

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ
КАЗАЧИНСКО-ЛЕНСКИЙ РАЙОН
МАГИСТРАЛЬНИНСКОЕ МУНИЦИПАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ
ДУМА
МАГИСТРАЛЬНИНСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
РЕШЕНИЕ
п. Магистральный

от 28 января 2021 года № 229

Г Об утверждении программы
комплексного развития транспортной
инфраструктуры
Магистральнинского городского
поселения Казачинско-Ленского района
Иркутской области на 2020 – 2030 годы

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 27 статьи 1 Градостроительного кодекса Российской Федерации, руководствуясь статьями 7, 32, 48 Устава Магистральнинского муниципального образования Дума Магистральнинского городского поселения,

РЕШИЛА:

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Магистральнинского городского поселения Казачинско-Ленского района Иркутской области на 2020 – 2030 годы
2. Опубликовать настоящее решение в газете «Вестник Магистральнинского» и разместить настоящее решение на официальном сайте Магистральнинского городского поселения.

Врио Главы Магистральнинского
городского поселения

Председатель
Думы Магистральнинского
городского поселения



И.В. Лесниченко

Л.А. Зуев

Приложение № 1
к решению Думы Магистральнинского
городского поселения
от 28 января 2021 года № 229

**ПРОГРАММА
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
МАГИСТРАЛЬНИНСКОГО ГОРОДСКОГО
ПОСЕЛЕНИЯ
КАЗАЧИНСКО-ЛЕНСКОГО РАЙОНА
ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ
на 2020 – 2030 годы**

ВВЕДЕНИЕ

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

Реализация программы должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

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

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

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

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

Основными целями программы являются:

Обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования;

Обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;

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

развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;

обеспечение условий для управления транспортным спросом;

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

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

условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов. Таким образом, Программа является прогнозно-плановым документом, во-первых, формулирующим и

увязывающим по срокам, финансовым, трудовым, материальным и прочим ресурсам реализацию стратегических приоритетов в сфере развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, во-вторых, формирующим плановую основу взаимодействия членов местного сообщества, обеспечивающего и реализацию стратегических приоритетов, и текущее сбалансированное функционирование экономического и социального секторов муниципального образования.

ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Магистральнинского городского поселения Казачинско-Ленского района Иркутской области на 2020-2030 годы.
Основание для разработки программы	<p>Градостроительный кодекс РФ; Федеральные законы №289-ФЗ от 1 апреля 2013 г., №340-ФЗ от 3 августа 2018 г. «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; Генеральный план Магистральнинского городского поселения Казачинско-Ленского района Иркутской области; Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»</p>
Заказчик (полное и сокращенное наименование)	<p>Администрация Магистральнинского городского поселения Казачинско-Ленского района Иркутской области (далее – Заказчик) 666504, Иркутская обл., Казачинско-Ленский район, п. Магистральный, ул. Российская, д. 5 контактное лицо – Абдрахманов Дмитрий Галиевич, тел. 8 (395 62) 4-08-60, e-mail: abdra69@mail.ru</p>
Исполнитель	<p>Индивидуальный предприниматель Крылов Иван Васильевич (далее – Исполнитель) 160024, Вологодская область, г. Вологда, ул. Фрязиновская 33-13 тел: 8 (8172) 50-35-32</p>
Цели и задачи программы	<p>Целями работ являются обеспечение:</p> <ul style="list-style-type: none"> – безопасности, качества и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории поселения; – доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования; – развития транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов; – развития транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью; – условий для управления транспортным спросом; – создания приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного

	<p>движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;</p> <ul style="list-style-type: none"> – создания приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; – условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения; – эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры. <p>Задачи работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> – подготовка проекта программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения; – нормативное правовое и организационное обеспечение подготовки и утверждения проекта программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения
<p>Целевые показатели (индикаторы) реализации программы</p>	<p>Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> Количество муниципальных маршрутов наземным транспортом Число оборудованных остановочных площадок Доля пешеходных дорожек, пешеходных маршрутов, тротуаров, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения Велосипедное движение, число пунктов хранения мест Обеспеченность парковочным пространством Протяженность улично-дорожной сети Количество зарегистрированных ТС Уровень автомобилизации населения Кол-во дорожно-транспортных происшествий
<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры</p>	<p>Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями. 2. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

	<p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.</p> <p>4. Мероприятия по ремонту и совершенствованию пешеходной инфраструктуры.</p> <p>Реализация мероприятий позволит повысить качество пешеходного передвижения населения.</p>
Срок и этапы реализации программы	<p>Мероприятия Программы охватывают период 2020 – 2030 годы. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные Программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам.</p> <p>Этапы реализации программы:</p> <p>I этап: 2020-2024 г.г;</p> <p>II этап: 2025-2030 г.г.</p>
Объемы и источники финансирования программы	<p>Объем финансирования Программы составляет в 2020-2030 годах – 3633683 тысяч рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.</p> <p>Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2020 – 2030 годах, могут быть уточнены при формировании проектов бюджета.</p>

1 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

1.1 Анализ положения Иркутской области в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Магистральнинского городского поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Иркутская область - субъект Российской Федерации, входит в состав Сибирского федерального округа.

Граничит на западе с Красноярским краем, на северо-востоке с Якутией, на востоке с Забайкальским краем, на востоке и юге с Бурятией, на юго-западе с Тувой.

Административный центр области - г. Иркутск.

В рамках муниципального устройства области, в границах административно-территориальных единиц Иркутской области всего образовано 466 муниципальных образований:

- 10 городских округов;
- 32 муниципальных района, включающих
 - 63 городских поселения,
 - 361 сельских поселений.

Магистральнинское городское поселение — муниципальное образование, находящееся в центральной части Казачинско-Ленского муниципального района Иркутской области, на расстоянии 17 км от административного центра района – с. Казачинское. Казачинско-Ленский район, в свою очередь, находится в северо-восточной части области. Расстояние до ближайшего города, Усть-Кута, составляет 168 км по железной дороге, 158 км автомобильным транспортом; до областного центра – 1 560 км железнодорожным и 570 км – воздушным транспортом.

Магистральнинское городское поселение граничит:

- на севере – с Ключевским и Казачинским сельскими поселениями;
- на востоке – с Новоселовским сельским поселением;
- на юге и западе – с межселенными территориями.

Центром поселения является поселок городского типа Магистральный.

Визуально границы поселения и расположение населенных пунктов представлены на рисунке 1.1.

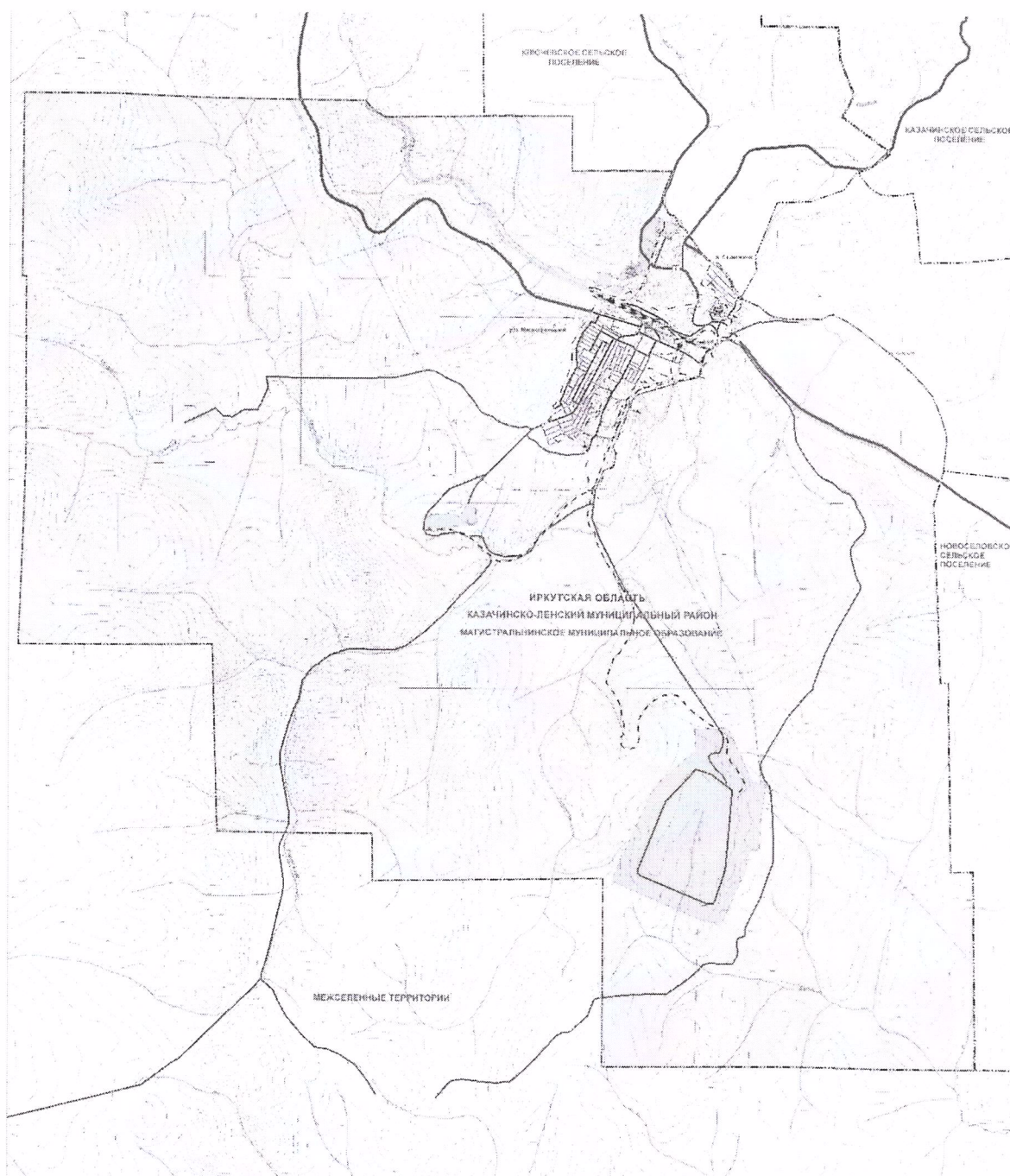


Рисунок 1.1 Карта-схема границ Магистральнинского городского поселения

Краткая характеристика муниципального образования Магистральнинского городского поселения

Магистральнинское муниципальное образование со статусом городского поселения входит в состав Казачинско-Ленского муниципального района Иркутской области в соответствии с законом Иркутской области от 16.12.2004 г. № 90-оз «О статусе и границах муниципальных образований Казачинско-Ленского района Иркутской области».

