

ООО "Профит-Тайм"

Юр. адрес: 614000, г. Пермь, ул. Луначарского, д. 3/2, оф. 708

Почт. адрес: 614007, г. Пермь, ул. Николая Островского, 64 а

ИНН/КПП 5902173988/590201001 ОГРН 1105902004130

Тел. (342)260-95-95, 8-919-478-60-95

Эл.адрес: Profit-taym@yandex.ru, наш сайт: www.profit-taym.com

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ УСТЬ- БАЛЕЙСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ НА 2018-2033 ГОДЫ

Шифр объекта 30-2018-ПКРТИ

Пермь 2018

ООО "Профит-Тайм"

Юр. адрес: 614000, г. Пермь, ул. Луначарского, д. 3/2, оф. 708

Почт. адрес: 614007, г. Пермь, ул. Николая Островского, 64 а

ИНН/КПП 5902173988/590201001 ОГРН 1105902004130

Тел. (342)260-95-95, 8-919-478-60-95

Эл.адрес: Profit-taym@yandex.ru, наш сайт: www.profit-taym.com

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ УСТЬ- БАЛЕЙСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ НА 2018-2033 ГОДЫ

Директор

С.И. Осиненко

Главный инженер проекта

И. А. Полозов

Пермь 2018

СОДЕРЖАНИЕ

№ п/п	Наименование раздела	Стр.
	Паспорт Программы	5
1.	Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры	7
1.1.	Анализ положения поселения в структуре пространственной организации РФ и субъектов РФ	7
1.2.	Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности и деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса	9
1.2.1	Социально-экономическая характеристика поселения	9
1.2.2.	Характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта	11
1.3.	Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта	12
1.4.	Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог	14
1.5.	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации поселения, обеспеченность парковочными местами	18
1.6.	Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока	19
1.7.	Характеристика условий пешеходного и велосипедного движения	19
1.8.	Характеристика движения грузовых транспортных средств	19
1.9.	Анализ уровня безопасности дорожного движения	20
1.10.	Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	22
1.11.	Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры	23
1.12.	Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры	25
1.13.	Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	28
2.	Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и	29

						30-2018-ПКРТИ					
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата						
Разработал	Зорин					Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Усть-Балейского муниципального образования на 2018-2033 годы			Стадия	Лист	Листов
										3	46
ГИП	Полозов								ООО «Профит-Тайм»		
Директор	Осиненко										

	характера передвижения населения и перевозок грузов	
2.1.	Прогноз социально-экономического и градостроительного развития	29
2.2.	Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта	31
2.3.	Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта	31
2.4.	Прогноз развития дорожной сети	31
2.5.	Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения	32
2.6.	Прогноз показателей безопасности дорожного движения	33
2.7.	Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения	34
3.	Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры, их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта	36
3.1.	Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры	36
3.2.	Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры	37
4.	Перечень мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	38
5.	Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	41
6.	Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере развития транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования	42
	Приложение 1. Мероприятия по реализации программы развития транспортной инфраструктуры Усть-Балейского муниципального образования	44

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Усть-Балейского муниципального образования на 2018-2033 гг.

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							5
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

	- обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения; - обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.
Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры	- Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения; - Протяженность автомобильных дорог; - Обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием; - Протяженность пешеходных дорожек; - Количество дорожно – транспортных происшествий из – за сопутствующих дорожных условий; - Паспортизация и инвентаризация автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения; - Обеспеченность транспортного обслуживания населения; - Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей).
Сроки и этапы реализации программы	2018-2033 годы, в том числе: I этап - 2018 - 2022 годы; II этап - 2023 - 2033 годы.
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов)	–Инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения; –Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения (в том числе гидротехнических сооружений, используемых для движения автомобильного транспорта), определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства; –Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения, решаемых в комплексе с разработкой документации по планировке территорий; –Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов; –Реконструкция, ремонт, устройство твёрдого покрытия дорог и тротуаров; –Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования и искусственных сооружений;
Объемы и источники финансирования программы	Общий объем финансирования Программы на 2018-2033 годы (в ценах соответствующих лет) составляет 40 340,0 тыс. руб.

1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

1.1. Анализ положения поселения в структуре пространственной организации РФ и субъектов РФ

Усть-Балейское муниципальное образование со статусом сельского поселения входит в состав Иркутского районного муниципального образования Иркутской области в соответствии с законом Иркутской области от 16.12.2004 г. № 94-оз «О статусе и границах муниципальных образований Иркутского района Иркутской области».

В Усть-Балейское муниципальное образование входят следующие населенные пункты: поселок Усть-Балей, деревни Быково, Зорино-Быково и с. Еловка. Все они относятся к сельским населенным пунктам. Деревня Зорино-Быково является административным центром Усть-Балейского муниципального образования.

