V	гравийное	5
154	пер. Тихий	0,160	V	гравийное	5
155	ул. Тополиная	0,678	V	гравийное	5
156	пер. Черского	0,156	V	гравийное	5
157	ул. Янтарная	0,564	V	гравийное	10
158	пер. Ясный	0,163	V	гравийное	15
159	Проезд Подгорный	1,577	V	асфальт	75
160	Проезд от м-на Первомайский г. Иркутска до ул. Магистральная	0,955	V	гравийное	65
161	ул. Лесная	0,116	V	гравийное	5
	Итого	26,617			
р. п. Маркова, м-он Николов Посад					
162	ул. Верхняя	0,301	V	гравийное	5
163	ул. Восточная	0,707	V	гравийное	5
164	ул. Гребешковая	1,371	V	гравийное	5
165	ул. Западная	1,535	V	гравийное	5
166	ул. Косогорная	0,742	V	гравийное	5
167	ул. Крутая	0,550	V	гравийное	5
168	ул. Круговая	2,320	V	гравийное	5
169	ул. Ландшафтная	0,897	V	гравийное	5
170	ул. Лесная	1,296	V	гравийное	5
171	ул. Нижняя	1,150	V	гравийное	5
172	ул. Николаевская	0,366	V	гравийное	5
173	ул. Петровская	1,416	V	гравийное	5
174	пер. Пойменный	0,888	V	гравийное	5
175	ул. Посадская	0,400	V	гравийное	5
176	ул. Троицкая	0,370	V	гравийное	5
177	ул. Усадебная	1,414	V	гравийное	5
178	ул. Центральная	3,015	V	гравийное	15
179	ул. Шахматная	1,197	V	гравийное	5
180	ул. Школьная	0,318	V	гравийное	5
181	ул. Ягодная	0,515	V	гравийное	5
182	Проезд до мкр. Николов Посад, мкр. Березовый	1,907	IV	асфальт	45
	Итого	22,675			

р. п. Маркова, м-он Ново-Мельниково					
183	пер. Звездный	0,103	V	гравийное	5
184	пер. Солнечный	0,094	V	гравийное	5
185	пер. Тенистый	0,104	V	гравийное	5
186	пер. Удачный	0,162	V	гравийное	5
187	пер. Цветочный	0,107	V	гравийное	5
188	ул. Центральная	1,400	IV	гравийное	25
	Ул. Центральная	0,353	IV	асфальт	5
	Итого	2,323			
р.п. Маркова, мкр. Сергиев Посад					
189	Ул. Березовая	0,667	V	гравийное	5
190	ул. Зеленая	0,733	V	гравийное	5
191	ул. Липовая	0,436	V	гравийное	5
192	ул. Ольховая	0,321	V	гравийное	5
193	ул. Первомайская	0,640	V	гравийное	5
194	Ул. Родниковая	0,220	V	гравийное	5
195	ул. Рябиновая	0,261	V	гравийное	5
196	ул. Садовая	0,556	V	гравийное	5
197	пер. Светлый	0,093	V	гравийное	5
198	ул. Сиреневая	0,333	V	гравийное	5
199	ул. Тенистая	0,652	V	гравийное	5
200	Ул. Центральная	0,655	V	гравийное	25
201	ул. Тополиная	0,588	V	гравийное	5
202	от ул. Центральной м-на Сергиев Посад до въезда в ДНТ «Полюшко»	1,125	V	гравийное	15
203	Подъезд к СНТ «Птица»	1,765	V	гравийное	15
	Итого	8,39			
Р.п. Маркова					
204	Ул. Сибирская	170	V	гравийное	5
205	Ул. Российская	205	V	гравийное	5
206	Ул. Заречная	203	V	гравийное	5
207	Ул. Ручейная	280	V	грунтовое	0
208	пер. Березовый	390	V	грунтовое	0
209	пер. Еловый	150	V	грунтовое	0
	итого	1,398			
Пос. Падь Мельничная					
210	Ул. Сосновая	304	V	грунтовое	0
211	Лиственничная	284	V	грунтовое	0
	итого	0,588			
Р.п. Маркова					
212	Ул. Гранитная	0,700	V	грунтовое	5
	Всего по МО	135,3387			

Глава 8. Экологическая нагрузка на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери

1. Автомобильный транспорт в поселении привлекает к себе все большее внимание как источник антропогенной нагрузки на окружающую среду. Если рассматривать автомобильный транспорт как индустрию, связанную с производством, обслуживанием и ремонтом автомобилей, их эксплуатацией, производством горючего и смазочных материалов, с развитием и эксплуатацией дорожно-транспортной сети, то можно выделить следующие группы негативных воздействий на окружающую среду:

Первая группа связана с производством автомобилей:

- 1) высокая ресурсно-сырьевая и энергетическая емкость автомобильной промышленности;
- 2) собственное негативное воздействие на окружающую среду автомобильной промышленности (литейное производство, инструментально-механическое производство, стендовые испытания, лакокрасочное производство, производство шин и др.).

Вторая группа обусловлена эксплуатацией автомобилей:

- 1) потребление топлива и воздуха, выделение вредных выхлопных газов;
- 2) продукты истирания шин и тормозов;
- 3) шумовое загрязнение окружающей среды;
- 4) материальные и человеческие потери в результате транспортных аварий.

Третья группа связана с отчуждением земель на территории поселения под транспортные дороги, гаражи и стоянки:

- 1) развитие инфраструктуры сервисного обслуживания автомобилей (автозаправочные станции, станции технического обслуживания, мойки автомобилей и др.);
- 2) поддержание транспортных магистралей в рабочем состоянии (использование соли для таяния снега в зимние периоды).

Четвертая группа объединяет проблемы регенерации и утилизации шин, масел и других технологических жидкостей, самих отслуживших автомобилей.

2. С точки зрения загрязнения атмосферы автомобильный транспорт является перемещающимся в пространстве источником выбросов продуктов сжигания топлива (отработавших газов).

В качестве топлива служат: бензин, сжиженный газ, дизельное топливо.

При сжигании указанных видов топлива в атмосферу поступают окислы азота, оксид углерода, сернистый ангидрид, углеводороды, сажа. При отравлении оксидом углерода появляются головные боли, удушье, боли в животе и рвота, сонливость, учащенное сердцебиение. Отравлениям такого рода подвержены водители, работники службы движения и пешеходы. Оксид азота в соединении с водяными парами образует азотную кислоту, которая раздражает легочную ткань, что приводит к хроническим заболеваниям. Диоксид азота раздражает слизистую оболочку глаз, легких и вызывает необратимые изменения в сердечно-сосудистой системе.

Автотранспорт, как передвижной источник выбросов, отличается (помимо возможности перемещаться в пространстве) существенное изменение удельных выбросов во времени. У одной и той же автотранспортной единицы выбросы при

различных режимах работы двигателя (прогрев, пробег, холостой ход) будут различны (соотношение составит 1:4,4:1 соответственно), кроме того выбросы различаются и для периодов года (теплый, переходный, холодный - соотношение составит 1:1,1:1,3 соответственно).

Кроме того, выбросы загрязняющих веществ в атмосферу транспортные средства осуществляют на уровне дыхания человека, поэтому приземные концентрации на магистралях создаются значительные, а зоны загрязнения имеют специфически вытянутую вдоль оси движения форму, причем концентрация снижается по экспоненциальной зависимости с увеличением расстояния от оси движения.

Загрязнение окружающей среды токсичными компонентами отработанных газов приводит к нарушению роста растений. Непосредственную опасность для растений представляют диоксид серы, оксид азота, продукты фотохимических реакций. Накапливаясь в растениях, они создают опасность для животных и людей. Наибольшую экологическую нагрузку испытывают растения на полосах земель вдоль дорог с большой интенсивностью движения.

Отработанные газы способствуют ускорению процессов разрушения изделий из пластмассы и резины, оцинкованных поверхностей и черных металлов, а также ускоряет разрушение окрасочных и облицовочных слоев, а также конструкций зданий. При солнечной безветренной погоде компоненты отработавших газов и углеводороды в результате фотохимических реакций образуют смог.

Автомобильный транспорт опосредованно является фактором негативного воздействия на водную среду. Еще одним фактором воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду и человека является шум, создаваемый двигателем внутреннего сгорания, шасси автомобиля (в основном механизмами трансмиссии и кузова), и в результате взаимодействия шины с дорожным покрытием. Интенсивность шума зависит от топографии местности, скорости и направления ветра, температурного градиента, влажности воздуха, наличия и типа шумозащитных сооружений и др. Чрезмерный шум может стать причиной нервного истощения, психической угнетенности, вегетативного невроза, расстройства эндокринной и сердечно-сосудистой системы, изменения ритма и частоты сердечных сокращений, артериальной гипертензии. Постоянное действие интенсивного шума может явиться причиной гастрита и язвенной болезни, так как нарушает секреторную и моторную функцию желудка. Население, проживающее в примагистральных районах, отмечает ухудшение самочувствия, головные боли, нарушение сна, функций сердечно-сосудистой системы и желудочно-кишечного тракта.

Глава 9. Оценка качества содержания автомобильных дорог на территории Марковского муниципального образования

1. Содержание улично-дорожной сети в границах населенных пунктов на территории Марковского МО осуществляется в рамках муниципальной программы с 2015-2017 годы «Строительство, реконструкция, капитальный

ремонт и ремонт автомобильных дорог на территории Марковского муниципального образования на 2015-2017 годы», на текущий период и на период до 2020 года муниципальной программой «Развитие дорожного хозяйства и сети искусственных сооружений на территории Марковского муниципального образования на 2018-2020г.г.», утвержденной постановлением администрации Марковского муниципального образования от 01.02.2018 года № (далее также - муниципальная программа), государственной программы Иркутской области «Развитие дорожного хозяйства и сети искусственных сооружений» на 2014 - 2020 годы, утвержденной постановлением Правительства Иркутской области от 24 октября 2013 года № 445-пп (далее также - государственная программа, согласно ежегодным планам мероприятий по их реализации.