В настоящее время в состав Магистральнинского городского поселения входит 2 населенных пункта: п. Магистральный, д. Седанкина.

Связь городского поселения Магистральнинское с областным центром г. Иркутском осуществляется по автодорогам регионального или межмуниципального значения 25К-258 Усть-Кут-Уоян, 25Н-152 Жигалово-Казачинское и 25Н-056 Иркутск-Усть-Ордынский-Жигалово; железнодорожным и воздушным транспортом.

Инфраструктура для железнодорожного транспорта на территории поселения представлена железнодорожной линией Байкальско-Амурской магистрали. На территории поселения расположена железнодорожная станция Киренга.

По северной границе поселения протекает р. Киренга. Информация о наличии инфраструктуры для водного транспорта отсутствует. Водный транспорт представлен маломерными судами.

На севере поселка, на территории больницы расположена вертолетная площадка.

Земли населенных пунктов только небольшой процент от всей территории поселения. Населенные пункты сосредоточены в северо-восточной части поселения, в непосредственной близости друг от друга и административного центра района – с. Казачинского.

В п. Магистральный размещается много учреждений районного значения - Центральная районная больница (МУЗ «Казачинско-Ленская ЦРБ»), Межрайонная ИФНС России № 13, Казачинско-Ленский районный суд, отдел военного комиссариата по Казачинско - Ленскому району, Казачинско-Ленский РОВД и другие. Там же расположены наиболее крупные магазины и другие объекты сферы услуг. В связи с этим поселок, не являясь административным центром района, по многим видам услуг выполняет функции центра социального и культурно-бытового обслуживания в отношении других населенных пунктов района, в т.ч. и райцентра с. Казачинское.

Климат

Климат резко-континентальный с холодной и продолжительной зимой (5-6 месяцев) и теплым, с обильными осадками, летом. Абсолютный минимум -55 градуса и максимум +36 градусов могут из года в год снижаться или повышаться.

На территории встречаются отдельные участки с вечной мерзлотой. Снежный покров значительный и в отдельные годы в левобережной части р. Киренга он достигает до 1 м, а в горных районах выпадает на 2-3 недели раньше, и высота его достигает от 3,5 до 5 метров.

Преобладающее направление ветров – Южное.

Резко-континентальный климат характеризуется большой сухостью воздуха, ветрами и большими колебаниями годовой температуры. В резко-континентальном климате ночью может быть холодно, а днем очень жарко.

1.2 Социально-экономическая характеристика Магистральнинского городского поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Анализ экономической ситуации

Промышленность занимает ведущее место в экономике поселка. Она представлена предприятиями лесного комплекса, в настоящее время включающего ряд крупных, средних и мелких лесозаготовительных и деревообрабатывающих предприятий (наиболее значительные – ООО ИВЛПС «Небельский ЛПХ», ООО «Русфорест Магистральный» (на базе ООО «Леспром»), ОГАУ «Казачинско-Ленский лесхоз», ООО «Евразия-леспром групп»), а также индивидуальных предпринимателей. Обработывающие предприятия в составе лесного комплекса представлены ООО «РусФорест Магистральный», ООО «Киренга», ЗАО «Кубаньоптпродторг».

Предприятия транспорта представлены подразделениями ст. Киренга, входящей в состав Северобайкальского отделения ВСЖД - филиала ОАО «РЖД» На территории поселения находится транспортно-логистический комплекс. ООО «Терминал» специализируется на оказании услуг по перевалке различных видов грузов сторонним организациям, прибывающих по ж/д и автотранспортом в адрес ООО «Терминал» и ООО «СТК Север-Строй».

Строительство представлено филиалом «Казачинско-Ленский» ОАО «Дорожная служба Иркутской области» и ООО «Путьсервис М». На территории поселения осуществляют строительную деятельность ООО «ПрофиСтрой» и ООО «Стройгрупп».

Контрольные функции в сфере лесного хозяйства осуществляет Казачинско-Ленское лесничество Агентства лесного хозяйства Иркутской области. Хозяйственную деятельность ведет ОГАУ «Магистральный лесхоз».

Агроклиматические условия района неблагоприятны для развития сельского хозяйства, которое представлено только хозяйствами населения.

В состав градообразующих кадров также входят получившие в последнее время развитие виды деятельности по обслуживанию рынка – оптовая торговля, складское хозяйство, операции с недвижимостью, а также информационное обслуживание и ряд других.

Демографическая ситуация и анализ численности населения

Согласно динамике численности населения (таблица 1.1), население муниципального образования с каждым годом уменьшается.

Таблица 1.1.

Численность населения Магистральнинского городского поселения, чел.

Населенный пункт	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Магистральнинское городское поселение, в т.ч.:	6726	6628	6595	6449	6322	6269	6196
п. Магистральный	6567	6463	6427	6286	6160	6112	6053
д. Седанкино	159	165	168	163	162	157	143

Характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта

Функции обще районного центра социального и культурно-бытового обслуживания населения, оказывающего периодические и эпизодические услуги межпоселенческого уровня, выполняет административный центр района – с. Казачинское, а также п. Магистральный.

В п. Магистральный размещается много учреждений районного значения - Центральная районная больница (МУЗ «Казачинско-Ленская ЦРБ»), Межрайонная ИФНС России № 13, Казачинско-Ленский районный суд, отдел военного комиссариата по Казачинско - Ленскому району, Казачинско-Ленский РОВД и другие. Там же расположены наиболее крупные магазины и другие объекты сферы услуг. В связи с этим поселок, не являясь административным центром района, по многим видам услуг выполняет функции центра социального и культурно-бытового обслуживания в отношении других населенных пунктов района, в т.ч. и райцентра с. Казачинское.

Существующий жилищный фонд постоянного населения – 174 тыс.м² общей площади, при общей площади жилых помещений, приходящихся в среднем на одного жителя 24,7 м²/чел.

Проблемой транспортной инфраструктуры поселения является то, что межремонтные сроки по объемам финансирования превышают нормативные, в следствии чего:

– Асфальтобетонные покрытия автомобильных дорог имеют выбоины, просадки. Объемы капитального ремонта и ямочного не перекрывают износ;

– Отсутствует система водоотведения, по отдельным улицам в сложившейся застройке нет возможности соблюдать минимальные требования по профилю (узкая проезжая часть, нет или узкие обочины и т.п.), нет места для размещения пешеходных дорожек или тротуаров;

– Обустройство дорожными знаками и искусственным освещением ограничено объемом финансирования.

Оценка транспортного спроса

Потребность в передвижении называют транспортным спросом. Он выражается в виде пассажиропотоков, грузопотоков, пешеходных потоков, объемов движения и перевозки, общей подвижности населения. При этом вся инфраструктура общественного транспорта транспорта, подвижной состав и другие составляющие (или комплекс параметров, их характеризующих) - транспортное предложение. Транспортное предложение на прямую воздействует на транспортный спрос, при качественной модернизации транспортной системы или отдельных её элементов всегда наблюдается рост тех или иных показателей транспортного спроса. Транспортный спрос определяется показателями транспортной подвижности населения. Подвижность населения во многом определяют эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения. Потребность человека в передвижении зависит от уровня развития общества, социальной структуры, уклада жизни, характера расселения по территории поселения, культурно-бытовых потребностей, концентрации мест жительства и мест работы, градостроительного развития территории.

В основе оценки транспортного спроса лежит анализ передвижения населения с определенными целями к объектам тяготения. Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- Объекты социальной сферы. Учебные - поездки учащихся в учебные заведения и обратно. Доля передвижений, в соответствии с этой целью, составляет 15-25%. Культурно-бытовые - поездки по различным личным и бытовым нуждам, являющиеся эпизодическими и зависящие от доходов, социального статуса, рода занятий, возраста и др.

- Объекты трудовой деятельности. Служебные - поездки в рабочее время при производственной необходимости или выполнении служебных обязанностей. Трудовые - поездки на работу, с работы. Эти передвижения наиболее устойчивые и составляют 50-60%.

- Узловые объекты транспортной инфраструктуры. К ним можно отнести железнодорожные станции.

Передвижение населения на территории муниципального образования имеет сложную комбинированную структуру. Сочетается как пешеходные, так и транспортные передвижения, включающие в себя индивидуальный и общественный транспорт. Выбор способа передвижения, вида транспорта и степени их использования зависят от ряда факторов: социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к референтной группе), личностные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий, экономическое положение, образ жизни, представление о себе), культурные (культура, субкультура, принадлежность к социальному классу), психологические (мотивация), состояние развития транспортной системы, качество транспортного обслуживания территории, уровень автомобилизации, расстояние передвижения и др.