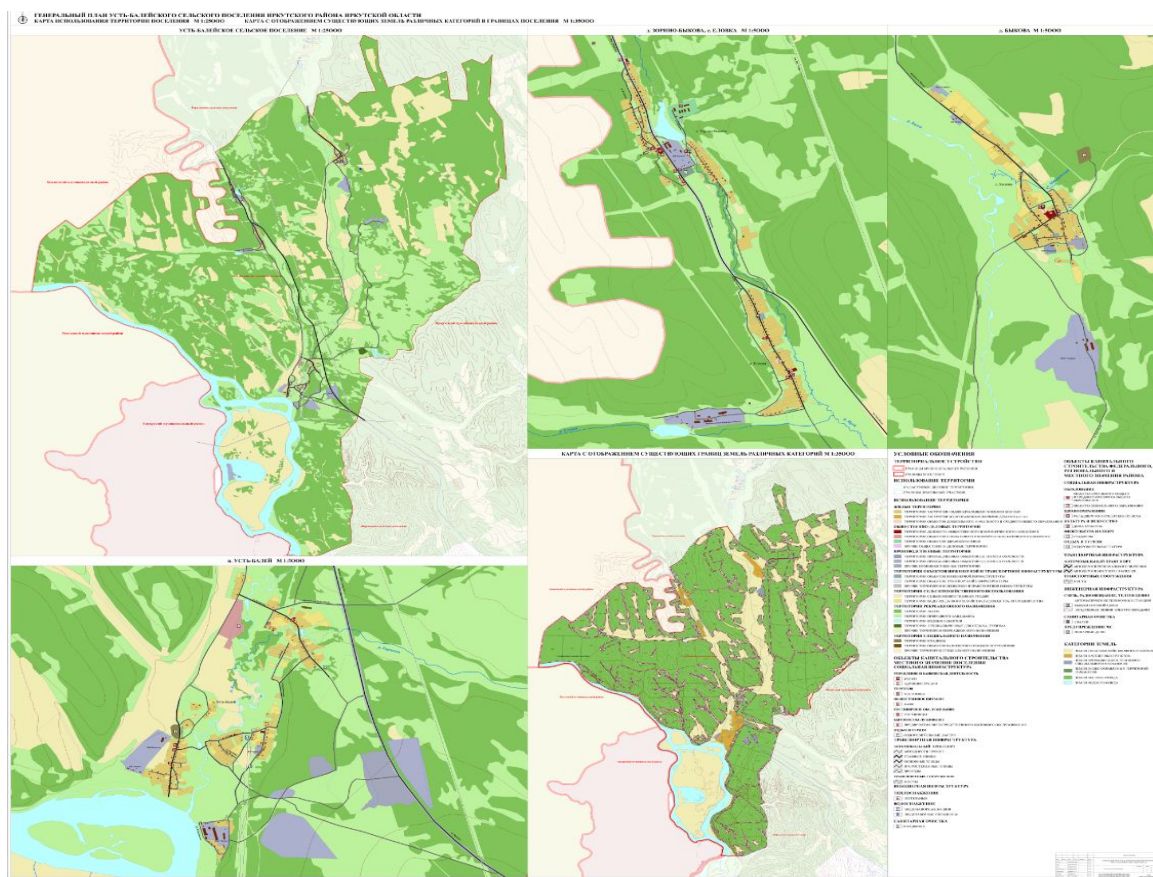


Рисунок 1. Территориальное расположение Усть-Балейского муниципального образования.

Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата

Усть-Балейское муниципальное образование расположено в северо-западной части территории Иркутского района и входит в Иркутскую районную систему расселения и административно подчиняется непосредственно областному центру, выполняющему в данном случае также роль районного центра, с которым поддерживает самые тесные культурно-бытовые и трудовые связи.

За пределами поселения, в том числе и в Иркутске, работает значительная часть его населения, занятого в экономике.

В качестве центра муниципального образования д. Зорино-Быково осуществляет функции административного управления и культурно-бытового обслуживания в отношении трех подчиненных сельских населенных пунктов с постоянным населением 0,8 тыс. чел. и связана с ними и г. Иркутском автомобильными дорогами. Расстояние до наиболее удаленного из них - д. Быкова составляет 11 км.

На сегодняшний день на территории Усть-Балейского МО зарегистрированы 9 КФХ. В границах поселения ведет свою деятельность отделение ОАО «Родники» и ООО Племенная конферма «Байкал».

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							8
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

**1.2. Социально-экономическая характеристика поселения,
характеристика градостроительной деятельности и деятельность в сфере
транспорта, оценка транспортного спроса**

1.2.1 Социально-экономическая характеристика поселения

Численность населения Усть-Балейского муниципального образования представлена в таблице 1.

Таблица 1

Численность населения Усть-Балейского муниципального образования в 2016-
2018 гг.

№ п/п	Наименование показателя	Значение показателя по годам		
		2016	2017	2018
1	Население, чел.	989	1017	1028

В целом демографическая ситуация характеризуется процессом прироста населения с 2016 года.