2. Результатом реализации программ в части содержания автомобильных дорог поселения является:

2.1 поддержание в надлежащем техническом состоянии улично-дорожной сети в границах населенных пунктов поселения и обеспечение сохранности ее элементов;

2.2 повышение транспортно-технических параметров улично-дорожной сети на территории Марковского МО;

2.3 введение в эксплуатацию новых технических средств регулирования дорожного движения. Повышение безопасности дорожного движения.

3. Муниципальная программа «Развитие дорожного хозяйства и сети искусственных сооружений на территории Марковского муниципального образования на 2018-2020г.г.» направлена на:

3.1 поддержание в надлежащем техническом состоянии улично-дорожной сети на территории Марковского МО и обеспечение сохранности ее элементов;

3.2 повышение транспортно-технических параметров улично-дорожной сети на территории Марковского МО: пропускной способности, ширины проезжей части и количества полос движения, повышение уровня безопасности дорожного движения, модернизацию организации дорожного движения;

3.3 введение в эксплуатацию новых технических средств регулирования дорожного движения;

3.4 поддержание в надлежащем техническом состоянии искусственных сооружений на автодорогах;

3.5 повышение безопасности дорожного движения в части обеспечения безопасности пешеходов;

3.4 повышение безопасности дорожного движения, регулирования скоростного режима;

3.5 повышение уровня комфорта пользования пассажирским транспортом, уровня обслуживания пассажиров.

4. Оценка эффективности реализации муниципальной программы «Строительство, реконструкция, капитальный ремонт и ремонт автомобильных

дорог на территории Марковского муниципального образования на 2015-2017 годы» представлены в Таблице 10

Таблица 10

Оцениваемый параметр	Единица измерения	План первоначальный	План конец отчетного периода	Факт	Оценка планирования 5/3	Оценка реализации 5/4
1	2	3	4	5	6	7
2015 год	тыс. рублей	7477,137	5301,41	4899	0,66	0,92
2016 год	тыс. рублей	10836,86	9097,463	9905,126	0,91	1,09
2017 год	тыс. рублей	17488,84	11828,59	17499,82	1,00	1,48

$$C_{дп} = (0,66 + 0,91 + 1,0) / 3 = 0,856615635$$

$$Уф = (0,92 + 1,09 + 1,48) / 3 = 1,164107921$$

$$Эмп = C_{дп} * уф = 0,857 * 1,164 = 0,997193047$$

На основании вышеизложенных расчетов по таблице №10 оценки эффективности в соответствии с постановлением от 06.04.2015г. №267 можно считать муниципальную программу эффективной

5. Анализ целевых показателей по муниципальной программы «Строительство, реконструкция, капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог на территории Марковского муниципального образования на 2015-2017 годы» представлены в Таблице 11

Таблица 11

Наименование целевого показателя	Ед. изм.	Значение целевых показателей по годам		
		2015	2016	2017
Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%	95	93	92
Площадь автомобильных дорог, соответствующих допустимому уровню содержания	тыс. кв. м	472,5	509,5	526,4
Количество установленных и отремонтированных объектов	шт.	60	49	48

регулирования дорожного движения				
Протяженность контактной сети, приведенной в нормативное состояние	км	2,4	4,3	6,8

6. Работы по содержанию улично-дорожной сети в границах населенных пунктов на территории Марковского МО выполняются в рамках муниципальных контрактов на выполнение работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения, заключенным между Администрацией Марковского муниципального образования и подрядными организациями на основании итогов электронных аукционов.

Улично-дорожная сеть на территории Марковского МО - совокупность автомобильных дорог, улиц, проездов, включая основную проезжую часть, газоны, тротуары и другие элементы благоустройства.

В качестве источника информации использовались данные муниципальных контрактов на выполнение работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Таблица 12

Показатели		ед. изм.	р.п. Маркова	пос. Падь Мельничная	дер. Новогрудина
Протяженность проезжей части		км	122,86	6,7	4,98
Площадь проезжей части		км2	737,16	3,35	2,49
Средняя ширина проезжей части		м	6-7	4-6	4-5
Площадь пешеходных переходов		м2	126	12	12
Площадь тротуаров		м2	750	---	250
Площадь остановок общественного транспорта		м2	60	8	8
Система водоотвода	Лотки	м	6660	-	-
	Ливневая канализация	п. м	---	-	-
	Решетки	шт.	69	-	-
	Трубы	п. м	--	-	-
Ограждения	Металлические	п. м	350	-	-
	железобетонные	п. м	25	-	-
Урны		шт.	32	2	2
Лавки		шт.	5	1	1
Остановочные пункты		шт.	8	1	1

Оценка качества содержания, ремонта автодорог является основным показателем деятельности подрядных организаций и проводится ежемесячно с оформлением актов промежуточной и итоговой приемки работ.

Глава 10. Характеристика работы пассажирского автотранспорта.

1. Характеристика работы пассажирского автотранспорта приведена в Таблице 13.

Таблица 13

Показатели	Ед. изм.	2016 год	2017год
Предусмотрено расписанием	рейс	31	64
Фактически выполнено	рейс	27	52
Выпущено кол-во единиц техники			
план	шт	13	15
факт	шт	11	15

Глава 11. Характеристика условий пешеходного передвижения

На сегодняшний день пешеходная инфраструктура в населенных пунктах поселения развита слабо. Движение пешеходов неупорядоченно, отсутствуют пешеходные дорожки и тротуары.

Передвижения пешеходов не на всех улицах не отвечают параметрам, предусмотренными нормативными документами. На многих улицах местного значения отсутствуют организованные пешеходные переходы, отсутствуют искусственные сооружения, обозначающие и предупреждающие о наличии пешеходных переходов. Ширина существующих тротуаров не везде соответствует интенсивности движения пешеходов, на некоторых улицах они и вовсе отсутствуют.

Глава 12. Характеристика движения грузовых транспортных средств по территории Марковского МО.

1. По результатам мониторинга движения грузового транспорта через р.п. Маркова, а также через жилые микрорайоны на территории поселения на текущий момент установлено, что ежечасно на территорию со стороны федеральной трассы Р-258 на территорию р.п. Маркова, далее следую транзитом в город Иркутск и на строительные площадки на территории поселения въезжает

порядка 15-20 единиц автотранспортных средств, с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонн.). Из них почти все автомашины более 8 тонн. Следует отметить, что данные транспортные средства передвигаются не только по основным автодорогам, но и по улицам, движение на которых ограничено. Все это естественно неблагоприятно сказывается на сохранности дорожного полотна, на аварийности, а также пропускной способности улично-дорожной сети.

2. Основное направление движение грузовых транспортных средств по населенным пунктам:

- автодорога «Подъезд к р.п. Маркова»;
- автодорога «от р.п. Маркова, через мкр. Березовый до выезда на автодорогу «Иркутск-СНТ «Дорожный строитель»»;
- автодорога от мкр. Березовый до ул. Фаворского города Иркутска по проезду Подгорный;
- автодорога «Иркутск - СНТ Дорожный строитель» до пос. Падь Мельничная, дер. Новогрудинина, СНТ и ДНТ, расположенные вдоль автодороги;
- ул. Магистральная в мкр. Ново-Иркутский;
- ул. Центральная в мкр. Березовый (котеджный поселок);
- ул. Центральная в мкр. Николов Посад;
- ул. Центральная в мкр. Ново-Мельниково;
- ул. Центральная в мкр. Сергиев Посад.

Глава 13. Оценка работы по содержанию автодорог.

Работы по содержанию улично-дорожной сети на территории Марковского муниципального образования выполняются в рамках муниципального контракта на выполнение работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Марковского муниципального образования, заключенным между администрацией Марковского МО и ООО ТСК Гарант на основании итогов электронного аукциона.

По состоянию на 01.01.2018 г. числится 10 единицы транспортных средств. Общая протяженность автодорог на территории 135,33 км.