Магистральнинское городское поселение характеризуется средним уровнем транспортного спроса, который обеспечивается расположением на территории поселения большого количества обслуживающих и промышленных предприятий.

Пешеходное движение осуществляется преимущественно по проезжим частям из-за недостатка пешеходной инфраструктуры (тротуары, пешеходные переходы).

Автобусное пассажирское сообщение на территории поселения представлено автобусными маршрутами: №104-1 (104-2) с. Казачинское-р.п. Магистральнинский, №3 р.п. Улькан-р.п. Магистральнинский, №1 р.п. Улькан-р.п. Магистральнинский.

1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Центр Магистральнинского городского поселения – п. Магистральнинский - расположен на расстоянии 17 км от административного центра района – с. Казачинское. Расстояние до ближайшего города, Усть-Кута, составляет 168 км по железной дороге, 158 км автомобильным транспортом; до областного центра – 1 560 км железнодорожным и 570 км – воздушным транспортом.

В системе транспортного обслуживания участвует автомобильный, железнодорожный транспорт. Транспортный каркас территории сформирован автомобильными дорогами межмуниципального и местного значения, железнодорожной линией.

1.3.1. Автомобильный транспорт

Автомобильные дороги являются основной частью транспортной системы Магистральнинского городского поселения. От уровня транспортно – эксплуатационного состояния и развития сети автомобильных дорог общего пользования и общего пользования местного значения (особенно вне границ населённых пунктов) во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста, улучшения условий предпринимательской деятельности и повышения качества жизни населения муниципального образования.

Основную роль в осуществлении внешних связей муниципального образования имеют региональные автодороги 25Н-259 «Усть-Кут – Уоян» (172 км) – Казачинское, 25К-258 Усть-Кут – Уоян, 25Н-152 Жигалово - Казачинское.

В границах п. Магистральнинский главными транспортными осями являются ул. Российская, ул. Корчагинская, ул. 60 лет Октября, ул. 17 Съезда ВЛКСМ, ул. Пугачева.

Ширина проезжей части дорог 6,0 – 7,0м. Капитальное покрытие проезжей части имеют большинство улиц и дорог местного значения в центральной части п. Магистральнинский. Улицы, расположенные на периферии населенного пункта, имеют частичное асфальтобетонное покрытие или покрытие отсутствует.

Уровень автомобилизации на территории Магистральнинского городского поселения, характеризуется как средний. Число собственных легковых автомобилей на 1000 человек населения принят в размере 130 единиц.

1.3.2. Водный транспорт

На территории Магистральнинского городского поселения инфраструктура для водного транспорта отсутствует. Водный транспорт, передвигающийся по территории поселения, представлен маломерными судами.

1.3.3. Воздушный транспорт

На территории Магистральнинского городского поселения инфраструктура воздушного транспорта представлена вертолетной площадкой на территории ЦРБ, используется для сан.авиации.

1.3.4. Железнодорожный транспорт

С севера-востока на запад по территории Магистральнинского муниципального образования проходит Байкало-Амурская магистраль. Протяженность железнодорожной магистрали в границах муниципального образования составляет 18,8 км.

На территории Магистральнинского муниципального образования имеется одна железнодорожная станция – Киренга. Станция обслуживает междугородние и пригородные пассажирские перевозки.

Для обслуживания промышленных предприятий в р.п. Магистральнинский построена железнодорожная линия, которая примыкает к Байкало-Амурской магистрали в районе станции Киренга.

1.4. Характеристика сети дорог Магистральнинского городского поселения, параметры дорожного движения.

Общая характеристика дорожной сети на территории Магистральнинского городского поселения представлена в таблице 1.2.

Таблица 1.2

Основные характеристики протяженность дорог

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	2019
1	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, в том числе:	км	89,854
1.1	Федерального значения	км	-

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	2019
1.2	Регионального или межмуниципального значения	км	31
1.3	Местного значения	км	58,854
1.4	Ведомственные а/д	км	-

Перечень автомобильных дорог межмуниципального значения, проходящих по территории Магистральнинского городского поселения, представлен в таблице 1.3.

Таблица 1.3

Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения (проходящие в границах поселения)

Наименование дороги (направления)	Протяженность в границах МО, км	Идентификационный номер автомобильной дороги
Усть-Кут – Уоян	16,8	25Н-258
«Усть-Кут – Уоян» - Казачинское»	14,6	25Н-259

Улично-дорожная сеть Магистральнинского городского поселения

Рабочий поселок Магистральнинский имеет преимущественно прямоугольную структуру улично-дорожной сети, сформированную вдоль основной транспортной оси, проходящей по улицам Российская, Корчагинская и 17 Съезд ВЛКСМ. Главными улицами местного значения в жилой застройке являются: ул. Пугачева и Корчагинская. К основным улицам относятся: ул. Казахстанская, Первопроходцев, Мира, Иркутская. Данные улицы обеспечивают связь жилых районов с главными улицами и выходы к автодороге общего пользования регионального значения «Усть-Кут – Уоян». Северная часть Магистральнинского образования соединяется с южной частью с помощью автодороги общего пользования регионального или межмуниципального значения «Усть-Кут – Уоян». В восточной стороне р.п. Магистральнинский находится промышленная зона, расположенная вдоль железнодорожной ветки. Связь промышленной зоны с селитебной зоной осуществляется по магистральным улицам районного значения - ул. Пугачева, ул. Подъездной.

На территории поселения искусственные сооружения представлены мостами. Иные искусственные сооружения на территории поселения отсутствуют.

Перечень объектов дорожной сети на территории Магистральнинского поселения представлен в таблице 1.4.

Таблица 1.4

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Магистральнинского поселения

Категория улиц и дорог	Наименование улицы	Протяженность, км	Площадь покрытия, м ²	Тип покрытия
Главная улица	Корчагинская	1,269	8883	асфальтобетонное
		0,253	1771	гравийное
	Объездная	0,375	2625	асфальтобетонное
	Павлика Морозова	0,513	3591	асфальтобетонное
	Российская	1,051	7357	асфальтобетонное
	17 съезда ВЛКСМ	2,643	18501	асфальтобетонное
	60 лет Октября	1,863	13041	асфальтобетонное
Основная улица в жилой застройке	Пугачева Пугачева	0,776	5432	асфальтобетонное
		1,785	12495	гравийное
	Вокзальная	0,755	4530	асфальтобетонное
	Вокзальный	0,183	1098	асфальтобетонное
	Казачинская	0,2	1200	асфальтобетонное
	Подъездная	3,118	18708	асфальтобетонное

Категория улиц и дорог	Наименование улицы	Протяженность, км	Площадь покрытия, м ²	Тип покрытия
		3,045	18270	гравийное
	Ульканская	0,597	3582	асфальтобетонное
	Строительная	0,372	2232	асфальтобетонное
		0,054	324	гравийное
	Дзержинского	0,288	1728	асфальтобетонное
	Ленина	0,59	3540	асфальтобетонное
	Мостовая	0,87	5220	асфальтобетонное
	Байкальская	0,519	3114	асфальтобетонное
	Берёзовая	2,811	16866	гравийное
	Гагарина	0,198	1188	асфальтобетонное
	Героев Коммунаров	0,83	4980	гравийное
	Гоголя	0,204	1224	асфальтобетонное
	Донская	0,144	864	гравийное
	Дружбы народов	0,163	978	асфальтобетонное
		0,171	1026	гравийное
	Железнодорожная	0,397	2382	гравийное
	Забайкальская	0,457	2742	гравийное
	Заводская	1,4	8400	бетонное
	Иркутская	0,446	2676	асфальтобетонное
		0,1	600	гравийное
	Казахстанская	1,051	6306	гравийное
	Комарова	0,291	1746	гравийное
	Коммунальная	0,625	3750	гравийное
	Комсомольская	0,022	132	асфальтобетонное
		0,27	1620	гравийное
	Королева	0,24	1440	асфальтобетонное
	Космонавтов	0,78	4680	гравийное
	Лесная	0,274	1644	гравийное
	Массив Лесников	0,166	996	гравийное
	Мира	0,632	3792	асфальтобетонное
	Мостостроителей	0,433	2598	асфальтобетонное
		1,592	9552	гравийное
	Молодежная	0,426	2556	асфальтобетонное
	Нагорная	1	6000	асфальтобетонное
		0,201	1206	гравийное
	Новая	0,16	960	гравийное
	Островского	0,245	1470	асфальтобетонное
	Первомайская	0,168	1008	асфальтобетонное
	Первопроходцев	0,704	4224	гравийное
	Пионерская	0,101	606	асфальтобетонное
		0,551	3306	гравийное
	Пихтовая	0,135	810	без покрытия
	Подгорная	0,425	2550	гравийное
	Промышленная	0,878	5268	гравийное
	Рабочая	0,38	2280	гравийное