В сложившейся системе расселения муниципального образования можно выделить следующие функциональные зоны: селитебная зона, представленная землями населенных пунктов, зона сельскохозяйственного использования, представленная сельскохозяйственными угодьями, транспортная зона, лесная зона.

С момента основания развитие населенных пунктов Усть-Балейского сельского поселения было связано с сельскохозяйственным освоением территории.

Главное сельскохозяйственное предприятие поселения – отделение ОАО «Родники» (с. Горохово). Общая численность кадров составляет 40 чел. Предприятие специализируется на производстве мясомолочной продукции (около 1,5 тыс. поголовья КРС), основная часть которой поставляется в г. Иркутск: молоко - на ОАО «Масложиркомбинат», мясо – ОАО мясокомбинат «Иркутский».

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							9
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

Помимо работающих на сельхозпредприятии, на территории поселения имеется ООО племенная конеферма «Байкал», занимающаяся племенным коневодством (110 голов лошадей), а также крестьянско-фермерские хозяйства, занимающиеся растениеводством и разведением крупного рогатого скота. Численность кадров конефермы составляет 6 чел., КФХ – 9 чел. Подавляющая часть незанятого трудоспособного населения занята в личном подсобном хозяйстве, что связано со сложившимся укладом жизни населения. Общая численность кадров сельского хозяйства поселения составляет 0,055 тыс. чел.

Перспективы сельскохозяйственного производства поселения предусматривают дальнейшее развитие растениеводства и животноводства во всех формах хозяйствования (КФХ, ЛПХ), организацию кооперативов по сбору дикоросов, заготовке и переработке сельскохозяйственного сырья, сбыту сельскохозяйственной продукции.

Из предприятий промышленности на территории поселения расположены предприятия деревообработки – ООО «Глобус», ООО «СиБиВа», ООО «Рубин», пилорамы ИП Лобанов, ИП Хороших, ИП Тыщенко и др. Численность занятых в отрасли составляет 0,09 тыс. чел. Продукция предприятий реализуется на территории г. Иркутска.

В пореформенный период сложилась значительная по численности группа экономически активного населения, занятая индивидуальной трудовой деятельностью. Эти лица заняты самыми разнообразными видами производства товаров и услуг, которые не представляется возможным разделить между градообразующей и градообслуживающей сферами деятельности, хотя в большинстве случаев они работают в сфере обслуживания (прежде всего в торговле).

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							10
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

1.2.2. Характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта

Жилищный фонд муниципального образования представлен индивидуальной застройкой, а также многоквартирными малоэтажными домами. Средняя жилищная обеспеченность – 18,3 м² общей площади на 1 постоянного жителя, что значительно ниже, чем в среднем по Иркутской области (19,9 м²).

Состояние транспортной сети во многом обуславливает общее развитие поселения. Усть-Балейское муниципальное образование имеет достаточно выгодное транспортное положение и относительно развитую транспортную сеть.

Территория Усть-Балейского муниципального образования характеризуется достаточно высокой транспортной освоенностью.

Внешние транспортно-экономические связи Усть-Балейского муниципального образования осуществляются автомобильным транспортом.

Через Усть-Балейское муниципальное образование проходит автомобильная дорога регионального значения «Иркутск – Оса – Усть-Уда». Протяженностью в границах муниципального образования - 12,73 км.

Сооружения и сообщения речного, воздушного и железнодорожного транспорта в Усть-Балейском МО отсутствуют.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования на территории Усть-Балейского муниципального образования составляет 57,86 км. Протяженность автомобильных дорог местного значения на территории Усть-Балейского муниципального образования составляет 1,95 км.

Внутрихозяйственная связь осуществляется по асфальтовым, грунтовым дорогам и дорогам с переходным покрытием.

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							11
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

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

Развитие транспортной системы Усть-Балейского муниципального образования является необходимым условием улучшения качества жизни жителей в поселении.

Транспортная инфраструктура Усть-Балейского муниципального образования является составляющей инфраструктуры Иркутского района Иркутской области, что обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным свободное перемещение товаров и услуг.

Наличием и состоянием сети автомобильных дорог определяется территориальная целостность и единство экономического пространства. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов. Транспортную инфраструктуру поселения образуют линии, сооружения и устройства сельского, пригородного, внешнего транспорта.

Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры поселения являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта.

В настоящее время внешние транспортные связи Усть-Балейского муниципального образования осуществляются автомобильным транспортом.

Усть-Балейское муниципальное образование обладает достаточно серьезным транспортным потенциалом.

Муниципальное образование не имеет своего аэропорта.

Железнодорожный транспорт

На территории Усть-Балейского муниципального образования железнодорожный транспорт отсутствует.

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							12
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

Автомобильный транспорт

Общая протяженность улично-дорожной сети на территории Усть-Балейского муниципального образования составляет 25,71 км.

Внутрихозяйственная связь осуществляется по асфальтовым, грунтовым дорогам и дорогам с переходным покрытием.