Объемы работ по содержанию автомобильных дорог в летний и зимний период по муниципальному контракту приведены в Таблице № 14

Таблица №14

ВЕДОМОСТЬ ОБЪЕМОВ РАБОТ
на содержание автомобильных дорог общего пользования Марковского муниципального образования

1	д. Новогрудинина (ул. Колхозная - 540 м, ул. Центральная - 584 м), п. Березовый (ул. Южная - 1538 м), п. Березовый (ул. Весенняя - 1013 м, ул. Центральная - 1729 м, ул. Юности - 781 м), п. Ново-Иркутский (ул. Березовая - 540 м, ул. Магистральная - 1700 м, ул. Сибирские Хутора - 750 м, ул. Подгорная - 600 м), п. Николов Посад (ул. Усадебная - 1400 м, ул. Шахматная - 1190 м, ул. Ландшафтная - 890 м, ул. Центральная -	Восстановление профиля с добавлением нового материала: гравийных дорог	1000 м2	305,97	((540+584)*1 раз в сезон +1538*1 раз в сезон +(1013+1729+781)*1 раз в сезон +(540+1700)*2 раза в сезон +(750+600)*1 раз в сезон +(1400+1190+890+3000)*1 раз в сезон +(600+650+650)*1 раз в сезон +(580+905+550)*2 раза в сезон +550*1 раз в сезон +(850+800+690+880+500+700+1300+1990+230+600+250+1800+2400)*2 раза в сезон)*6м = 305970 м2
2	Березовая - 540 м, ул. Магистральная - 1700 м, ул. Сибирские Хутора - 750 м, ул. Подгорная - 600 м), п. Николов Посад (ул. Усадебная - 1400 м, ул. Шахматная - 1190 м, ул. Ландшафтная - 890 м, ул. Центральная -	Щебень гравийный, фракция 40-70	м3	365,23	

3000), п. Сергиев Посад (ул. Первомайская - 600 м, ул. Тенистая - 650 м, ул. Центральная - 650 м), п. Падь Мельничная (ул. Юности - 580 м, ул. Депутатская - 905 м, ул. Лесная - 550 м), п. Ново-Мельниково (ул. Центральная - 550 м), п. Изумрудный (ул. Березовая - 850 м, ул. Иркутская - 800 м, ул. Спортивная - 690 м), р.п. Маркова (ул. Тепличная - 880 м, ул. Тракторная - 500 м, ул. Напольная - 700 м, ул. Родниковая - 1300 м, ул. Кайская - 1990 м, ул. Черемуховая - 230 м, ул. 50 лет Победы - 600 м, ул. Майская - 250 м, ул. Сосновая (включая пер. Сосновый) - 1800 м, пр. Дачный -				
---	--	--	--	--

	2400)				
3	д. Новогрудинина (ул. Колхозная - 540м), п. Ново-Иркутский (ул. Магистральная - 1700 м), п. Новомельниково (ул. Центральная - 1700м)	Обеспыливание гравийных и щебеночных дорог хлористым кальцием	10000 м2	4,032	(540+1700+1700)*6м*3 раза за сезон (июнь, июль, август), расход материала 0,13 кг на 1м2
4		Кальций хлористый жидкий, сорт I	т	0,8736	
5	р.п. Маркова, проезд Подгорный	Скашивание травы вручную: на обочинах и разделительной полосе	100 м2	480	2 раза за сезон
6	Работы производить по месту существующих и вновь установленных знаков дорожного движения и указателей	Мойка дорожных знаков и указателей	100 шт.	2,27	78шт.+64шт.+5шт.+10шт.+10шт.*2 раза+50шт. = 227 раз
7	ул. Лесная - 230 м, ул. Голышева - 800 м. ул. А. Блока - 220 м. пр. Центральный-4114 м, пр. Подгорный - 1570 м, ул. Южная - 250 м,	Очистка дороги от снега средними автогрейдерами	10000 м2	388,584	10 км*2*2

- ул. Тракторная - 300 м, ул. - Центральная - 1700 м, ул. - Родниковая - 600 м, ул. Напольная - 500 м, ул. - Магистральная - 1700м, д. - Новогрудинина (ул. Колхозная - 540 м, ул. - Центральная - 584 м), п. - Березовый (ул. Южная - 1538 м), п. Березовый (ул. Весенняя - 1013 м, ул. - Центральная - 1729 м, ул. - Юности - 781 м), п. Ново-Иркутский (ул. Березовая - 540 м, ул. - Магистральная - 1700 м, ул. - Сибирские Хутора - 750 м, ул. Подгорная - 600 м), п. - Николов Посад (ул. Усадебная - 1400 м, ул. - Шахматная - 1190 м, ул. - Ландшафтная -				
--	--	--	--	--

890 м, ул. Центральная - 3000), п. Сергиев Посад (ул. Первомайская - 600 м, ул. Тенистая - 650 м, ул. Центральная - 650 м), п. Падь Мельничная (ул. Юности - 580 м, ул. Депутатская - 905 м, ул. Лесная - 550 м), п. Ново- Мельниково (ул. Центральная - 550 м), п. Изумрудный (ул. Березовая - 850 м, ул. Иркутская - 800 м, ул. Спортивная - 690 м), р.п. Маркова (ул. Тепличная - 880 м, ул. Тракторная - 500 м, ул. Школьная - 700 м, ул. Родниковая - 1300 м, ул. Кайская - 1990 м, ул. Черемуховая - 230 м, ул. 50 лет Победы - 600 м, ул. Майская - 250 м, ул. Сосновая (включая пер.					
---	--	--	--	--	--

	Сосновый) - 1800 м, пр. Дачный - 2400)				
8	п. Березовый (ул. Весенняя - 1013 м, ул. Центральная - 1729 м, ул. Юности - 781 м), п. Ново-Иркутский (ул. Березовая - 540 м, ул. Магистральная - 1700 м, часть подъемов по ул. Алгоритм, ул. Сибирские Хутора - 600 м), п. Ново-Мельниково (ул. Центральная - 550 м), п. Николов Посад (подъемы и спуски - 2000 м), п. Сергиев Посад (Тенистая - 650 м, ул. Центральная - 650 м), п. Падь Мельничная (4000 м), р.п. Маркова (ул. Тепличная - 880 м, ул. Тракторная	1) Распределение пескосоляной смеси или фрикционных материалов: комбинированной дорожной машины мощностью от 210 до 270 л.с. 2) песок марка 400 средний 3) соль техническая для посыпки дорог антигололед		1) 1251,432 2) 1445,29224 3) 619,41096	$((230+800+220+4114+1570+250+300+1700+600+500+1700)* \text{суточный режим (по мере необходимости)} + ((540+584+1538+1013+1729+781+540+1700+(750+600)+(1400+1190+890+3000)+(600+650+650)+(580+905+550)+550+(850+800+690+880+500+700+1300+1990+230+600+250+1800+2400)*8 \text{ раз в сезон}))*6\text{м}=12514320\text{м}^2$

	- 500 м, ул. Школьная - 700 м, ул. Родниковая - 1300 м, ул. Кайская - 1990 м, ул. Черемуховая - 230 м, ул. 50 лет Победы - 600 м, ул. Майская - 250 м, ул. Сосновая (включая пер. Сосновый) - 1800 м, пр. Дачный - 2400)				
9		Очистка дорожных знаков от снега: дисковой щеткой с применением оборудования комбинированных дорожных машин	100 шт.	$\frac{2,27}{(78+64+5+10+10*2+50) / 100}$	
10		Очистка барьерного ограждения: от снега и грязи вручную	1000 м	$\frac{208}{(8000*26) / 1000}$	
11		Уборка различных предметов и мусора с элементов автомобильной дороги	1 км прохода	$\frac{40}{10*2*2}$	

Глава 14. Анализ уровня безопасности дорожного движения на территории Марковского МО

Обстановка с обеспечением безопасности дорожного движения на автодорогах поселения остается сложной. Так, за 2017 год на территории зарегистрировано 9 дорожно-транспортных происшествий, из них с пострадавшими 3, в которых участники дорожного движения получили травмы различной степени тяжести. При этом существенное влияние на уровень аварийности оказали неудовлетворительные дорожные условия, по причине которых происходят дорожно-транспортные происшествия, в том числе с пострадавшими. По итогам аварийности, за отчетный период, на территории города проведен топографический анализ с конкретной привязкой к местности. По результатам анализа выявлено 5 мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП). Это проезд Подгорный, автодорога «Подъезд к р.п. Маркова, проезд Центральный мкр. Березовый, ул. Голышева. Это автодороги с наибольшей интенсивностью движения и количеством пешеходов.

Глава 15. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения

Автомобильный транспортный парк поселения представлен легковыми автомобилями, грузовыми не более трех тонн и более трех тонн.

Передвигаются автомобили по значительной части (на 30-40%) по городской территории, последние годы валовые выбросы от автотранспорта составляют более 52% общегородских выбросов, поэтому загрязнение атмосферы отработавшими газами автомобильного транспорта рассматривается с особым вниманием.

Расчеты создаваемой автотранспортом приземной концентрации загрязняющих веществ (оксид углерода (CO) (код 0337); оксиды азота (NO_x) (оксид и диоксид азота); углеводороды (C_xH_y) (по бензину и керосину); сажа (C) (код 0328); диоксид серы (SO₂) (код 0330); формальдегид (HCHO) (код 1325); бенз(а)пирен (код 0703)) для 2 временных отрезков (выходной день - рабочий день, час пик).

Результаты расчетов максимальных приземных концентраций на существующее положение для 2 временных отрезков (выходной день - рабочий день, час пик) показали, что зона более 1 предельно-допустимой концентрации (далее - ПДК) по диоксиду азота занимает практически всю центральную часть территории р.п. Маркова, особенно мкр. Березовый.

Загрязнение воздуха по остальным загрязняющим веществам значительно меньше по сравнению с уровнем загрязнения диоксидом азота. Зона загрязнения воздуха по группе суммации 6204 (Сера диоксид, азота диоксид) повторяет поле по диоксиду азота, занимая практически всю центральную часть территории р.п. Маркова. Уровень загрязнения атмосферного воздуха по азот оксиду, саже,

диоксиду серы, углерод оксиду, бенз(а)пирену, формальдегиду, углеводородам (по бензину и керосину) не превышает гигиенические критерии качества атмосферного воздуха населенных мест.

По результатам сводных расчетов загрязнения атмосферы выбросами источниками загрязнения атмосферы города Иркутска можно сделать вывод, что выбросы автотранспорта вносят основной вклад в загрязнение атмосферного воздуха Иркутска диоксидом азота (код 0301 по Перечню кодов веществ, загрязняющих атмосферный воздух), создавая зоны с концентрациями, превышающими гигиенические критерии качества атмосферного воздуха населенных мест.

Высокий уровень шума на территории определяется в значительной мере прохождением через центральные улицы транзитных автомобильных потоков. В зоне акустического дискомфорта сегодня проживают жители мкр. Березовый, ЖК Луговое, мкр. Ново-Иркутский.