Категория улиц и дорог	Наименование улицы	Протяженность, км	Площадь покрытия, м ²	Тип покрытия
	Ростовская	0,253	1518	гравийное
	Семейная	0,432	2592	гравийное
	Советская	0,225	1350	асфальтобетонное
	Сосновая	0,272	1632	асфальтобетонное
	Сибирский	0,5	3000	гравийное
	Таганрогская	0,177	1062	гравийное
	Таежная	0,398	2388	асфальтобетонное
	Ташкентская	0,595	3570	асфальтобетонное
	Центральная	0,391	2346	асфальтобетонное
	Черниговская	0,608	3648	гравийное
	Юности	0,245	1470	асфальтобетонное
	40 лет Победы	1,157	6942	гравийное
	70 лет Октября	0,335	2010	гравийное
	Еловая	0,174	1044	гравийное
	Заречная	0,442	2652	гравийное
	Набережная	0,472	2832	гравийное
	Речная	0,204	1224	гравийное
	Рябиновая	0,381	2286	гравийное
	Карбышева			бетонное
Второстепенная улица в жилой застройке	Сибирский	0,17	462	асфальтобетонное
		0,09	258,5	гравийное
	Геологический	0,26	706,75	гравийное
	Елизаветинский	0,34	935	гравийное
	Зеленый	0,15	407	гравийное
	Космонавтов	0,19	511,5	асфальтобетонное
	Парковый	0,08	228,25	асфальтобетонное
	Пролетарский	0,16	440	асфальтобетонное
		0,20	555,5	гравийное
	Солнечный	0,29	803	асфальтобетонное
	Леспромовский	0,27	728,75	асфальтобетонное
	Северный	0,98	2703,25	асфальтобетонное
		1,01	2772	гравийное
	Солнечный	2,70	7425	гравийное
Дорожный	0,18	481,25	гравийное	
Проезды	Янтарная	0,24	665,5	асфальтобетонное
	Магистральный	0,59	1625,25	асфальтобетонное
	Карьерный	0,62	1707,75	гравийное
	Горный	0,17	473	асфальтобетонное
	Лесной	0,31	858	асфальтобетонное
	Главный	2,40	6611	гравийное

Классификация автомобильных дорог общего пользования местного значения и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) на территории Магистральнинского городского поселения осуществляется в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Характеристики улично-дорожной сети на территории Магистральнинского поселения представлены в таблице 1.5.

Таблица 1.5

Основные характеристики улично-дорожной сети

Наименование показателя	Количество, км	Состояние	Нуждающиеся в замене, км
Протяженность улично-дорожной сети с асфальтовым покрытием проезжих частей	25,840	удовлетворительное	25,840
Протяженность улично-дорожной сети с цементобетонным покрытием проезжих частей	1,400	удовлетворительное	1,400
Протяженность улично-дорожной сети с щебеночным покрытием проезжих частей	-		
Протяженность улично-дорожной сети с грунтовым покрытием проезжих частей	0,135	удовлетворительное	0,135
Протяженность улично-дорожной сети с песчано-гравийным покрытием проезжих частей	31,479	удовлетворительное	31,479

Автодороги, пролегающие по территории городского поселения, нуждаются в ремонте и реконструкции. Ежегодно проводится содержание автомобильных дорог.

Интенсивность дорожного движения на территории городского поселения в общем показателе низкая. Более высокая интенсивность движения (в сутки) наблюдается по региональным автомобильным дорогам Усть-Кут-Уоян, «Усть-Кут – Уоян» - Казачинское. Более подробная информация по интенсивности движения отсутствует.

1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Магистральнинском городском поселении. Обеспеченность парковками (парковочными местами)

Уровень автомобилизации на территории Магистральнинского городского поселения составляет на 2020 г. единиц транспорта (130 автомобилей на 1000 человек).

Таблица 1.6

Уровень автомобилизации Магистральнинского городского поселения на 2020 гг.

Вид автотранспортных средств	Кол-во
	2020 г
Общее количество автотранспортных средств, шт.	805
Численность населения муниципального образования	6196
Уровень автомобилизации, ед/1000 чел	130

Генеральный план Магистральнинского городского поселения предусматривает увеличение количества зарегистрированных транспортных средств. Так, принято, что уровень автомобилизации на первую очередь (2022 год) составит 200 автомобилей на 1000 жителей, на расчетный срок (2032 год) – 300 автомобилей на 1000 жителей.

Для хранения автотранспортных средств в поселке Магистральнинский существуют 6 гаражных кооперативов (таблица 1.7).

Таблица 1.7

Парковочные места на территории Магистральнинского городского поселения

Местоположение	Количество мест
Гаражный кооператив «Маяк»	371
Гаражный кооператив «Рассвет»	50
Гаражный кооператив «Механизатор»	13
Гаражный кооператив «Каскад»	13
Гаражный кооператив «Ермак»	20
Гаражный кооператив «Железнодорожник»	20

Из-за небольшого автопарка, на территории поселения дефицита парковочных мест в настоящее время не наблюдается. В связи с ростом автомобилизации населения предусмотрена реконструкция существующих гаражных кооперативов и строительство новых, с целью создания новых парковочных мест.

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.

В настоящее время Магистральнинское городское поселение обслуживается автомобильным и железнодорожным транспортом.

Автомобильный транспорт

Автобусное пассажирское сообщение на территории городского поселения представлено автобусными маршрутами: №104-1 (104-2) с. Казачинское-р.п. Магистральнинский, №3 р.п. Улькан-р.п. Магистральнинский, №1 р.п. Улькан-р.п. Магистральнинский. Объем пассажиропотока за 2020 год составил 177,5 тыс.чел.

Водный транспорт

На территории Магистральнинского поселения инфраструктура для водного транспорта отсутствует. Водный транспорт, передвигающийся по территории поселения, представлен маломерными судами.

Воздушный транспорт

На территории Магистральнинского городского поселения инфраструктура воздушного транспорта представлена вертолетной площадкой на территории ЦРБ, используется для сан.авиации.

Железнодорожный транспорт

С севера-востока на запад по территории Магистральнинского муниципального образования проходит Байкало-Амурская магистраль. Протяженность железнодорожной магистрали в границах муниципального образования составляет 18,8 км.

На территории Магистральнинского муниципального образования имеется одна железнодорожная станция – Киренга. Станция обслуживает междугородние и пригородные пассажирские перевозки.

Для обслуживания промышленных предприятий в р.п. Магистральнинский построена железнодорожная линия, которая примыкает к Байкало-Амурской магистрали в районе станции Киренга.

Более подробная информация о железнодорожном сообщении отсутствует

1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

В соответствии со сводом правил СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», затраты времени на трудовые передвижения (пешеходные или с использованием транспорта) не должны превышать 30 мин. Применительно к Магистральнинскому городскому поселению данные мероприятия выполняются - размеры селитебных территорий населенных пунктов таковы, что основные объекты посещения находятся в пределах пешеходной доступности от жилых зон.

Для передвижения пешеходов в Магистральнинском городском поселении тротуары, преимущественно, не предусмотрены. Пешеходные переходы также отсутствуют.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории Магистральнинского городского поселения не предусмотрены.

1.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

Из-за отсутствия как таковых воздушной, водной инфраструктур, грузовое передвижение по территории поселения осуществляется преимущественно автомобильным, а также ж/д транспортом.

Грузовой транспорт представлен автомобилями, обслуживающими предприятия поселения, а также поездами. Транзитные грузовые потоки передвигаются по межмуниципальным автодорогам поселения и по ж/д линии. На территории населенных пунктов грузовой транспорт наблюдается в близости у обслуживаемых им организаций. Информация об ограничениях движения грузового транспорта по территории поселения отсутствует.

На территории поселения находится транспортно-логистический комплекс. ООО «Терминал» специализируется на оказании услуг по перевалке различных видов грузов сторонним организациям, прибывающих по ж/д и автотранспортом в адрес ООО «Терминал» и ООО «СТК Север-Строй».

На улично-дорожной сети Магистральнинского поселения производятся работы по их содержанию. На территории поселения содержанием региональных автомобильных дорог занимается АО «Дорожная служба Иркутской области» филиал «Казачинско-Ленский», содержание улично-дорожной сети производится в рамках муниципального контракта.

1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом, приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

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 и автомобильных дорогах поселения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

За период 2017-2019 гг. на территории Магистральнинского поселения зарегистрировано 16 дорожно-транспортных происшествий. В результате дорожно-транспортных происшествий 18 человека ранено, 1 погиб.

Основными причинами совершения ДТП с тяжкими последствиями по данным ГИБДД МВД являются неудовлетворительные дорожные условия, несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, нарушение ПДД, управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами.

В настоящее время на автодорогах на территории поселения безопасность дорожного движения частично обеспечивается дорожными знаками. Разметка, светофорные объекты, камеры фото- и видеофиксации отсутствуют.

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

Перечень основных факторов негативного воздействия, а также, провоцирующих такое воздействие факторов при условии увеличения количества автомобильного транспорта на дорогах и развития транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований:

1) Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания (ДВС) содержат около 200 компонентов. Углеводородные соединения отработавших газов, наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и

развитию злокачественных новообразований). Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований существенно повышает риски увеличения смертности от раковых заболеваний среди населения.

2) Отработавшие газы бензинового двигателя с неправильно отрегулированным зажиганием и карбюратором содержат оксид углерода в количестве, превышающем норму в 2-3 раза. Наиболее неблагоприятными режимами работы являются малые скорости и «холостой ход» двигателя. Это проявляется в условиях большой загруженности на дорогах.

3) Углеводороды под действием ультрафиолетового излучения Солнца вступают в реакцию с оксидами азота, в результате чего образуются новые токсичные продукты – фотооксиданты, являющиеся основой «смога». К ним относятся – озон, соединения азота, угарный газ, перекиси и др. фотооксиданты биологически активны, ведут к росту легочных заболеваний людей.

4) Большую опасность представляет также свинец и его соединения, входящие в состав этиловой жидкости, которую добавляют в бензин.