Сезонная неравномерность выражается в увеличении транспортного потока в летний период года и относится на счет поездок с рекреационными целями. Недельная неравномерность выражается в увеличении исходящих потоков в предвыходные дни недели и увеличении входящих потоков в конце выходных дней и утренние часы первого рабочего дня недели.

Таблица 2

Разделение транспортных средств в общем потоке по видам

№ п/п	Вид ТС	Процент ТС в общем потоке, %
1	Легковые автомобили	82
2	Легкие грузовые автомобили	8
3	Средние грузовые автомобили	2
4	Тяжелые грузовые автомобили	1
5	Очень тяжелые грузовые автомобили	1
6	Автопоезда	0
7	Автобусы и общественный транспорт	6

1.4. Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры Усть-Балейского муниципального образования. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, населенные пункты поселения с районным центром, обеспечивают жизнедеятельность всех населенных пунктов поселения, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста поселения, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения.

К автомобильным дорогам общего пользования местного значения относятся муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах муниципального образования, находящиеся в муниципальной собственности муниципального образования.

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

Протяженность автомобильных дорог общего пользования на территории Усть-Балейского муниципального образования составляет 57,86 км.

Распределение дорог по принадлежности и соответствие их нормативным требованиям представлено в таблице 3.

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							14
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

Таблица 3

**Распределение дорог по принадлежности и соответствие их
нормативным требованиям**

№ п/п	Наименование показателя	Протяженность, км
1	Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования, из них	57,86
2	дорог федерального значения	0
3	дорог местного значения	19,42
4	дорог регионального значения	12,73
5	улично-дорожная сеть	25,71
6	Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, отвечающих нормативным требованиям	26,037

Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, отвечающих нормативным требованиям составляет 45 % от общей протяженности.

Таблица 4

Характеристики автодорог общего пользования местного значения Усть-Балейского муниципального образования

№ пп	Наименование населенного пункта	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, м	Покрытие	Категория
1	д. Зорино- Быково	ул. Тракторная	2900	асфальт	IV
2		ул. Нагорная	1900	грунт	V
3		ул. Заречная	0,900	грунт	V
4		ул. Ново- Заречная	1400	грунт	V
	Итого протяженность по д. Зорино-Быково -				7100
5	п. Усть-Балей	ул. Дунайская	1550	асфальт	IV
6		ул. Ангарская	2100	грунт	V

7		ул. Молодежная	1800	грунт	V
8		ул. Заречная	0,900	грунт	V
9		ул. Подстанция	0,300	грунт	V
10		ул. Набережная	1900	грунт	V
11		пер. Кузнечный	0,500	грунт	V
12		пер. Пионерский	0.600	грунт	V
13		ул. Новая	0,550	грунт	V
	Итого протяженность по п. Усть-Балей-				10220
14	с. Еловка	ул. Центральная	1500	асфальт	IV
15		ул. Заводская	0,600	грунт	V
	Итого протяженность по с. Еловка -				2100
16	д. Быкова	ул. Калинина	3100	гравийная	V
17		ул. Сердюкова	0,800	грунт	V
18		ул. Новая	0,420	грунт	V
19		п. 1 мая	1100	грунт	V
	Итого протяженность по д. Быкова-				5400
20	К фермерскому хозяйству Слесарчук Е.А		2000	щебенка	V
	Итого протяженность по Усть-Балейскому МО				26 820

Таблица 5

Характеристика искусственных сооружений расположенных на территории Усть-Балейского муниципального образования

Наименование искусственного сооружения	Расположение	Характеристики	Примечание
1	2	4	5
Мост	44 км. а/д «Иркутск - Оса -Усть-Уда» р.Балей	Длина –10 м Ширина проезжей части -6 м Материал – железобетонный	Год постройки 1983 г.

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							16
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

		Состояние - Удовлетворительное	
Мост	51 км а/д «Иркутск - Оса - Усть-Уда» р. Ирей	Длина –10 м Ширина проезжей части -6 м Материал – железобетонный Состояние - Удовлетворительное	Год постройки 1983 г.
Мост	За д. Быково» р. Балей	Длина –10 м Ширина проезжей части -4м Материал – железобетонный Состояние - требует ремонт	Год постройки 1989 г.

Существующая сеть автомобильных дорог местного значения не является удовлетворительной как по абсолютным, так и по относительным характеристикам. Большинство дорог построено по старой технологии. С увеличением грузопотоков и ростом нагрузок на дорожное полотно, их качество не является удовлетворительным. Создание качественной автодорожной связи обеспечит лучшее сообщение между населенными пунктами, будет способствовать развитию экономики, повышению уровня жизни населения и развитию туризма.

В настоящее время, помимо низкого технического уровня и высокой степени износа автомобильных дорог общего пользования, серьезной проблемой является качество транспортной инфраструктуры внутри населенных пунктов.