Глава 16. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры на территории Марковского муниципального образования.

Вся планировочная структура р.п. Маркова сформирована с северо-запада на юго-восток вдоль основной транспортной оси, являющейся продолжением подъездной автодороги к р.п. Маркова. В центральной части главной улицей, идущей от въезда в поселок, является ул. Промышленная, ул. Мира, а в южной части она переходит в ул. Голышева. Вдоль основной оси формируется сеть местных улиц, имеющих прямоугольную структуру, обусловленную квартальной усадебной застройкой.

Улицы и дороги в поселке не имеют необходимого благоустройства. Асфальтобетонное покрытие проезжей части имеют только главные улицы, обеспечивающие выходы к основным объектам транспортного обслуживания, – ул. Промышленная, ул. Мира до Марковского геронтологического центра, ул. Тракторная, Напольная и Родниковая до территории бывшей птицефабрики, а также ул. Сосновая, ул. Школьная и внутриквартальные проезды на территории многоэтажной застройки.

Улично-дорожная сеть поселков индивидуальной застройки Березовый, Изумрудный, Ново-Иркутский, Николов Посад и Сергиев Посад сформирована вдоль горизонталей, что обусловлено сложным рельефом данных территорий.

В п. Падь Мельничная улично-дорожная сеть сформирована несколькими параллельными улицами, расположенных вдоль горизонталей по обеим сторонам пади. Въезд в поселок осуществляется по ул. Тракторной. Главными улицами являются ул. Юности и ул. Депутатская. Все улицы не имеют капитального покрытия.

Улично-дорожная сеть д. Новогрудина имеет прямоугольную структуру, обусловленную квартальной застройкой. Главная улица – ул. Центральная, по которой осуществляется въезд в деревню и выход к акватории залива, в гравийном исполнении. Все остальные улицы в деревне грунтовые.

Общая протяженность улично-дорожной сети	19,1 км
Протяженность магистральных улиц и дорог, в т. ч.:	34,6 км
Магистральных улиц общегородского значения: 1-го класса - непрерывного движения	-
Магистральных улиц общегородского значения: 2-го класса-регулируемого движения	-
Магистральных улиц общегородского значения: 3-го класса-регулируемого движения	21,9 км
Магистральных улиц районного значения	12,7 км
Протяженность улиц и дорог местного значения	17,3 км

В результате анализа существующей улично-дорожной сети Марковского муниципального образования выявлены следующие основные проблемы в работе транспортной сети, в первую очередь, связанные с наличием транзитной магистрали – Р-258 «Байкал» и с отсутствием на ней разноуровневых пешеходных переходов. Вышеуказанные проблемы являются причиной дорожно-транспортных происшествий.

Кроме того, выявлены ряд следующие причины, усложняющие работу транспорта:

- неудовлетворительное техническое состояние улиц и дорог;
- низкая плотность улично-дорожной сети;
- отсутствие дифференцирования улиц по категориям;
- отсутствие искусственного освещения;
- отсутствие тротуаров и системы пешеходных связей, необходимых для упорядочения движения транспорта и пешеходов.

Внешние транспортные связи поселения осуществляются через автомобильные дороги регионального и федерального значения, а также автодорог местного значения.

1. Краткая характеристика существующей улично-дорожной сети:

Общая протяженность автодорог и улиц – 135,33 км, из них:

Местная сеть улиц и дорог имеет в основном прямоугольную структуру, обусловленную квартальной застройкой. По классификации существующая улично-дорожная сеть подразделяется на автодороги IV и V технической категории.

Существующая улично-дорожная сеть имеет следующие недостатки:

- слабое развитие сети автодорог с IV категорией;
- низкая пропускная способность сети в связи с недостаточной шириной проезжих частей, отсутствие транспортных развязок;
- несоответствие технических параметров улиц и дорог современным нормативным требованиям;

- отсутствие дублирующих транспортных коридоров для связи жилых районов между собой;
- отсутствие пешеходных переходов, в том числе выполненных в разных уровнях, на магистральных улицах и дорогах.

Глава 17. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры на территории Марковского муниципального образования.

1. Основой функционирования всей транспортной системы является нормативно-правовая база, соответствующая, установленным принципам транспортного обслуживания жителей поселения.

На сегодняшний день нормативно-правовая база, необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры недостаточно развита. Действующие нормативные правовые акты соответствуют проводимым в государстве экономическим преобразованиям, связанным с развитием рыночных отношений, изменением форм собственности. Вместе с тем, развитие транспортной инфраструктуры диктует необходимость постоянного совершенствования нормативно-правовой базы, а качественная проработка документации позволит исключить риски, связанные с обращениями в судебные инстанции, контрольно-надзорные органы.

2. Также для развития транспортной инфраструктуры необходимо контролировать движение тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств на въездах в р. п. Маркова и на мостовых сооружениях с применением технических средств и работы оперативных нарядов ОГИБДД. При этом необходимо руководствоваться федеральным законодательством в отношении организации работы автоматического весового контроля. В случае приобретения оборудования для организации работы автоматического весового контроля потребуется внесение изменений в методику расчета суммы в счет возмещения вреда, причиненного дорогам местного значения на территории Марковского муниципального образования.

Глава 18. Оценка планируемого финансирования транспортной инфраструктуры Марковского муниципального образования

1. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры на территории Марковского муниципального образования с учетом муниципальной программы «Развитие дорожного хозяйства и искусственных сооружений на 2018-2020годы», приведена в Таблице 15.

Таблица 15

Наименование мероприятий	Финансовое обеспечение, в том числе по источникам финансирования, тыс. руб.				
	Всего	в том числе по годам:			
		2018 (прогнозный)	2019 (прогнозный)	2020 (прогнозный)	
муниципальная программа и «Развитие дорожного хозяйства и сети искусственных сооружений на территории Марковского муниципального образования на 2018-2020годы»					
Обеспечение комплексного развития транспортной инфраструктуры	383207,8 в т.ч.: МБ -84710,66 ОБ – 298497,1	65307,8 в т.ч.: МБ – 22010,66 ОБ – 43297,14	157800,0 в т.ч.: МБ -34600 ОБ – 123200,0	160100,0 В т.ч. МБ-28100 ОБ-131999,96	
Повышение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах	МБ-1500	МБ - 500	МБ - 500,0	МБ-500,0	

Примечание: МБ - местный бюджет, ОБ - областной бюджет.

Глава 19. Прогноз развития улично-дорожной сети на территории Марковского муниципального образования.

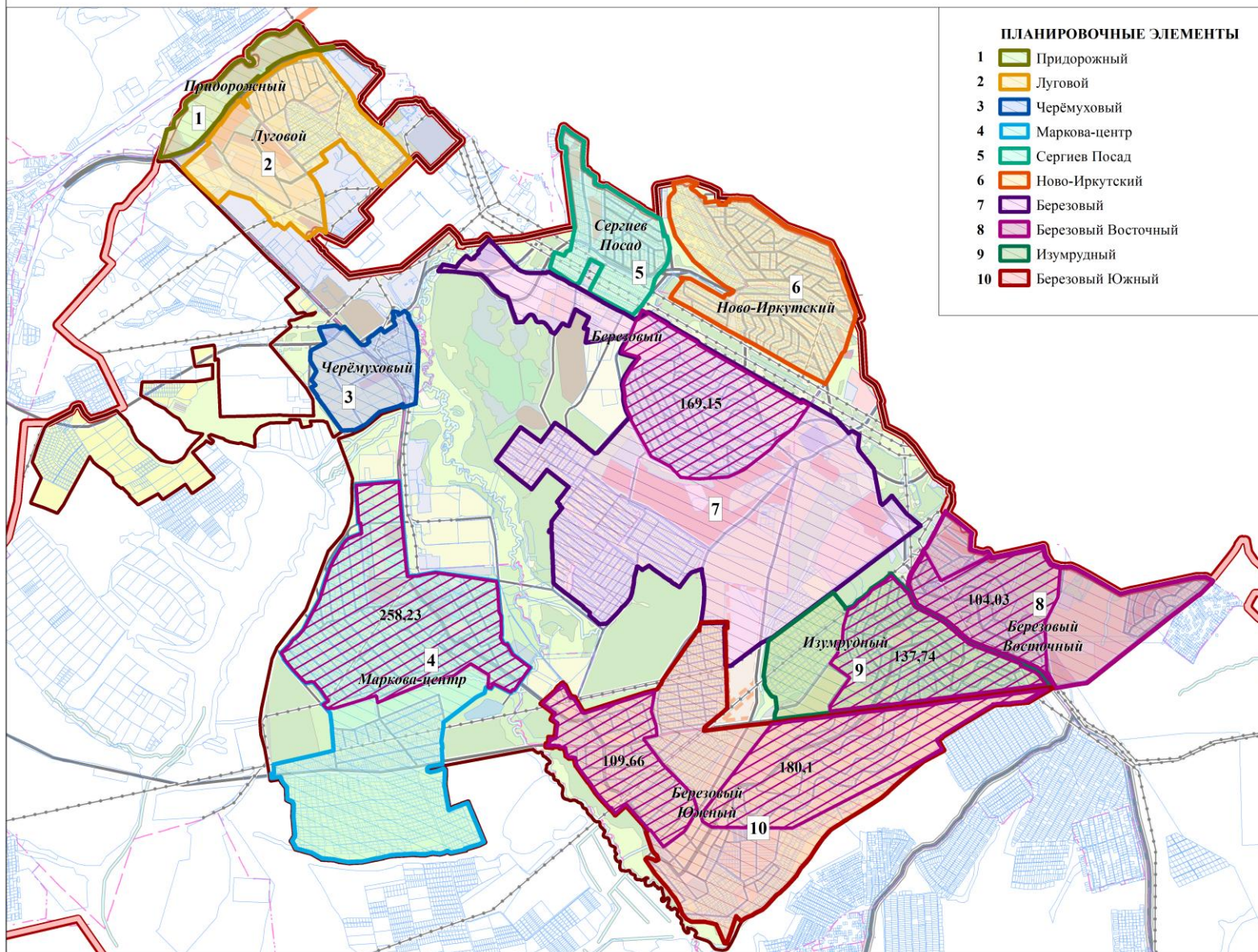
Изначально Генеральный план Марковского городского поселения был выполнен в 2009 году (утв. Решением Думы Марковского муниципального образования № 52-294/Дгп от 27.04.2012 г.), после было выполнено восемь проектов Внесений изменений в данный Генеральный план (утвержденные решениями Думы Марковского муниципального образования № 25-130/Дгп от 04.06.2014 г, № 45-288/Дгп от 22.12.2015 г, № 49-249/Дгп от 26.04.2016 г, № 51-257/Дгп от 21.07.2016 г, № 52-262/Дгп от 30.08.2016 г, № 53-269/Дгп от 20.09.2016 г, № 54-277/Дгп от 18.10.2016 г, №61-3114 от 11.04.2017 г.).

СХЕМА ПЛАНИРОВОЧНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ В Р. П. МАРКОВА М 1:25 000

0 500 1 000 2 000 3 000
МЕТРЫ

ПЛАНИРОВОЧНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ

- 1 Придорожный
- 2 Луговой
- 3 Черёмуховый
- 4 Маркова-центр
- 5 Сергиев Посад
- 6 Ново-Иркутский
- 7 Березовый
- 8 Березовый Восточный
- 9 Изумрудный
- 10 Березовый Южный



1. Транспортное обслуживание Марковского муниципального образования осуществляется сетью сети автомобильных дорог.

Внешняя связь Марковского муниципального образования осуществляется автомобильной дорогой общего пользования федерального значения Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита (далее - Р-258 «Байкал»).

Р-258 «Байкал» является звеном международного транспортного коридора «Запад – Восток» (Транссиб TSA) и продолжает трассу Р-255 «Сибирь». Трасса проходит в непосредственной близости от озера Байкал, достаточно опасная, особенно в зимнее время. Участок дороги от 30 км до 100 км проходит по горной местности, перепад высот составляет до 500 метров, дорога изобилует большим количеством крутых поворотов и затяжных подъёмов и спусков.

К федеральной автодороге Р-258 «Байкал» три примыкания улично-дорожной сети муниципального образования с улиц Промышленная, Фролова и Дивная.

Транспортное обслуживание п. Падь Мельничная осуществляется по автодороге Иркутск - садоводство «Дорожный строитель», выход на которую осуществляется с ул. Костычева в 3-м поселке ГЭС г. Иркутска. От 7 км автодороги начинается подъездная дорога в сторону п. Падь Мельничная, протяженностью 5,24 км.

Д. Новогрудина расположена также по направлению тракта Иркутск - садоводство «Дорожный строитель». Подъездная дорога в сторону деревни примыкает на 12,75 км тракта. Протяженность подъезда составляет 4,4 км.

Основные характеристики автодорог общего пользования Марковского муниципального образования приводятся в Таблице 16

Таблица 16

Основные характеристики внешних автомобильных дорог

Наименование дороги	Протяженность, (км.)	Тип покрытия (по протяженности)	Категория
Автодорога Федерального значения			
Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита 10,0 км - 14,5 км	4,5	Асфальтобетон – 4,5 км	II
Автодороги местного значения			
Подъезд к р.п. Маркова	8,1	Асфальтобетон - 8,1 км	IV
Иркутск - садоводство "Дорожный строитель"	15,0	Асфальтобетон – 15,0 км	IV
Подъезд к п. Мельничная Падь	4,0	Гравийное – 4,0 км	V

Подъезд к д. Новогрудина	5,1	Асфальтобетон – 5,1 км	IV
-----------------------------	-----	---------------------------	----

По территории Марковского муниципального образования проходят:

- Магистральные улицы общегородского значения 2-го класса-регулируемого движения;
- Магистральные улицы общегородского значения 3-го класса-регулируемого движения
- Магистральные улицы районного значения,
- Улицы и дороги местного значения.

От Восточно-Сибирского института МВД Российской Федерации, расположенного в районе 3-го поселка ГЭС г. Иркутска, до южной части р.п. Маркова проходит улучшенная грунтовая дорога, протяженностью 4,1 км, обеспечивающая транспортные связи со Свердловским округом г. Иркутска. Через территорию поселка проходит также грунтовая дорога, обслуживающая водовод Иркутск – Шелехов.

Подъездная дорога к д. Новогрудина, протяженностью 5,1 км IV технической категории с капитальным покрытием проезжей части.

Транспортное обслуживание жителей р.п. Маркова осуществляется автобусными маршрутами пригородного направления из г. Иркутска. Пригородные перевозки осуществляются муниципальными автобусами и коммерческими маршрутными такси.

Регулярного пассажирского сообщения с д. Новогрудина нет. Перевозки осуществляются на личном автотранспорте и коммерческом такси, а также садоводческими маршрутами, проходящими по автодороге Иркутск - садоводство «Дорожный строитель».

2. Планируемые для размещения объекты федерального значения, объекты регионального значения в соответствии с документами территориального планирования Российской Федерации, документами территориального планирования субъекта Российской Федерации

Мероприятия, предложенные Проектом схемы территориального планирования Иркутского района от 25.11.2015 номер 15-101/рд принятые решением думы Иркутского района муниципального образования:

Строительство автомобильной дороги скоростного движения регионального значения на Южный обход города Иркутска в южнее Марковского муниципального образования от автомобильной дорогой общего пользования федерального значения Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита до автомобильной дороги местного значения «Иркутск - Падь Мельничная».

3. Проектные предложения

Проектом предлагается расширение и реконструкция существующей сети автомобильных дорог на территории Марковского муниципального образования.

По территории р.п. Маркова предусматривается строительство автомобильной дороги, обеспечивающей транспортные связи поселков Ново-

Иркутский и Сергиев Посад между собой и выходы на городские магистрали г. Иркутска. Трасса проектируемой автодороги пройдет от ул. Захарова, далее по пади между Юбилейным и 3-м поселком ГЭС, вдоль территорий поселков Ново-Иркутский и Сергиев Посад с выходом через р. Кая к Шелеховскому тракту.

Дорога, проходящая вдоль Шелеховского водовода, предлагается к реконструкции с устройством капитального покрытия проезжей части и изменением параметров земляного полотна до нормативов, соответствующих автодорогам IV технической категории. Протяженность реконструируемого участка составляет 10,5 км.

Автодорога на п. Падь Мельничная предлагается к реконструкции с устройством капитального покрытия проезжей части до нормативов IV технической категории. Протяженность участка реконструкции составляет 4,0 км.

Проектом предлагается возобновить пассажирское сообщение водным транспортом по Иркутскому водохранилищу для связи областного центра с жилыми поселками и зонами отдыха, расположенными на прибрежных территориях.

Предусматривается организация пассажирских причалов в населенных пунктах п. Падь Мельничная и д. Новогрудина, а также в заливах Б. Калей и Курма.

Проектом предусмотрено создание надземного пешеходного перехода на автомобильной дороге федерального значения Р-258 «Байкал» для соединения двух микрорайонов «Луговое» и «Луговое 2» расположенных в Марковском городском поселении Иркутского района Иркутской области.

Предложенная структура улично-дорожной сети максимально решает транспортные проблемы: обеспечивает необходимыми связями отдаленные районы, обеспечивает удобные выходы на внешние дороги.

Глава 20. Прогноз развития городского транспорта

1. Существующее положение

На территории Марковского муниципального образования отсутствуют внутренние маршруты общественного пассажирского транспорта.

Хранения основного количества личного транспорта осуществляется на территории усадебной застройки. Гаражные кооперативы на территории Марковского муниципального образования занимают площадь равную 6,357 кв.м.

На территории Марковского муниципального образования находятся 2 станции технического осмотра (далее - СТО) и 4 автозаправочных станции (далее - АЗС). В таблице 17 приводятся краткие характеристики существующих АЗС и СТО.

Таблица 17

Основные характеристики АЗС и СТО на Марковской территории муниципального образования

№ п/ п	Наименование объекта	Местонахождение	Количество колонок (постов)	Занимаемая площадь территории (кв. м)
1	2	2	4	5
1	АЗС	На развилке автомобильной дороги «Иркутск-Шелехов-Марково»	3	5 038
2	АЗС	На 2+0 км автомобильной дороги «Иркутск - Падь Мельничная», адрес 2-0й квартал Баклашинского лесничества	3	4 000
3	АЗС	Между микрорайонами Университетский и Первомайский, по левой стороне по направлению движения к п. Сергеев Посад	2	140
4	АЗС	1+400 км автомобильной дороги «Иркутск - Падь Мельничная», по правой стороне дороги	6	4 000
5	СТО	Район М. Конева, на выезде из города Иркутска по левой стороне	6	5 000
6	СТО	10+0 км автомобильной дороги Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита, На территории ГК-83 а	6	250
Всего			26	18 428

1. Проектное решение

Основной вид пассажирских перевозок на территории муниципального образования является общественный транспорт, основной тип транспортных средств, осуществляющих перевозку пассажиров, является автобус.

Главные цели организации транспортного обслуживания населения на территории Марковского муниципального образования:

- Создание условий для предоставления транспортных услуг для населения и оказания их с надлежащим качеством;
- Обеспечение безопасности пассажирских перевозок;
- Создание равных условий для физических и юридических лиц при осуществлении деятельности в сфере пассажирских перевозок.