5) При движении автомобилей происходит истирание дорожных покрытий и автомобильных шин, продукты износа которых смешиваются с твердыми частицами отработавших газов. К этому добавляется грязь, занесенная на проезжую часть с прилегающего к дороге почвенного слоя. В результате образуется пыль, в сухую погоду поднимающаяся над дорогой в воздух. Химический состав и количество пыли зависят от материалов дорожного покрытия. Наибольшее количество пыли создается на грунтовых и гравийных дорогах. Экологические последствия запыленности отражаются на пассажирах транспортных средств, водителях и людях, находящихся вблизи от дороги. Пыль оседает также на растительности и обитателях придорожной полосы. Леса и лесопосадки вдоль дорог угнетаются, а сельскохозяйственные культуры накапливают вредные вещества, содержащиеся в пылевых выбросах и отработавших газах.

6) Автотранспортные средства отечественного производства не удовлетворяют современным экологическим требованиям. В условиях быстрого роста автомобильного парка это приводит к еще большему возрастанию негативного воздействия на окружающую среду.

Транспорт по-прежнему остается одним из крупных загрязнителей окружающей среды на территории поселения. Воздействие транспорта на окружающую среду многообразно и проявляется, прежде всего, в постоянном загрязнении атмосферного воздуха и почв токсичными веществами отработанных газов транспортных двигателей. Почти стопроцентное содержание жидких и газообразных веществ в выбросах от автотранспорта приводит к формированию высокого уровня загрязнения атмосферного воздуха.

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

1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Магистральнинского городского поселения

В ходе разработки программы была определена целесообразность реализации различных мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры, позволяющих создать законченную улично-дорожную сеть, обеспечивающую удобную и надежную транспортную связь жилой застройки с общественным центром и местами приложения труда, внешнего сообщения.

Проанализировано наличие и размещение объектов транспортной инфраструктуры – искусственных сооружений. Искусственные сооружения на территории поселения представлены мостами.

Улично-дорожная сеть поселения будет развиваться в соответствии с освоением новых площадок (под жилищное, общественное строительство).

Анализ сложившегося положения дорожно-транспортной инфраструктуры позволяет также сделать вывод о неудовлетворительном состоянии существующих проезжих частей. Необходимо провести ремонты и реконструкции автомобильных дорог.

В целях обеспечения безопасности движения планируется развитие системы освещения.

Для организации безопасного движения пешеходов планируется устройство тротуаров и наземных пешеходных переходов.

Кроме того, проанализировано наличие и размещение объектов, обслуживающих транспортных средств (таблица 1.8).

Таблица 1.8

Здания и сооружения автосервиса

Наименование сооружения	Местоположение	Краткая характеристика
АЗС «Подсолнух» (ИркутскНефтепродукт)	Иркутская область, Казачинско-Ленский район, поселок Магистральный, улица Российская, участок 16	6 колонок, магазин сопутствующих товаров
СТО «Каскад»	Иркутская область, Казачинско-Ленский район, поселок Магистральный, 1 микрорайон., участок 24 "а"	на 4 поста, магазин автозапчастей
СТО «777»	Иркутская область, Казачинско-Ленский район, п. Магистральный, 2 микрорайон, д. 4а	на 2 поста, магазин автозапчастей
СТО б/н	Иркутская обл., Казачинско-Ленский р-он, п. Магистральный ул. Пугачева, 1 "в"	на 4 поста
Автомойка	Иркутская область, Казачинско-Ленский район, п. Магистральный, ул. Российская, 17"а"	2 поста

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения обозначены в РНГП Иркутской области. На 1200 легковых автомобилей принимается 1 топливораздаточная колонка автозаправочной станции, на 1 пост СТО приходится 200 автомобилей. Таким образом, можно сказать об удовлетворительном обслуживании транспорта на территории поселения.

К объектам транспортной инфраструктуры относятся также остановки общественного транспорта. На территории муниципального образования остановочные пункты: Седанкина, ДРСУ, МК-131, АЗС, м-н «Горячий хлеб», ЦРБ, Школа №2, м-н «Тройка», м-н «Купец», м-н «24 часа», Солнечный мкр-н.

Кроме того, проведен анализ парковочного пространства на территории поселения. Для хранения автотранспортных средств в поселке Магистральный существуют 6 гаражных кооперативов

Из-за небольшого автопарка, на территории поселения дефицита парковочных мест в настоящее время не наблюдается. В связи с ростом автомобилизации населения предусмотрена реконструкция существующих гаражных кооперативов и строительство новых, с целью создания новых парковочных мест.

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

При анализе оценке нормативно-правовой базы необходимо исходить из того, что приняты и реализуются ряд основополагающих документов для развития транспортной отрасли:

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 24.04.20);

2. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 01.03.2020) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
 3. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 30.07.2019) «О безопасности дорожного движения»;
 4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 26.03.2020) «О Правилах дорожного движения»;
 5. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
 6. 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»;
 7. Схема территориального планирования Казачинско-Ленского района Иркутской области;
 8. Местные нормативы градостроительного проектирования Казачинско-Ленского района Иркутской области;
 9. Приказ Минтранса России от 26.05.2016 № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
 10. СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».
 11. ВСН 45-68 «Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах».
 12. ОДМ 218.4.0052010 Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах.
 13. «Руководство по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных дорогах» № ОС-555-р от 19.06.2003.
 14. Устав Магистральнинского городского поселения.
 15. Генеральный план Магистральнинского городского поселения.
 16. Иные нормативные правовые акты и нормативные технические документы.
- Таким образом на федеральном и региональном уровне нормативно-правовая база необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сформирована.

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 поселения.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. От 23.05.2020 г.), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 24.04.2020 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. 24.04.2020 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.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Магистральнинского городского поселения являются:

применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;

координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;

координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий;

запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;

разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Магистральнинского городского поселения должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения. Программа позволит обеспечить:

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

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

развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;

развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;

условия для управления транспортным спросом;

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

условия для пешеходного передвижения населения;

эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

В рамках разрабатываемой программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Магистральнинского городского поселения предусматривается реализация и финансирование затрат на мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, которые позволят существенно улучшить состояние инфраструктуры муниципального образования и добиться опережающего роста инфраструктуры для создания экономических предпосылок для расширения инвестиционного потенциала и создания экономических возможностей по организации нового бизнеса и производств на территории Магистральнинского городского поселения.

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.

Содержание и ремонт региональных дорог осуществляет АО «Дорожная служба Иркутской области» филиал «Казачинско-Ленский», содержание и ремонт местных дорог выполняется в плановом порядке на основании муниципального контракта, заключенного по результатам проведения аукциона в объеме выделенных денежных средств.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения муниципального образования и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития Магистральнинского городского поселения.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения транспортных средств.

В целом необходимо отметить, что развитие транспортной инфраструктуры Магистральнинского городского поселения ограничено недостаточным финансированием в условиях значительного износа объектов транспортной инфраструктуры.

По объектам улично-дорожной сети недофинансирование еще значительнее, но оценить объем недофинансирования затруднительно по причине того, что проблема носит общероссийский характер.

Кроме того, объекты улично-дорожной сети значительно изношены, и комплексно решить проблемы поможет лишь проектный подход в рамках целевого общероссийского проекта, с определением базового года и принятием соответствующих нормативов по содержанию улично-дорожной сети и утверждения межремонтных сроков на улично-дорожную сеть местного значения, уточнения категорий дорог, внутриквартальных проездов, четким законодательным определением и делением дорог по принадлежности.

При разработке муниципальной программы на временные периоды до 2030 года данные мероприятия будут утверждены в действующих ценах на момент принятия программы.

2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ МАГИСТРАЛЬНИНСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

Демографическая ситуация

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

Анализ демографической ситуации является одной из важнейших составляющих оценки тенденций экономического роста территории. Возрастной, половой и национальный составы населения во многом определяют перспективы и проблемы рынка труда, а значит и производственный потенциал той или иной территории. Зная численность населения на определенный период, можно прогнозировать численность и структуру занятых, объемы жилой застройки и социально-бытовой сферы.

Для определения направления развития территории Магистральнинского поселения выполнено прогнозирование численности населения.

Расчетная численность населения на первую очередь проекта и расчетный срок представлена в таблице 2.1.

Таблица 2.1

Прогноз численности населения Магистральнинского городского поселения						
Населенный пункт	2020	2021	2022	2023	2024	2025-2030
Магистральнинское	6196	6080	5987	5896	5803	5250

Населенный пункт	2020	2021	2022	2023	2024	2025-2030
городское поселение, в т.ч.:						
п. Магистральнинский	6053	5939	5849	5760	5670	5132
д. Седанкино	143	141	138	136	133	118

Объем планируемого жилищного строительства

Прогноз строительства жилья на территории Магистральнинского городского поселения проводился в рамках разработки Генерального плана Магистральнинского городского поселения. Прогноз строительства жилья был проведен для периода до 2032 года. Согласно нему, средняя жилая обеспеченность составит 25 кв.м./чел., расчетный жилой фонд составит 187,5 тыс.кв.м.

Таблица 2.2.

Характеристики жилых зданий Магистральнинского городского поселения

Показатель	Ед. изм.	2010	2030
Средняя обеспеченность жильем	м ² /чел.	174	187,5
Общий объем жилищного фонда	тыс. м ²	24,7	25

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

Анализ сложившейся демографической ситуации в Магистральнинском поселении позволяет сделать вывод о предполагаемом незначительном увеличении объемов передвижения населения по территории муниципального образования.

На расчетный срок предусматривается сохранение существующих межмуниципальных маршрутов. Создание новых маршрутов не предусмотрено.