Сеть улиц и дорог – наиболее стабильный элемент планировочной структуры населенного пункта. Изменение уличной сети и даже габарита отдельной улицы связано с большими затратами, которые допустимы только в случае их обоснования. Основой улично-дорожной сети Усть-Балейского муниципального образования являются улицы жилой застройки, образующие каркас, объединяющий между собой узловые точки населенных пунктов.

Настоящим проектом изменения конфигурации существующей улично-дорожной сети в населенных пунктах поселения не планируется. Развитие автодорожной инфраструктуры будет осуществляться за счёт капитального ремонта и изменения типа покрытия дорожного полотна.

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							17
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации поселения, обеспеченность парковочными местами

Парк транспортных средств и уровень автомобилизации поселения представлен в таблице 6.

Таблица 6

Парк транспортных средств и уровень автомобилизации

№ п/п	Наименование показателя	Значение показателя по годам	
		2011	2018
1	Легковые автомобили, единиц ТС	131	189
2	Уровень автомобилизации населения, ед. ТС/1000 жителей	131,1	183,9

Анализ данных показывает рост автомобилизации населения в сравнении с данными 2011 года в 1,4 раза. Количество легковых автомобилей также продолжает расти.

Основные маршруты движения грузовых и транзитных потоков в населенных пунктах на сегодняшний день проходят по поселковым дорогам, а также по центральным улицам. Интенсивность грузового транспорта незначительная.

Хранение легковых автомобилей индивидуальных владельцев осуществляется преимущественно в одноэтажных гаражах боксового типа, на приусадебных участках.

1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

Пассажирский транспорт является важнейшим элементом сферы обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества. Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванные производственными, бытовыми, культурными связями.

Основным пассажирским транспортом на территории Усть-Балейского муниципального образования является автобус.

Автотранспортное предприятие на территории Усть-Балейского муниципального образования отсутствует.

1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного движения

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары преимущественно в грунтовом исполнении. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

1.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств

Транспортными организациями осуществляющими грузовые перевозки на территории муниципального образования являются сельхозтоваропроизводители, индивидуальные предприниматели, предприятия, занятые в области лесозаготовки и переработки.

На данный момент существует негативное воздействие грузовых автомобилей на существующие дороги, несущая способность которых сегодня не отвечает предъявляемым к ней нагрузкам.

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							19
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач.

Увеличение парка транспортных средств при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог привели к ухудшению условий движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах населенных пунктов и автомобильных дорогах поселения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортно аварийностью, непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

В перспективе из-за неудовлетворительного состояния автомобильных дорог, увеличения количества личного автотранспорта у жителей и несовершенства технических средств организации дорожного движения возможно ухудшение ситуации.

Основными причинами совершения ДТП с тяжкими последствиями по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения Иркутской области являются: несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами.

Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели,

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							20
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов. Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения.

В связи с рисками ухудшения обстановки с аварийностью и наличием проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуются выработка и реализация долгосрочной стратегии, координация усилий всех заинтересованных служб и населения, органов местного самоуправления.

С целью снижения остроты создавшейся проблемы применение программно-целевого метода позволит добиться:

- координации деятельности органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- реализации комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, по снижению числа дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, обусловленных дорожными условиями, а также снижению числа погибших в результате ДТП.

Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							21
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

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

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды.

Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо.

Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.

На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность являются носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скармливание травы животным.

Рассмотрим характерные факторы, неблагоприятно влияющие на окружающую среду и здоровье.

Загрязнение атмосферы. Выброс в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксин азота и серы, озон) приводят не только к загрязнению атмосферы, но и к вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55дБ. Это приводит к росту сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, вызывает раздражительность.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру муниципального образования и характер дорожно-транспортной сети, отсутствие дорог с

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							22
Изм.	Кол.уч	Лист	Нодок	Подпись	Дата		

интенсивным движением в районах жилой застройки, можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является дальнейшее расширение использования альтернативного топлива – сжатого и сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей.

1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры

Анализ сложившегося положения дорожно – транспортной инфраструктуры позволяет сделать вывод о существовании на территории Усть-Балейского муниципального образования ряда проблем транспортного обеспечения:

1. Отсутствие качественной транспортной связи центральных частей поселения;
2. Слабое развитие улично-дорожной сети поселения;
3. Низкое развитие автомобильного сервиса (СТО, мойки);
4. 55 % дорог общего пользования на территории Усть-Балейского муниципального образования не соответствуют нормативным требованиям.

Действующим генеральным планом Усть-Балейского муниципального образования предусмотрены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, позволяющие создать законченную улично-дорожную сеть, обеспечивающую удобную и надежную транспортную связь жилой застройки с общественным центром и местами приложения труда.