Проектные предложения по развитию пассажирского транспорта предусматривают дальнейшее расширение маршрутной сети.

В Марковском муниципальном образовании движение общественного транспорта намечается по главным улицам всех жилых районов, входящих в состав городского поселения. Для перевозок не менее 45% общего пассажиропотока массовыми видами пассажирского транспорта необходимо предусмотреть организацию 2-х или 3-х линий наземного транспорта.

Целесообразна организация автобусного сообщения с размещением на территории городского автопредприятия, обслуживающего перевозки.

Маршрутная сеть обеспечивает нормативную пешеходную доступность от жилой застройки до остановочных пунктов. Размещение остановочных пунктов предусматривается на этапах разработки проектов планировки территории.

Проектная протяженность сети общественного транспорта составляет 37,76 км.

В п. Падь Мельничная и д. Новогрудинина также предусматриваются регулярные рейсы автобусного движения пригородного сообщения из г. Иркутска с организацией конечных остановочных пунктов на территориях поселков.

С учетом размещения Марковского муниципального образования в непосредственной близости к городу уровень автомобилизации на расчетный срок генплана принимается по перспективным показателям г. Иркутска - 300 автомобилей на 1000 жителей.

Исходя из уровня 90%-ной обеспеченности автовладельцев гаражами и стоянками постоянного хранения автомобилей, для хранения расчетного количества автотранспорта для жителей многоэтажной застройки необходимо 9200 машино-мест.

В населенных пунктах п. Падь Мельничная и д. Новогрудинина гаражи размещаются на территории усадеб.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*»:

- согласно п. 11.31, потребность в АЗС составляет: одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;
- согласно п. 11.40, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей;
- согласно п. 11.41, общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

На расчетный срок генплана необходимо размещение автозаправочных станций на 24 колонок, на сегодняшний день в поселении расположено 14 колонок.

Количество необходимых СТО определяется из расчета 1 пост на 200 легковых автомобилей. Для такого количества машин необходимо 140 постов.

Размещение новых АЗС и СТО предусматривается на этапах разработки проектов планировки территории.

Глава 21. Прогноз показателей безопасности дорожного движения на территории Марковского муниципального образования

1. Уровень развития дорожной сети поселения, который характеризуется соответствием ее общей протяженности, плотности, распределения дорог по функциональному значению и категориям, социально-экономическим потребностям общества в автомобильных перевозках, играет существенную роль в формировании аварийности. Диспропорции в развитии дорожной сети непосредственно отражаются на неравномерности загрузки дорог движением и, соответственно, стимулируют рост риска дорожно-транспортных происшествий, особенно на участках, где пропускная способность не отвечает наблюдаемой интенсивности движения.

2. В этой связи целесообразно рассмотреть состояние и ближайшие перспективы развития автодорог поселения. В ближайшей перспективе планируется увеличение общей протяженности дорог общего пользования, приведенных в соответствие с нормативными требованиями, на 14,2 км. Оборудование дорожными знаками и искусственными сооружениями на автодорогах в составе проектных решений. Количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий планируется к 2027 году снизить до минимума происшествий в год.

Раздел III. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по дорожному хозяйству и искусственным сооружениям на территории Марковского муниципального образования.

Глава 22. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по развитию дорожного хозяйства и искусственных сооружений на территории Марковского муниципального образования.

1. Для реализации поставленной цели и задач программы, достижения планируемых значений целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры предусмотрено выполнение комплекса мероприятий.

Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) программы по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию объектов транспортной инфраструктуры на территории Марковского МО предусмотрен с учетом мероприятий государственной программы Иркутской области «Развитие дорожного хозяйства и сети искусственных сооружений» на 2014 - 2020 годы, утвержденной постановлением Правительства Иркутской области от 24.10.2013 г. N 445-пп, Программы комплексного социально-экономического развития Марковского МО на 2016 - 2020 годы, утвержденной решением Думы Марковского муниципального образования от 20.09.2016 № 53-270/Дгп, муниципальной программы «Развитие дорожного хозяйства и искусственных сооружений на 2018-2020 годы», утвержденной постановлением администрации Марковского муниципального образования от 28.01.2018г № .

2. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию

объектов транспортной инфраструктуры разработан с учетом следующих приоритетов (для пользователей транспортной инфраструктуры): пешеход; велосипедист; общественный транспорт; личный транспорт; грузовой транспорт. Учитывая взаимосвязь мероприятий между собой, запланированные мероприятия (инвестиционные проекты) программы по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию объектов транспортной инфраструктуры поселения сгруппированы по шести направлениям, в рамках каждого из направлений планируется решение цели и задач программы по развитию транспортной инфраструктуры Марковского муниципального образования.

Выполнение запланированных мероприятий программы (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию объектов транспортной инфраструктуры Марковского муниципального образования необходимо на протяжении всего срока реализации программы.

Очередность реализации мероприятий программы (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию объектов транспортной инфраструктуры на территории Марковского муниципального образования определяется с учетом факторов:

- 1) приоритетного обеспечения требований к эксплуатационному состоянию дорог, допускаемому по условиям безопасности;
- 2) номенклатуры необходимых дорожных работ, установленных в результате разработки проектной документации и технико-экономических расчетов;
- 3) утвержденных объемов финансирования мероприятий программы и сроков, необходимых для их реализации;
- 4) очередности проведения работ по ремонту, реконструкции и строительству дорог, вошедших в программы совершенствования и развития дорожной сети на федеральном и региональном уровнях;
- 5) результатов диагностики и оценки состояния объектов улично-дорожной сети в населенных пунктах;
- 6) выявленных участков дорог, фактическое состояние которых по каким-либо параметрам и характеристикам не удовлетворяет действующим требованиям к обеспеченной скорости, безопасности движения, пропускной способности, способности пропускать автомобили и автопоезда с разрешенной массой и осевыми нагрузкам, а так же осуществления пассажирских перевозок;
- 7) параметров и показателей транспортно-эксплуатационного состояния дорог и прочих объектов дорожного хозяйства;
- 8) эффективности выполнения работ в рамках мероприятий программы.

Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию объектов транспортной инфраструктуры поселения с указанием графиков выполнения мероприятий (плановых и фактических сроков начала и окончания реализации мероприятий (инвестиционных проектов) приведен в Таблице 18.

№ п/ п	Наименование мероприятия программы	Плановый срок		Фактический срок		Задачи программы, решаемые в ходе реализации мероприятий программы
		начала реализа ции	окончан ия реализа ции	начала реализа ции	окончан ия реализа ции	
1	2	3	4	5	6	7
1.	Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта					
1)	комплексные мероприятия по организации дорожного движения на территории поселения, в том числе:	01.01.20 18	31.12.20 27	01.01.20 18	31.12.20 27	Обеспечение заданного функционирования схемы организации дорожного движения на территории Марковского МО
	а) повышение безопасности дорожного движения, в том числе: оборудование и модернизации технических средств организации дорожного движения (включая искусственные сооружения, системы освещения) на улично-дорожной сети; устройство технических средств регулирования дорожного движения (светофорных объектов)	01.01.20 18	31.12.20 27	01.01.20 18	31.12.20 27	
	б) снижение перегруженности дорог и (или) их участков, в том числе: расширение, увеличение количества полос движения; устройство средств успокоения движения	01.01.20 18	31.12.20 27	01.01.20 18	31.12.20 27	
2)	мероприятия по снижению на территории Марковского МО	01.01.20 18	31.12.20 27	01.01.20 18	31.12.20 27	Улучшение санитарно-экологического состояния

	негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения					Марковского муниципального образования
3)	мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры поселения и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности на территории Марковского МО	01.01.20 18	31.12.20 27	01.01.20 18	31.12.20 27	Повышение эффективности работы транспортной инфраструктуры и качества транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности
2.	Мероприятия по развитию транспорта общего пользования					
1)	обеспечение доступности услуги по перевозке пассажиров	01.01.20 18	31.12.20 27	01.01.20 18	31.12.20 27	Повышение уровня комфорта пользования пассажирским автотранспортом, уровня обслуживания пассажиров
2)	повышение качества транспортного обслуживания, в том числе:	01.01.20 18	31.12.20 27	01.01.20 18	31.12.20 27	Обеспечение качества, доступности и безопасности услуг пассажирского автотранспорта. Приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры пассажирского транспорта
	а) проектно-изыскательские работы для размещения объектов пассажирского автотранспорта	01.01.20 18	31.12.20 27	01.01.20 18	31.12.20 27	
	б) Привлечение организаций, осуществляющих деятельность по перевозке пассажиров на территорию поселения	01.01.20 18	31.12.20 27	01.01.20 18	31.12.20 27	
3)	мероприятия по оборудованию улично-дорожной сети объектами для посадки и высадки пассажиров, в том числе:	01.01.20 18	31.12.20 27	01.01.20 18	31.12.20 27	Создание условий для проектирования объектов улично-дорожной сети, обеспечивающих повышение