Таблица 2.3

Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок

Показатель	Ед.изм.	Факт		Прогноз			
		2020год	2021 год	2022год	2023 год	2024 год	2025 год
Количество муниципальных маршрутов	ед.	4	4	4	4	4	4
-по регулируемым тарифам	ед.	3	3	3	3	3	3
- по нерегулируемым тарифам	ед.	1	1	1	1	1	1
Протяженность муниципальных маршрутов	км	149,5	149,5	149,5	149,5	149,5	149,5
- по регулируемым тарифам	км	100,9	100,9	100,9	100,9	100,9	100,9
- по нерегулируемым тарифам	км	48,6	48,6	48,6	48,6	48,6	48,6
Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением	%	56	56	56	56	56	56
Количество перевезенных пассажиров	чел.	175 000	176 000	177 000	178 000	179 000	180 000

На территории Магистральнинского поселения деятельность водного и воздушного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется.

Таблица 2.4

Показатели деятельности внутреннего водного транспорта до 2030 года

Показатель	Ед. изм.	2020	2021	2022	2023	2024	2025-2030
Количество маршрутов	ед.	На территории Магистральнинского городского поселения деятельность маршрутного водного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется					
Протяженность	км						
Перевезенных пассажиров	тыс.чел						
Перевезенных грузов	тыс.тонн						

Таблица 2.5

Показатели перевозок воздушным транспортом до 2030 года

Наименование показателя	Ед. изм.	2020	2021	2022	2023	2024	2025-2030	2020
Всего вылетов	выл.	На территории Магистральнинского городского поселения деятельность воздушного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется						
- вертолетных	выл.							
- самолетных	выл.							
Перевезенных пассажиров	тыс.чел							

На территории поселения железнодорожный транспорт является преимущественно транзитным, следует по Байкальско-Амурской ж/д магистрали. Детальный прогноз показателей перевозок невозможен из-за отсутствия информации о существующей ситуации.

Таблица 2.6

Показатели перевозок ж/д транспортом до 2030 года

Показатель	Ед. изм.	2020	2021	2022	2023	2024	2025-2030
Количество маршрутов	ед.	Детальный прогноз показателей деятельности ж/д транспорта невозможен из-за отсутствия информации о существующей ситуации					
Протяженность	км						

2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В период реализации Программы развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта предусматривается развитие внутреннего автомобильного сообщения, а также сохранение обеспечения Магистральнинского городского поселения постоянными внешними транспортными путями. Транспортная связь внутри поселения будет осуществляться личным транспортом, пешеходным сообщением. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

Для осуществления внешних связей предусмотрено сохранение существующих межмуниципальных автобусных маршрутов и остановок общественного транспорта.

Предполагается увеличение использования индивидуального автотранспорта, чему должно соответствовать развитие улично-дорожной сети.

Таблица 2.7

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры

Наименование показателя	Ед. изм.	2020	2021	2022	2023	2024	2025-2030
Железнодорожные станции	ед.	1	1	1	1	1	1
Причал, пристань, порт	ед.	-	-	-	-	-	-
Вертолетная площадка	ед.	1	1	1	1	1	1
Число остановочных площадок	ед.	11	11	11	11	11	11

2.4. Прогноз развития дорожной сети

Учитывая экономическую ситуацию и сложившиеся условия, необходимо разработать и реализовать мероприятия по ремонту улично-дорожной сети, исходя из требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учетом наиболее значительных грузо - и пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов соцкультбыта и мест приложения труда.

Основными направлениями развития дорожной сети Магистральнинского городского поселения в период реализации Программы будет являться сохранение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог

общего пользования за счет содержания, ремонта и реконструкции автомобильных дорог, поддержание автомобильных дорог на уровне соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

В основу схемы транспортного каркаса поселения положена система межмуниципальных и местных автодорог, проходящих в направлении наибольших транспортных потоков, связывающих между собой все населенные пункты и выходящих на внешние направления.

Таблица 2.8

Прогнозные значения развития дорожной сети до 2030 года, км

Наименование показателя	2020	2021	2022	2023	2024	2025-2030
Развитие УДС	89,854*	90,854*	91,774*	92,194*	92,664*	96,124*
* - Развивается параллельно с застройкой новых районов, может быть изменены на стадии ПСД						

2.5. Прогноз уровня автомобилизации

Уровень автомобилизации на расчетный срок для определения потребностей транспортной инфраструктуры, принимается на уровне 300 единиц на 1000 человек.

Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2030 года представлены в таблице 2.9.

Таблица 2.9

Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2030 года, ед.

Показатели	2020	2021	2022	2023	2024	2025-2030
Количество зарегистрированных ТС, ед.	805	1003	1197	1250	1306	1575
Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	130	165	200	212	225	300

2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Предполагается постепенное снижение аварийности. Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, а также выполнение работ по содержанию, реконструкции, ремонту автомобильных дорог.

Таблица 2.10

Прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения до 2030 года

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	2017-2019	2021	2022	2023	2024	2030
1	Число зарегистрированных ДТП	ед.	17	4	3	3	2	1
2	Количество пострадавших в ДТП	ед.	18	4	3	3	0	1
3	Количество погибших в ДТП	ед.	1	0	0	0	0	0

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:
 постоянно возрастающая мобильность населения
 пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;

несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

Создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети всех населённых пунктов;

Повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;

Повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования – установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

Если в расчетный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения будет благоприятный.

В результате проводимых мероприятий, предложенных в рамках данной программы, планируется сокращение доли лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

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

Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения Магистральнинского городского поселения, в связи с чем усилится влияние негативных факторов, рассмотренных в п. 1.10 данной программы. В целом, все большее количество легковых транспортных средств, принадлежащих населению, соответствует современным экологическим нормам и стандартам, в связи с чем в рассматриваемом периоде возможно прогнозировать незначительное увеличение негативного воздействия на окружающую среду. Дополнительными факторами, стабилизирующими ситуацию, можно рассматривать выбытие из эксплуатации транспортных средств низких экологических классов в соответствии с их износом. При увеличивающемся объеме выбросов и в связи со снижением в их составе концентрации вредных веществ, можно сделать выводы о незначительном увеличении нагрузки на окружающую среду от автомобильного транспорта. При увеличивающемся объеме выбросов и в связи со снижением в их составе концентрации вредных веществ, можно сделать выводы о незначительном увеличении нагрузки на окружающую среду от автомобильного транспорта.

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.

3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

Прогноз сценарных условий развития транспортного комплекса Магистральнинского городского поселения разработан на основании сценарных условий, основных параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации.

При прогнозировании учитывалась динамика численности населения, деловая активность региона. По итогам сформированы прогнозы по развитию ключевых отраслей транспортного спроса населения на услуги транспортного комплекса.

Были разработаны 3 сценария на вариантной основе – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (реалистичный) и варианта 3 (оптимистичный).

Вариант 1 (пессимистичный). Развитие транспортной инфраструктуры осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно-восстановительных работ, без проведения реконструкций и строительства автомобильных дорог. Целевыми показателями (индикаторами) по сравнению с базовыми показателями для данного варианта будет снижение инвестиционной привлекательности территории поселения, снижение численности населения за счет увеличения миграционного оттока, увеличение числа трудовых маятниковых миграций.

Вариант 2 (реалистичный). Развитие происходит в полном соответствии с прогнозными показателями с реализацией всех предложений по реконструкции. Сценарий

характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок.

Вариант 3 (оптимистичный). Развитие транспортной инфраструктуры осуществляется на уровне с опережением достаточного для обеспечения комфортабельности, и безопасности передвижения населения и грузов. Вариант предполагает реконструкцию существующей транспортной инфраструктуры, развитие кварталов перспективной застройки, расширение индивидуального жилищного строительства. Целевыми показателями (индикаторами) по сравнению с базовыми показателями для данного варианта будет стабилизация инвестиционной привлекательности территории поселения.

Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры представлена в таблице 3.1.

Таблица 3.1

Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры до 2030 года

Показатель	Ед. изм	Существующее положение	Вариант №1	Вариант №2	Вариант №3
Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок					
Количество муниципальных маршрутов наземным транспортом	ед.	4	4	4	4
Протяженность наземных маршрутов	км	149,5	149,5	149,5	149,5
Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры					
Число остановочных площадок	ед.	11	11	11	11
Количество ж/д станций	ед.	1	1	1	1
Количество вертолетных площадок	ед.	1	1	1	1
Доля пешеходных дорожек, пешеходных маршрутов, тротуаров, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения	%	-	-	17,8	17,8
Велосипедное движение, число пунктов хранения мест	км/ед	0/0	0/0	0/0	0/0
Обеспеченность парковочным пространством	%	100	100	100	100
Протяженность улично-дорожной сети	км	89,854	89,854	89,854	96,124
Показатели автомобилизации и безопасности дорожного движения					
Количество зарегистрированных ТС, ед.	ед.	805	1575	1575	1575
Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	ед.	130	300	300	300
Кол-во ДТП	ед.	4	4	1	1

Все три варианта развития транспортной инфраструктуры Магистральнинского поселения удовлетворяют потребностям муниципального образования в настоящем времени, а также на перспективу до 2030 г.

Пассажирские перевозки в городского поселения осуществляются по наземным межмуниципальным маршрутам. Вариантами развития предполагается сохранение существующих маршрутов.

Увеличение протяженности пешеходных дорожек предусмотрено вторым и третьим вариантами развития транспортной инфраструктуры. Предусматривается строительство тротуаров по центральным улицам п. Магистральный (Корчагинская, Объездная, Первопроходцев, Российская, 17 съезда ВЛКСМ, 60 лет Октября, Пугачева), а также на а/д Усть-Кут - Уоян (от ул. Вокзальная до ул. Березовая) для создания благоприятных условий передвижения пешеходов.

Увеличение протяженности улично-дорожной сети предусмотрено за счет строительства а/д в границах населенных пунктов.