Основные решения генерального плана:

- произвести реконструкцию улиц поселения с целью приведения основных параметров к нормативным требованиям. При реконструкции улиц необходимо предусмотреть: уширение проезжих частей, усиление дорожных

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							23
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

одежд, уличное освещение, пешеходные тротуары, водоотводные сооружения, средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, светофоры), перекладку инженерных коммуникаций, благоустройство и озеленение прилегающих территорий;

- строительство новых улиц в проектируемой застройке с учетом предлагаемой планировочной и транспортной структуры, нормативных документов и требований.

При проектировании улично-дорожной сети была учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития муниципального образования. Введена дифференциация улиц по категориям в соответствии со СНиП 2.07.01-91:

- поселковая дорога;
- главная улица;
- улица в жилой застройке основная;
- улица в жилой застройке второстепенная;
- проезд.

На территории поселения предприятия автосервиса, станции технического обслуживания, авторемонтные мастерские, АЗС и автостоянки отсутствуют.

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							24
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

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

Основными документами, определяющими порядок функционирования и развития транспортной инфраструктуры, являются:

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.01.2016);
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 13.07.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 24.07.2015);
3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2016) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2016);
5. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.08.2015);
6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения»;
7. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
8. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».

Таким образом, следует отметить, что на федеральном и региональном уровне нормативно-правовая база необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сформирована.

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							25
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры поселка.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. от 15.02.2016 г.), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							26
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения

Программа позволит обеспечить:

а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;

б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;

в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселения;

г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;

д) условия для управления транспортным спросом;

е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;

ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;

з) условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							27
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства бюджета Усть-Балейского муниципального образования. Привлечение средств бюджета Иркутского района, Иркутской области, Федерального бюджета учитывается как прогноз софинансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством.

Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом Усть-Балейского муниципального образования на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

В таблице 7 представлены данные по объемам финансирования мероприятий по содержанию и ремонту улично – дорожной сети Усть-Балейского муниципального образования.

Таблица 7

Объем финансирования

№ п/п	Мероприятие	Объем финансирования тыс. руб.			
		2013	2014	2015	2016
1.	Дорожное хозяйство (дорожные фонды)	762	667	42.4	55.7
1.1.	в т. ч. Бюджет Усть- Балейского муниципального образования	762	667	42.4	55.7

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, заключенным по результатам проведения аукционов согласно мероприятиям Программы Усть-Балейского муниципального образования, капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по результатам проведения аукционов в объеме выделенных денежных средств.

2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

Естественное повышение населения в 2017 году составило 28 человек. В течение 2016 - 2018 годов наблюдается устойчивая тенденция превышения рождаемости над смертностью.

Ежегодное повышение численности обусловлено естественным повышением населения муниципального образования, повышением уровня рождаемости.

Миграционные процессы незначительно повышают численность населения Усть-Балейского муниципального образования. Эта тенденция прослеживается в течение последних четырех лет.

Миграционная прибыль населения в 2016 году составила 38 чел.

Расчет прогноза численности населения Усть-Балейского муниципального образования произведен с учетом сложившихся тенденций. На начало 2018 года численность постоянного населения составляла 1028 человек.

В летний период фактическое население поселения в значительной степени увеличивается за счет дачников. При сохранении тенденции смертности, рождаемости и миграции, численность населения Усть-Балейского муниципального образования продолжит повышаться и составит 1035 человек на 2022 год (повышение относительно существующего положения на 0,68 %). В дальнейшем численность населения повысится еще на 4,6 % относительно показателя первой очереди и составит к 2033 году 1067 человек.

Генеральным планом предполагается развитие селитебной территории, без увеличения плотности застройки и площади усадебных участков, размер приусадебных участков принимается от 1500 кв.м.

Увеличение объемов нового жилого фонда на расчетный срок возможно в существующих кварталах при застройке неиспользуемых участков, сносе и

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							29
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

замене ветхого жилья. Новое строительство предусматривается вести за счет индивидуальных застройщиков.

Развитие Усть-Балейского муниципального образования по вероятностному сценарию учитывает развитие следующих приоритетных секторов экономики:

- сельского хозяйства;
- инфраструктуры, прежде всего, в сетевых отраслях: ЖКХ, энергетике, дорожной сети, транспорте, телекоммуникациях;
- социальной сферы в рамках реализации Национальных проектов («Здравоохранение», «Образование», «Доступное и комфортное жильё гражданам России»);

Устойчивое экономическое развитие Усть-Балейского муниципального образования, в перспективе, может быть достигнуто за счет развития малого предпринимательства.

Мероприятия по направлению развития малого предпринимательства:

- оказание организационной и консультативной помощи начинающим предпринимателям;
- разработка мер по адресной поддержке предпринимателей и малых предприятий;
- снижение уровня административных барьеров;
- формирование конкурентной среды;
- расширение информационно-консультационного поля в сфере предпринимательства.

По итоговой характеристике социально-экономического развития поселение можно рассматривать как:

- перспективное для частных инвестиций, что обосновывается небольшим ростом экономики, средним уровнем доходов населения и высокой транспортной доступностью;
- имеющее потенциал социально-экономического развития, способное самостоятельно и с привлечением средств вышестоящих бюджетов обеспечить

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							30
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

минимальные стандарты жизни населения, что приведёт в будущем к повышению инвестиционной привлекательности территории.