	а) разработка градостроительной, предпроектной, нормативно-технической и правовой документации для организации транспортно-пересадочных узлов, исследовательские работы	01.01.2018	31.12.2027	01.01.2018	31.12.2027	качества планирования развития транспортного комплекса
	б) разработка проектной документации по строительству, реконструкции и капитальному ремонту объектов улично-дорожной сети, экспертиза проектов, строительный контроль, авторский надзор	01.01.2018	31.12.2027	01.01.2018	31.12.2027	
3.	Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства на территории Марковского МО					
1)	организация мониторинга использования мест под размещение парковок путем фото- и видеофиксации, а также других методов контроля	01.01.2020	31.12.2027	01.01.2020	31.12.2027	Снижение задержек движения транспорта на улично-дорожной сети в населенных пунктах на особо загруженных автодорогах
2)	размещение социальных парковок	01.01.2020	31.12.2027	01.01.2020	31.12.2027	Обеспечение доступным парковочным фондом в жилых зонах, категорий населения, нуждающихся в социальной поддержке
3)	развитие сети перехватывающих парковок	01.01.2021	31.12.2027	01.01.2021	31.12.2027	Обеспечение комфортных условий пересадки жителей
4)	разработка проектной документации по строительству надземных и	01.01.2021	31.12.2027	01.01.2021	31.12.2027	Повышение целостности и связности улично-дорожной

	подземных парковок, экспертиза проектов, строительный контроль, авторский надзор					сети
5)	Строительство надземных и подземных парковок	01.01.20 21	31.12.20 27	01.01.20 21	31.12.20 27	Повышение доступности парковки на территории Марковского муниципального образования
4.	Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения на территории поселения					
1)	разработка проектной документации по строительству надземных и подземных пешеходных переходов, экспертиза проектов, строительный контроль, авторский надзор	01.01.20 21	31.12.20 27	01.01.20 21	31.12.20 27	Создание зон повышенной комфортности движения пешеходов
2)	строительство надземных и подземных пешеходных переходов, включая устройство пандусов и лестниц	01.01.20 22	31.12.20 27	01.01.20 22	31.12.20 27	Увеличение количества внеуличных пешеходных переходов
3)	устройство пешеходных светофорных объектов	01.01.20 22	31.12.20 27	01.01.20 22	31.12.20 27	Повышение безопасности пешеходного и велосипедного движения
4)	обустройство маршрутов пассажирского автотранспорта выделенных разметкой пешеходных дорожек	01.01.20 20	31.12.20 27	01.01.20 20	31.12.20 27	Развитие сети пешеходного движения
5.	Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта					
1)	устройство весовой площадки для осуществления весового контроля ограничения проезда грузового автотранспорта	01.01.20 19	31.12.20 27	01.01.20 19	31.12.20 27	Сохранение транспортно-технических параметров улично-дорожной сети, повышение уровня

						безопасности дорожного движения
6.	Мероприятия по развитию сети автодорог на территории Марковского МО					
1)	Строительство, реконструкция автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений	01.01.2018	31.12.2027	01.01.2018	31.12.2027	Увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения
2)	Реконструкция, капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог и искусственных сооружений	01.01.2018	31.12.2027	01.01.2018	31.12.2027	Обеспечение нормативного состояния автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений. Увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования, приведенных в соответствие с нормативными требованиями

Глава 23. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта на территории Марковского муниципального образования

1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта на территории Марковского муниципального образования включают в себя:

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

1.2 мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, в том числе: оборудование и модернизация технических средств организации дорожного движения (включая искусственные сооружения, системы освещения) на улично-дорожной сети; устройство технических средств регулирования дорожного движения (светофорных объектов)

1.3 мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения;

1.4 мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности.

Перечень вышеуказанных мероприятий, приведенный в [Таблице 26](#), разработан с учетом развития объектов транспортной инфраструктуры регионального и федерального значения.

2. С целью повышения безопасности дорожного движения необходимо предусматривать на магистральных улицах и дорогах регулируемого движения в пределах застроенной территории пешеходные переходы в одном уровне с интервалом 200-300 м. Пешеходные переходы в разных уровнях, оборудованные лестницами и пандусами, следует предусматривать с интервалом: 400-800 м - на дорогах скоростного движения; 300-400 м - на магистральных улицах непрерывного движения.

В жилой застройке на улицах и дорогах местного значения с целью уменьшения скорости движения транспортных средств и повышения безопасности движения пешеходов, необходимо предусматривать средства успокоения движения: приподнятые пешеходные переходы, использование возвышений дорожного полотна с изменением текстуры, применение крутых поворотов-чикэнс, установку ИДН, ограничение доступа, введение ограничений на размеры транспортных средств и др.

С учетом проведенного анализа, разработаны мероприятия, позволяющие повысить уровень безопасности дорожного движения транспорта и пешеходов, а также снизить дорожно-транспортный травматизм.

Глава 24. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и их участков

1. Меры по организации дорожного движения, направленные на повышение пропускной способности и безопасности улично-дорожной сети, являются важной составляющей улучшения транспортной ситуации. Эти меры в основном состоят из внедрения в практику средств интеллектуальных транспортных систем (далее - ИТС), в том числе повышения эффективности системы регулирования дорожного движения с помощью автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), дорожных знаков и дорожной разметки, а также реализации проектных решений, направленных на улучшение условий движения.

2. В сфере организации дорожного движения выделяется ряд организационных и технических проблем: отсутствие развития АСУДД, применение неэффективных решений по организации дорожного движения при строительстве и реконструкции, ремонте улично-дорожной сети из-за ориентации на минимизацию стоимости строительства; недостаточное внимание решению задачи по устранению на улично-дорожной сети (далее - УДС) «узких мест» (участков УДС, снижающих пропускную способность УДС); отсутствие системы мониторинга дорожного движения и интегрированной информационной системы регулирования дорожного движения, которое не позволяет получать объективные данные о дорожной ситуации и как следствие своевременно принимать эффективные решения по совершенствованию организации дорожного движения.

3. Основными направлениями совершенствования организации дорожного движения являются:

3.1 разработка и реализация мероприятий программы, направленных на развитие информационной транспортной системы, в том числе автоматизированной системы управления дорожным движением;

3.2 создание системы мониторинга организации дорожного движения на территории поселения;

3.3 повышение эффективности решений по организации дорожного движения при строительстве и реконструкции, капитальном ремонте объектов транспортной инфраструктуры;

3.4 ликвидация «узких мест» на улично-дорожной сети, предусматривающая как локальные расширения или изменение геометрии проезжей части, так и коррекцию, изменение схемы организации движения и т.п.;

3.5 упорядочение движения грузового автотранспорта за счет формирования опорной сети УДС для движения грузового автотранспорта;

3.6 внедрение в широкую практику применения мер административной ответственности за нарушения правил дорожного движения на основе фото- и видеофиксации.

Глава 25. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения

1. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения зависят от реализации технических, организационно-технических и планировочно-градостроительных мероприятий. Технические мероприятия должны способствовать повышению экологичности каждого автомобиля, уменьшения токсичности автомобильных выбросов и шумовых характеристик.

Организационно-технические мероприятия включают проведение комплекса мер, обеспечивающих выполнение предписаний государственных и отраслевых стандартов за контролем токсичности автотранспорта и качеством топлива.

2. Основными мероприятиями, способствующими уменьшению воздействия транспорта на атмосферный воздух, признаны:

2.1 совершенствование дорожно-транспортной сети (в том числе: совершенствование регулирования дорожного движения, перераспределение транспортных потоков (установление светофоров, обеспечивающих «зеленую волну», позволяет на 15-20% снизить выбросы на магистралях из-за сокращения времени нахождения транспорта на перекрестках в режиме холостого хода);

2.2 стимулирование перехода на оснащение автотранспорта средствами нейтрализации выбросов; переход на экологически более чистое топливо (сжиженный газ);

2.3 применение к выбросам от автотранспорта требований стандартов Евро-3 и Евро-4;

2.4 оптимизация автотранспортных потоков;

3. Мероприятия по охране подземных и поверхностных вод предусматривают организацию сети контрольных наблюдательных скважин на промплощадках, золонакопителях, коммунально-складских объектах, автогаражных кооперативах и автомобильных заправочных станциях.

4. Мероприятия по охране населения от физических факторов окружающей среды включают в себя такие мероприятия как:

4.1 разработка карты шума Марковского муниципального образования с определением зон шумового дискомфорта;

4.2 проведение шумозащитных мероприятий: создание зеленых полос, дополнительной изоляции оконных проемов;

4.3 своевременный ремонт асфальтового покрытия дорог;

4.4 организация движения по объездным дорогам грузового и транзитного транспорта.

Глава 27. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования.

1. К объектам транспортной инфраструктуры пассажирского транспорта относятся:

1.1 объекты транспортной инфраструктуры пассажирского автотранспорта;

1.2 выделенные полосы для движения наземного пассажирского транспорта;

1.3 остановочные пункты;

1.4 транспортно-пересадочные узлы;

1.5 производственные площадки для хранения, разворота пассажирского автотранспорта.

2. Пространственное развитие территории требует организацию транспортного обслуживания населения.

3. В результате реализации мероприятий по развитию транспорта общего пользования ожидается:

3.1 повышение уровня комфорта пользования пассажирским автотранспортом, уровня обслуживания пассажиров;

3.2 обеспечение равной доступности населения поселения на проезд в пассажирском транспорте;

3.3 создание условий для проектирования объектов улично-дорожной сети поселения;

3.4 обеспечение качества, доступности и безопасности услуг наземного пассажирского автотранспорта;

4. Изменениями в Генеральный план предложено размещение совершенно новых для поселения объектов транспортно-общественного назначения.

В составе комплекса транспортно-пересадочных узлов могут размещаться автомобильные парковки, стоянки такси, магазины, рестораны, офисы, апартаменты, парковки и т.д. Формирование системы транспортно-пересадочных узлов направлено на:

4.1 повышение комфортности и безопасности пересадки пассажиров общественного транспорта;

4.2 повышение целостности и связности улично-дорожной сети;

4.3 снижение задержек движения транспорта на улично-дорожной сети;

4.4 создание зон повышенной комфортности движения пешеходов;

4.5 формирование сети скоростных магистралей в обход центральной части поселения;

4.6 повышение качества планирования развития транспортного комплекса на территории Марковского МО;

4.7 повышение уровня безопасности участников дорожного движения.