На первую очередь и расчетный срок предусматривается рост автомобилизации. Предусмотрена реконструкция существующих гаражных кооперативов и строительство новых, с целью создания новых парковочных мест.

Проблема безопасности дорожного движения также является одной из основных. Мероприятия вариантов развития транспортной инфраструктуры предусматривают наряду с программными комплекс мероприятий по снижению аварийности и ДТП с пострадавшими, снижение предполагаемого социального риска от ДТП (число лиц, пострадавших в ДТП). Вариантами предусматривается ремонт и реконструкция автомобильных дорог, развитие системы освещения, пешеходной инфраструктуры.

Таким образом, экономически наиболее эффективным и отвечающим насущным потребностям Магистральнинского городского поселения представляется реализация третьего (оптимистичного) варианта развития транспортной инфраструктуры.

4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

На расчетный срок прогнозируется изменение параметров дорожного движения в связи с ремонтами и реконструкцией участков улично-дорожной сети, развитием системы уличного освещения. В рамках реконструкций предусмотрено развитие пешеходной инфраструктуры городского поселения. Предусмотрены мероприятия по увеличению доли освещенных частей улиц, строительство объектов обслуживания автотранспорта.

4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Воздушный транспорт

Генеральным планом предусмотрена реконструкция посадочной площадки в п. Магистральный.

Водный транспорт

На территории Магистральнинского городского поселения развитие водного транспорта на перспективу не планируется.

Железнодорожный транспорт

На территории Магистральнинского городского поселения предусмотрено строительство новой ж/д линии Лена – Непа - Ленск.

Автомобильный транспорт

В части автомобильных дорог проектом существующего генерального плана предусматриваются мероприятия по реконструкции (в т.ч. установке дорожных знаков) и ремонту автомобильных дорог, а также мероприятия по содержанию автомобильных дорог (перечень мероприятий предусмотрен разделом 6).

Мероприятия в области автомобильного транспорта на территории
Магистральнинского городского поселения

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
		Бюджетные средства	внебюджетные средства
Реконструкция автомобильных дорог	2021-2030	100	-
Ремонт автомобильных дорог	2020-2030	100	-
Содержание автомобильных дорог	2020-2030	100	-

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

На расчетный срок предполагается сохранение существующей схемы обслуживания населения общественным пассажирским транспортом.

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

На территории Магистральнинского городского поселения предусмотрена реконструкция гаражного кооператива “Маяк” с созданием дополнительных 50 машино-мест, строительство гаражных кооперативов по адресам: Моторостроителей, 16 (15 машино-мест), Космонавтов 25А (15 машино-мест), Дзержинского, 8 (25 машино-мест), Павлика Морозова, 11 (20 машино-мест), Первопроходцев, 28 (20 машино-мест).

Таблица 4.2

Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового транспорта

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
		Бюджетные средства	внебюджетные средства
реконструкция гаражного кооператива “Маяк” с созданием дополнительных 50 машино-мест	2020-2022	-	100
строительство гаражных кооперативов Моторостроителей, 16 (15 машино-мест), Космонавтов 25А (15 машино-мест)	2020-2024	-	100
строительство гаражных кооперативов Дзержинского, 8 (25 машино-мест), Павлика Морозова, 11 (20 машино-мест), Первопроходцев, 28 (20 машино-мест)	2025-2030	-	100
строительство АГЗС	2020-2030	-	100

4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства тротуаров, освещения участков автомобильных дорог.

Мероприятия по данному разделу:

1. Формирование системы улиц с пешеходным движением;
2. Развитие системы уличного освещения.

Таблица 4.3

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
		Бюджетные средства	внебюджетные средства
Обустройство пешеходных дорожек на ул. Корчагинская (от ул. Мостостроителей до ул.	2020-2024	100	-

Пугачёва), ул. Пугачёва (от ул. Корчагинская до ул. 70 лет Октября), вдоль автодороги Усть-Кут – Уоян (от ул. Вокзальная до ул. Берёзовая)			
Обустройство пешеходных дорожек на ул. Первопроходцев, ул. Объездная, ул. Российская, ул. 17 съезда ВЛКСМ, ул. 60 лет Октября	2025-2030	100	-
Обустройство улиц освещением в соответствии с нормативными требованиями (доля протяженности улиц, соответствующих нормативам – 60%)	2020-2024	100	-
Обустройство улиц освещением в соответствии с нормативными требованиями (доля протяженности улиц, соответствующих нормативам – 100%)	2025-2030	100	-

Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта связаны с содержанием, ремонтом и реконструкцией автомобильных дорог (мероприятие предусмотрено разделом 4.1).

Мероприятия по развитию инфраструктуры для транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

4.6. Мероприятия по развитию сети дорог Магистральнинского городского поселения

Основным направлением деятельности в области дорожного хозяйства является реализация мероприятий, связанных с обеспечением сохранности и поддержанием работоспособности автомобильных дорог общего пользования (перечень мероприятий предусмотрен разделом 4.1).

Кроме того, предусмотрено строительство автомобильных дорог с целью обеспечения транспортной доступности населенных пунктов и снижения негативного воздействия транспортной инфраструктуры на здоровье населения (перечень мероприятий предусмотрен разделом 6).

Таблица 4.4

Мероприятия по развитию сети дорог

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %	
		Бюджетные средства	внебюджетные средства
Строительство автомобильных дорог	2022- 2030	100	-

5 МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

Чтобы увеличить безопасность дорожного движения, необходимо провести следующие мероприятия на территории Магистральнинского городского поселения:

повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди участников дорожного движения, в том числе среди несовершеннолетних;

содержание автомобильных дорог (мероприятие предусмотрено разделом 4.1);
развитие системы освещения (мероприятие предусмотрено разделом 4.4);
развитие пешеходной инфраструктуры (мероприятие предусмотрено разделом 4.4);
ремонт дорожных покрытий автомобильных дорог (мероприятие предусмотрено разделом 4.1).

Повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения предусматривает формирование знаний и навыков по безопасному дорожному движению, информирование о ситуациях, потенциально приводящих к ДТП, повышение культуры на дорогах, создание в обществе нетерпимости к фактам пренебрежения социально-правовыми нормами и правового нигилизма на дорогах.

Реализация организационно-планировочных и инженерных мер, направленных на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов, предусматривают обеспечение безопасного участия пешеходов в дорожном движении, устранение и профилактику возникновения опасных участков улично-дорожной сети.

Если в расчетный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения будет благоприятный.

– 5.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

Важным элементом повышения безопасности дорожного движения является развитие сервисов Интеллектуально-транспортных систем (ИТС).

Необходимость создания ИТС в настоящее время стало понятным и не вызывает сомнений. В связи с необходимостью достаточно значительных финансовых и временных затрат на создание ИТС актуальным является вопрос выбора приоритетных сервисов ИТС, которые дадут наибольший эффект для улучшения функционирования транспортных систем, что в итоге и является главной целью создания ИТС.

ИТС должна решать следующие основные задачи:

обеспечение повышения пропускной способности транспортной инфраструктуры;
обеспечение снижения нагрузки на транспортную инфраструктуру от индивидуального и грузового автомобильного транспорта без ущерба для мобильности населения;

повышение надежности и безопасности функционирования транспортного комплекса;

повышение удобства пользования услугами транспортного комплекса.

Целью развития ИТС в среднесрочном периоде является создание и системная интеграция современных информационных и коммуникационных технологий и средств автоматизации с транспортной инфраструктурой, транспортными средствами и пользователями, ориентированной на повышение безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для всех участников движения.

Достижение указанных целей в составе ИТС в качестве первоочередных требуется реализация задач по созданию и совершенствованию подсистем:

обеспечения актуальной и достоверной информацией о функционировании транспортного комплекса всех участников движения, органов управления транспортным комплексом, участников транспортной деятельности и потребителей услуг транспортного комплекса;

управления транспортными потоками с минимизацией задержек транспортных средств и негативного влияния на окружающую среду;

автоматизации контроля нарушений правил дорожного движения, особенно тех, которые влияют на пропускную способность УДС и безопасность движения;

управления работой пассажирского транспорта, обеспечения надежности его работы и увеличения скорости и регулярности движения;

мониторинга погодных условий и состояния окружающей среды;

электронных платежей за транспортные услуги.

Важной является задача по интеграции работы указанных систем между собой.

Основным нормативным документом, определяющим состав элементов ИТС и ее построение, является ГОСТ Р ИСО 14813-1-2011 «Интеллектуальные транспортные системы. Схема построения архитектуры интеллектуальных транспортных систем. Часть 1. Сервисные домены в области интеллектуальных транспортных систем, сервисные группы и сервисы)», в соответствии с которым развитие ИТС методологически базируется на системном подходе, формируя ИТС как взаимодействующие системы (совокупности систем).