Сохранение многофункционального профиля экономики муниципального образования является основой его устойчивого развития. Одним из важных направлений специализации экономики поселения является сельское хозяйство. В перспективе возрастет доля таких направлений как транспортные услуги и логистика, торговля, социальное обслуживание, малое предпринимательство.

2.2. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

С учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения и перевозки грузов практически не изменяются.

2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не перетерпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный. Транспортная связь с районным, областным и населенными пунктами будет осуществляться общественным транспортом (автобусное сообщение), внутри населенных пунктов личным транспортом и пешеходное сообщение. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

2.4. Прогноз развития дорожной сети

Основными направлениями развития дорожной сети поселения в период реализации Программы будет являться сохранение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог,

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							31
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

поддержание автомобильных дорог на уровне соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

При сохранившейся тенденции к увеличению уровня автомобилизации населения, с учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, предполагается повышение интенсивности движения по основным направлениям к объектам тяготения.

Таблица 8

Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения на территории Усть-Балейского муниципального образования

№	Показатели	2018 год	2033 год (прогноз)
1	Общая численность населения, чел.	1028	1067
2	Количество автомобилей у населения, ед.	189	224
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	183,9	209,9

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке.

Стоит учесть, что наличие проблем с освещением (его полное отсутствие, низкое качество, нарушение норм, ГОСТов и т.д.) приведет к резкому повышению потенциально опасных ситуаций на дорогах и улицах населенных пунктов, которые нередко заканчиваются трагическими

последствиями.

Поэтому существуют требования и нормы, запись в специальной документации (СНиП и СанПин). Все эти нормы и ГОСТ должны неукоснительно соблюдаться при проектировании освещения дорог и автомагистралей в населенных пунктах. СНиП содержит в себе требования, которые служат гарантией того, что освещение на проезжей части любых населенных пунктов будет максимально эффективно и безопасно. Роль освещения дорог муниципального образования сводится таким задачам:

- полноценное освещение проезжей части в вечерние и ночные часы;
- создание максимально безопасных условий для вождения на дорогах;
- светильники, размещенные вдоль проезжей части, должны давать достаточный уровень освещенности, чтобы водители даже в ночное время могли хорошо рассмотреть дорогу и увидеть на ней встречную машину или пешехода, идущего по обочине.

В Усть-Балейском сельском поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Предполагается незначительный рост аварийности. Это связано с увеличением парка автотранспортных средств и неисполнением участниками дорожного движения правил дорожного движения.

Факторами, влияющими на снижение аварийности станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие систем видеофиксации нарушений правил дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ.

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							33
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

2.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения

Причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности в связи с чем, усилится загрязнение атмосферы выбросами в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ и увеличением воздействия шума на здоровье человека.

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

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

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

- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (не нефтяного происхождения) топливно-энергетических ресурсов.

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

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							34
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;

- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

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

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

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

- обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							35
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры, их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

3.1. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры

Анализируя сложившуюся ситуацию можно выделить три принципиальных варианта развития транспортной инфраструктуры:

- оптимистичный – развитие происходит в полном соответствии с положениями генерального плана с реализацией всех предложений по реконструкции и строительству;

- реалистичный – развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности, сложившихся на территории Усть-Балейского муниципального образования. Вариант предполагает реконструкцию существующей улично – дорожной сети и строительство отдельных участков дорог;

- пессимистичный – обеспечение безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно – восстановительных работ.

В рамках реализации данной программы, предлагается принять третий вариант (пессимистичный), как наиболее вероятный в сложившейся ситуации.

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							36
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

3.2. Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры

Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры представлена в таблице 9.

Таблица 9

Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры

№ п/п	Наименование индикатора	Ед.изм.	Значения индикатора по годам		
			2018	2023	2033
1	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%	55	30	0
2	Протяженность автомобильных дорог	км.	57,86	57,86	59,31
3	Обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием	%	100	100	100
4	Протяженность пешеходных дорожек	км.	0	0	0
5	Количество дорожно – транспортных происшествий из – за сопутствующих дорожных условий	%	10	5	0
6	Паспортизация и инвентаризация автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения	%	40	75	100
7	Обеспеченность транспортного обслуживания населения	%	100	100	100
8	Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей)	автомобилей	183,9	191,3	209,9

4. Перечень мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.