Глава 28. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.

1. На территории микрорайонов, вблизи объектов социального значения в настоящее время неупорядоченная стоянка транспортных средств, которая существенно ухудшает условия движения на значительном количестве

автодорог. Многие улицы населенных пунктов работают в режиме дневных бесплатных парковок и практически исключены из состава функционирующей улично-дорожной сети.

Существующая ситуация характеризуется следующими негативными последствиями:

1.1 неконтролируемая парковка сокращает дорожное пространство, приводит к заторам на дорогах, ограничивает передвижение пешеходов на тротуарах, уменьшает эффективность выделенных полос движения пассажирского транспорта;

1.2 длительное хранение большого количества автомобилей в жилых районах осуществляется во внутренних дворах многоквартирных домов, емкость которых не обеспечивает возможность парковки автомобилей всех их жителей. В результате автомобили паркуются на тротуарах и газонах;

1.3 большинство объектов притяжения транспортных потоков (прежде всего, магазины и деловые центры) не обеспечены в надлежащей степени местами для временного хранения автомобилей;

1.4 дефицит мест погрузки/разгрузки и технологического отстоя грузового автотранспорта приводят к его стоянке на улично-дорожной сети в ожидании грузовой работы или в режиме постоянной парковки.

2. Основными направлениями по управлению парковочным пространством являются:

2.1 ограничение и запрещение парковок на части улично-дорожной сети с эффективным мониторингом использования парковки путем фото- и видеофиксации, а также других методов контроля;

2.2 обеспечение правовой и организационной базы для осуществления комплексного управления парковочным пространством;

2.3 выявление дополнительных земельных участков для размещения парковок, в первую очередь, социальных, обеспечивающих доступный парковочный фонд в жилых зонах для категорий населения, нуждающихся в социальной поддержке;

2.4 создание на улично-дорожной сети парковок, использующихся на платной основе;

2.5 развитие сети перехватывающих парковок в местах размещения конечных остановок, пересечения и совместного прохождения маршрутов различных видов пассажирского транспорта общего пользования, обеспечивающих комфортные условия смены личного транспорта на транспорт общего пользования;

2.6 обеспечение строящихся объектов местами для хранения автомобилей;

2.7 освоение подземного и надземного пространства для строительства парковок.

Глава 29. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения в населенных пунктах и микрорайонах поселения.

1. Пешеходная инфраструктура на территории микрорайонов и населенных пунктов в поселении развита очень слабо, на сегодняшний день она практически отсутствует, что способствует причинам дорожно-транспортных происшествий, так как движение пешеходов осуществляется по обочинам автодорог или самим автодорогам.

2. Основными направлениями развития пешеходного передвижения являются:

2.1 создание безопасных пешеходных переходов как в разных уровнях (подземных и надземных), так и в одном уровне (наземных);

2.2 устройство пешеходных светофорных объектов, в том числе светофоров для велосипедистов, и оптимизация их работы;

2.3 обустройство пешеходных переходов для удобства инвалидов и других маломобильных групп населения города;

2.4 установка пешеходных ограждений;

2.5 строительство пешеходных тротуаров и дорожек.

Глава 30. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта.

1. Движение грузового автотранспорта по территории поселения Иркутске осуществляется по основным автодорогам и улицам, движение на которых ограничено припаркованными автомобилями, что неблагоприятно сказывается на аварийности, а также пропускной способности улично-дорожной сети.

2. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта включают в себя:

2.1 выполнение работ по реконструкции и строительству автомобильных дорог общего пользования районного значения (Южный обход г. Иркутска), по которым осуществляется движение грузовых транспортных средств;

2.2 установка весового контроля и приведение в соответствие нормам и требованиям БДД перевозку грузов.

2.3 ликвидация «узких мест» улично-дорожной сети для обеспечения беспрепятственного доступа транспортных средств, устройство площадок разворотных.

2.4 устройство весовой площадки для осуществления весового контроля ограничения проезда грузового автотранспорта.

Глава 31. Мероприятия по развитию сети автодорог Марковского муниципального образования.

1. Решение транспортных проблем поселения предполагает масштабное строительство улично-дорожной сети с созданием четко выраженной структуры, классифицированной по назначению и параметрам движения.

Для уменьшения дополнительных нагрузок от транзитного транспорта на улично-дорожную сеть населенных пунктов предусматривается создание кольцевой системы магистральных улиц преимущественно непрерывного движения по периферии центра, обеспечивающей удобные связи всех районов муниципального образования между собой и выходы на внешние автомагистрали.

Основу сети составляют улицы и дороги местного значения, которые являются главными артериями движения в поселении.

Основные транспортные потоки грузового движения предлагается пропустить по автодороге южный обход г. Иркутска.

2. Генеральным планом Марковского муниципального образования-городского поселения предусматривается строительство, реконструкция целого ряда автодорог, транспортных развязок.

В результате проведения всех этих мероприятий по совершенствованию улично-дорожной сети уже в пределах расчетного срока плана поселения планируется решить основные транспортные проблемы и обеспечить необходимые связи между населенными пунктами муниципального образования, а также связью с городом Иркутском.

Раздел IV. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции, капитального ремонта и ремонта объектов транспортной инфраструктуры Марковского МО

Глава 32. Укрупненная оценка объемов финансирования, необходимых для реализации мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции, капитального ремонта и ремонта объектов транспортной инфраструктуры Марковского МО с разбивкой по источникам финансирования

1. Финансирование мероприятий программы планируется осуществить за счет средств местного бюджета в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных бюджетом Марковского муниципального образования, с возможностью привлечения по отдельным мероприятиям программы финансирования из федерального бюджета, областного бюджета, а также внебюджетных средств (средств частных инвесторов).

2. Возможные источники и объемы финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции, капитального ремонта и ремонта объектов транспортной инфраструктуры поселения предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры:

2.1 субсидии из федерального бюджета, определенные в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 28.01.2015 г. № 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», и является оценочным и подлежит ежегодному уточнению;

2.2 субсидии из областного бюджета в рамках государственных программ Иркутской области, определенными 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 г. N 97-пп, и является оценочным и подлежит ежегодному уточнению;

2.3 Бюджет Марковского муниципального образования;

2.4 внебюджетные источники в рамках муниципально-частного партнерства.

3. При расчете объемов финансирования программы принимались во внимание средства бюджета Марковского муниципального образования, направляемые на развитие дорожной инфраструктуры в контексте трехлетнего бюджетного планирования. Оценивался объем средств, необходимый для реализации мероприятий программы.

4. Ресурсное обеспечение реализации программы за счет средств бюджета муниципального образования планируется с учетом ситуации в финансово-бюджетной сфере поселения, высокой экономической и социальной важности задач, а также возможностей их реализации с учетом принятых расходных обязательств и необходимых дополнительных средств.

Предполагается, что при софинансировании мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры за счет внебюджетных источников будут использоваться, в том числе, различные механизмы муниципально-частного партнерства.

Общий объем финансирования программы и источники финансирования, указанные в Таблице 19, являются прогнозными и подлежат ежегодному уточнению.

Таблица 19

Источник финансирования	Объем финансирования программы, тыс. рублей
Сумма по источникам финансирования	377500
Федеральный бюджет	---
Областной бюджет	284095
Бюджет муниципального образования	93405

Внебюджетные средства	---
-----------------------	-----

Для решения задач по безопасности, качеству и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории муниципального образования, и развитию транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории Марковского муниципального образования предполагается финансирование за счет средств бюджета Марковского муниципального образования и областного бюджета.

Раздел V. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту и ремонту объектов транспортной инфраструктуры Марковского муниципального образования

Глава 34. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту и ремонту объектов транспортной инфраструктуры Марковского муниципального образования

1. Оценка эффективности реализации мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту и ремонту объектов транспортной инфраструктуры по целевому варианту комплексного развития транспортной инфраструктуры Марковского муниципального образования на 2018 - 2027 годы включает в себя оценку социально-экономической эффективности и соответствия нормативам градостроительного проектирования.

2. Выполнение запланированных мероприятий программы, достижение целевых показателей (индикаторов) программы в полном объеме позволит решить цель и задачи программы, а также обеспечить выход транспортной инфраструктуры поселения на качественно новый уровень.

1. Оценка социально-экономической эффективности реализации мероприятий программы и соответствия нормативам градостроительного проектирования по целевому варианту комплексного развития транспортной инфраструктуры осуществлена посредством сопоставления мероприятий программы с целью и задачами программы, решение которых запланировано в ходе реализации таких мероприятий, а также посредством определения ожидаемого конечного результата реализации мероприятий программы.

Глава 35. Оценка эффективности программы по итогам ее исполнения за отчетный период

1. 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:

$$И = \frac{\Phi \times 100\%}{\Pi}, \text{ где,}$$

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

Φ - фактические значения целевых показателей (индикаторов) программы;

Π - 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:

$$\Phi_{и} = \frac{\Phi\phi \times 100\%}{\Phi\pi}, \text{ где}$$

Φи - оценка уровня финансирования мероприятия программы;

Φφ - фактический уровень финансирования мероприятия программы;

Φπ - объем финансирования мероприятия программы, предусмотренный программой.

3. Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры Марковского МО включают технико-экономические, финансовые и социально-экономические показатели развития транспортной инфраструктуры, в том числе показатели безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. Целевые показатели (индикаторы) приведены в Таблице 1.

Подготовила:
консультант отдела ЖКХ
и благоустройства администрации



О. В. Морозова