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

Для достижения основной цели подпрограммы необходимо решить следующие задачи:

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

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

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

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

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

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							38
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

– проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения;

– инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения (в том числе гидротехнических сооружений, используемых для движения автомобильного транспорта), определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства;

– содержание и ремонт внутрипоселковых автомобильных дорог и искусственных сооружений на них;

– содержание пешеходных переходов на территории Усть-Балейского муниципального образования;

– поддержание внутрипоселковых автомобильных дорог и искусственных сооружений на них на уровне, соответствующем категории дороги, путем содержания дорог и сооружений на них (Работы и услуги по содержанию дорог: уборка снега, грейдирование, подсыпка шлаком);

– сохранение протяженности соответствующих нормативным требованиям внутрипоселковых автомобильных дорог за счет капитального ремонта (Ремонт гравийного и асфальтобетонного полотна);

– изготовление технических, кадастровых паспортов на сооружение автомобильных дорог;

– установка дорожных знаков.

Поскольку мероприятия Программы, связанные с содержанием, ремонтом и капитальным ремонтом, носят постоянный, непрерывный характер, а мероприятия по реконструкции и строительству дорог имеют длительный производственный цикл, а финансирование мероприятий Программы зависит от возможности бюджетов всех уровней, то в пределах срока действия Программы этап реализации соответствует одному году. Задачей каждого этапа является 100-процентное содержание всей сети дорог и неувеличение показателя «Доля протяженности автомобильных дорог

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							39
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог местного значения».

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Иркутской области и бюджета муниципального образования Усть-Балейское муниципальное образование, а также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из регионального бюджета определяются после принятия краевых программ и подлежат уточнению после формирования краевого бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

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

При реализации программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

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

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							40
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

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

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

Мероприятия по реализации программы развития транспортной инфраструктуры Усть-Балейского муниципального образования представлены в Приложении 1.

Общая потребность в капитальных вложениях по муниципальному образованию Усть-Балейское муниципальное образование составляет 40 340,0 тыс. рублей, значительную долю занимают бюджетные средства.

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

5. Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Основными параметрами интегральной оценки эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры являются:

- развитие транспортной инфраструктуры поселения;
- сбалансированное и скоординированное с иными сферами жизни деятельности;
- формирование условий для социально- экономического развития;
- повышение безопасности;
- качество эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;
- снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения.

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							41
Изм.	Кол.уч	Лист	Нодок	Подпись	Дата		

Оценка эффективности выполнения Программы проводится для обеспечения ответственного исполнителя оперативной информацией о ходе и промежуточных результатах выполнения мероприятий и решения задач Программы. Результаты оценки эффективности используются для корректировки среднесрочных графиков выполнения мероприятий Программы и плана ее реализации.

Эффективность реализации Программы оценивается исходя из достижения запланированных результатов каждого из основных показателей (индикаторов) сопоставлением плановых и фактических значений показателей Программы при условии соблюдения обоснованного объема расходов и рассчитывается по формуле:

$$E = N_{\text{факт}} / N_{\text{план}} \times 100\%, \text{ где}$$

E - эффективность реализации Программы,

$N_{\text{факт}}$ - фактическое значение целевого показателя,

$N_{\text{план}}$ - плановое значение целевого показателя.

Информация о ходе и промежуточных результатах выполнения Программы носит обобщенный характер, но является результатом расчета, основывается на массиве первичных данных, отражает итоговое состояние и позволяет проводить анализ в случае получения неудовлетворительных оценок.

6. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере развития транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования

Муниципальным заказчиком Программы и ответственным за ее реализацию является Администрация Усть-Балейского муниципального образования.

Реализация Программы осуществляется на основе:

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							42
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

1) муниципальных контрактов, заключенных в соответствии с законодательством о размещении заказов на поставки товаров, выполнения работ, оказания услуг для государственных и муниципальных нужд в соответствии с Федеральным законом от 05.04.2013 N 44-ФЗ "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд";

2) условий, порядка и правил, утвержденных федеральными, краевыми и муниципальными нормативными правовыми актами.

Реализация муниципальной программы осуществляется в соответствии с планом реализации мероприятий, утвержденных Решением совета депутатов Усть-Балейского муниципального образования на очередной финансовый год и содержащим перечень с указанием их сроков и ожидаемых результатов.

Муниципальный заказчик Программы с учетом выделяемых на реализацию программы финансовых средств ежегодно уточняет целевые показатели и затраты по программным мероприятиям, механизм реализации Программы.

По Программе, срок реализации которой завершается в отчетном году, Администрация Усть-Балейского муниципального образования, муниципальный заказчик, подготавливает и представляет отчет о ходе работ по Программе и эффективности использования финансовых средств на заседании Совета депутатов Усть-Балейского муниципального образования.

Муниципальный заказчик Программы выполняет свои функции во взаимодействии с заинтересованными органами государственной власти Российской Федерации и органами исполнительной власти Иркутской области.

Отбор организаций, исполнителей Программы, осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации о закупках для муниципальных нужд.

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							43
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

Приложение 1:
**Мероприятия по реализации программы развития транспортной
инфраструктуры Усть-Балейского муниципального образования**

						30-2018-ПКРТИ	Лист
							44
Изм.	Кол.уч	Лист	№док	Подпись	Дата		