В соответствии с данным ГОСТом полное развитие ИТС предусматривает 11 сервисных доменов:

информирование участников движения - обеспечение пользователей ИТС статической и динамической информацией о состоянии транспортной сети, включая модальные перемещения и перемещения посредством трансферов;

управление дорожным движением и действия по отношению к его участникам - управление движением транспортных средств, пассажиров и пешеходов, находящихся в транспортной сети;

конструкция транспортных средств - повышение безопасности, надежности и эффективности функционирования транспортных средств посредством предупреждения пользователей или управления системами, или агрегатами транспортных средств;

грузовые перевозки - управление коммерческими перевозками - перемещением грузов и соответствующим транспортным парком, ускорение разрешительных процедур для грузов на национальных и юридических границах, ускорение кроссmodalных перемещений грузов с полученными разрешениями;

общественный транспорт - функционирование служб общественного транспорта и предоставление информации перевозчикам и пользователям, учитывая аспекты мультимодальных перевозок;

службы оперативного реагирования - обслуживание инцидентов, определяемых как чрезвычайные обстоятельства (авария);

электронные платежи на транспорте - транзакции и резервирование в транспортном секторе;

персональная безопасность, связанная с дорожным движением, - защита пользователей транспортного комплекса, включая пешеходов и участников движения с повышенной уязвимостью;

мониторинг погодных условий и состояния окружающей среды - деятельность, направленная на мониторинг погоды и уведомление о ее состоянии, а также о состоянии окружающей среды;

управление и координация при чрезвычайных ситуациях - деятельность, связанная с транспортом, осуществляемая в рамках реагирования на природные катаклизмы, общественные беспорядки или террористические акты;

национальная безопасность - деятельность, которая непосредственно защищает или смягчает последствия причинения вреда или ущерба физическим лицам и предприятиям, вызванные природными катаклизмами, общественными беспорядками или террористическими актами.

При этом в ГОСТ указывается, что приведенная выше категоризация, подразумевающая 11 доменов, не предписывает, чтобы любые архитектуры ИТС состояли из такого же набора доменов. Конкретная архитектура должна наилучшим образом соответствовать условиям конечного ее применения и должна быть независимой от сервисов, которые она поддерживает.

Выбор приоритетных сервисных доменов, развитие которых необходимо в кратчайшие сроки, должен быть ориентирован на решение наиболее острых проблем функционирования транспортного комплекса.

В настоящее время обозначенные проблемы на территории муниципального образования отсутствуют. В связи с этим внедрение ИТС для Магистральнинского городского поселения нецелесообразно.

5.3 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения

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

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

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

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

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

обустройство АЗС колонкой с газомоторным топливом (мероприятие предусматривается за счет внебюджетных источников).

Уменьшение выбросов вредных веществ возможно также при более рациональной схеме организации движения на маршруте транспортных средств, снижающей время движения транспортных средств по улично-дорожной сети, количество остановок, время задержек, повышающей скорость сообщения. Необходимо добиваться как можно меньшего времени движения транспортных средств на переходных режимах, поскольку именно при переходных режимах наблюдается повышенный выброс загрязняющих веществ.

Мероприятия, призванные обеспечить снижение загрязнения атмосферного воздуха, также связаны с мероприятиями, принимаемыми для улучшения общей транспортной ситуации в населенных пунктах. К таким мероприятиям, помимо действий, связанных с улучшением эксплуатационных свойств транспортных средств, качества используемых бензинов и других расходных материалов, относятся и средства организации дорожного движения, а именно:

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.

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

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам, предусмотрены мероприятия, направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

С этой целью предусмотрено наладить взаимодействие администрации муниципального образования с транспортными предприятиями, а также предприятиями, которые занимаются содержанием автомобильных дорог.

6 ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Мероприятия по реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Магистральнинского городского поселения включают мероприятия по реконструкции следующих автомобильных дорог:

реконструкция магистральной улицы районного значения (ул.17 Съезда ВЛКСМ), протяженностью 0,60 км

- реконструкция магистральной улицы районного значения параллельной ул.17 Съезда ВЛКСМ, протяженностью 2,76 км
- реконструкция магистральной улицы районного значения (ул.Павлика Морозова), протяженностью 0,5 км
- реконструкция магистральной улицы районного значения, являющейся частью автомобильной дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения «Усть-Кут - Уоян», протяженностью 4,74 км
- реконструкция улицы местного значения (ул.Пионерская), протяженностью 0,49 км
- реконструкция улицы местного значения (ул. Комсомольская), протяженностью 0,29 км
- реконструкция улицы местного значения перпендикулярной ул. Забайкальская протяженностью 0,33 км
- реконструкция улицы местного значения (ул. Дружбы Народов), протяженностью 0,32 км
- реконструкция улицы местного значения (ул. Ростовская), протяженностью 0,29 км
- реконструкция улицы местного значения (ул. Мостостроителей), протяженностью 0,53 км
- реконструкция улицы местного значения перпендикулярной ул. Нагорная, протяженностью 0,05 км
- реконструкция улицы местного значения (ул. Строителей), протяженностью 0,065 км
- реконструкция улицы местного значения (ул.60 лет Октября), протяженностью 0,06 км
- Реконструкция автомобильной дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения «Усть-Кут – Уоян» (с использованием средств федерального бюджета)
- Реконструкция автомобильной дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения «Усть-Кут – Уоян» - Казачинское (с использованием средств федерального бюджета)
- реконструкция автомобильной дороги общего пользования местного значения «Магистральный - Вершина Ханды.

Мероприятия по ремонту и содержанию объектов транспортной инфраструктуры на территории Магистральнинского поселения включают мероприятия по ремонту и содержанию следующих автомобильных дорог:

- ремонт и содержание а/д внутри нас.пунктов;

Мероприятия по строительству объектов транспортной инфраструктуры на территории Магистральнинского поселения включают мероприятия по строительству следующих автомобильных дорог:

- строительство магистральной улицы районного значения, связывающей ул. 17 Съезда ВЛКСМ и ул. Пугачева, протяженностью 1,92 км
- строительство улицы местного значения связывавшая ул. Гагарина и ул. Королева, протяженностью 0,14 км
- продление улицы местного значения (ул. Нагорная), протяженностью 0,28 км
- строительство улицы местного значения перпендикулярной ул. 17 Съезда ВЛКСМ, протяженностью 0,47 км
- строительство улицы местного значения параллельной ул. Забайкальская, протяженностью 0,35 км

- строительство улицы местного значения перпендикулярной ул. Семейная, протяженностью 0,08 км
- реконструкция улицы местного значения (ул. Пихтовая), протяженностью 0,12 км
- строительство улицы местного значения перпендикулярной ул. Первопроходцев, протяженностью 0,045 км
- строительство улицы местного значения параллельной ул. Первопроходцев, протяженностью 0,52 км
- строительство улицы местного значения параллельной ул. Ростовская, протяженностью 0,078 км
- продление улицы местного значения (ул. Молодежная), протяженностью 0,3 км
- продление улицы местного значения (ул. 40 лет Победы), протяженностью 0,26 км
- реконструкция улицы местного значения (ул. Нагорная), протяженностью 0,053 км
- продление улицы местного значения (ул. Королева), протяженностью 0,054 км
- продление улицы местного значения (ул. Набережная), протяженностью 0,27 км (д. Седанкина)
- продление улицы местного значения (ул. Заречная), протяженностью 0,48 км (д. Седанкина)
- продление улицы местного значения (ул. Еловая), протяженностью 0,05 км (д. Седанкина)
- строительство улицы местного значения перпендикулярной ул. Набережная, протяженностью 0,47 км (д. Седанкина)
- строительство улицы местного значения связывающая ул. Заречная и ул. Рябиновая, протяженностью 0,09 км (д. Седанкина)
- продление улицы местного значения (ул. Рябиновая), протяженностью 0,24 км (д. Седанкина).

7 ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Раздел включает в себя, с разбивкой по годам, оценку стоимости основных мероприятий по реализации Программы. Основной целью Программы является развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса Магистральнинского городского поселения.

Для достижения основной цели программы необходимо решить следующие задачи:

- выполнение комплекса работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (содержание дорог);
- выполнение комплекса работ по строительству, 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 (реконструкция, строительство новых автомобильных дорог).

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета муниципального района и Магистральнинского городского поселения, а также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из бюджета

муниципального района определяются после принятия соответствующих программ и подлежат уточнению после формирования бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления по развитию транспортной инфраструктуры.

При реализации Программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

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

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

В настоящее время существует множество методов и подходов к определению стоимости реализации мероприятий, изменчивость цен и их разнообразие не позволяют на данном этапе работы точно определить необходимые затраты в полном объеме.

В связи с этим, на дальнейших стадиях проектирования требуется детальное уточнение параметров объекта на основании изучения местных условий.

На предпроектной стадии при обосновании инвестиций определяется предварительная стоимость. Проекта на этой стадии еще нет, поэтому она составляется по предельно укрупненным показателям. При отсутствии таких показателей могут использоваться данные о стоимости объектов-аналогов. Стоимость устанавливается на каждой стадии проектирования, в связи с чем обеспечивается поэтапная ее детализация и уточнение. Таким образом, базовые цены устанавливаются с целью последующего формирования договорных цен на разработку проектной документации и строительства.

В расчетах не учитывались:

стоимость резервирования и выкупа земельных участков и недвижимости для государственных и муниципальных нужд;

стоимость проведения топографо-геодезических и геологических изысканий на территориях строительства;

стоимость мероприятий по сносу и демонтажу зданий и сооружений на территориях строительства;

оснащение необходимым оборудованием и благоустройство прилегающей территории.

Результаты расчетов (сводная ведомость стоимости работ) приведены в таблице 7.1. Включает в себя оценку величины необходимых капитальных вложений в реконструкцию транспортной инфраструктуры, выполненную на основании укрупненных сметных нормативов для объектов непромышленного назначения и инженерной инфраструктуры, утвержденных федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере строительства, либо принятую по объектам – аналогам по видам капитального строительства и видам работ.

Мероприятия	Стоимость мероприятий, тыс. рублей							Источники финансирования
	Всего	2020 г	2021 г	2022 г	2023 г	2024 г	2025-2030 гг	
Обустройство пешеходных дорожек на ул. Корчагинская (от ул. Мостостроителей до ул. Пугачёва), ул. Пугачёва (от ул. Корчагинская до ул. 70 лет Октября), вдоль автодороги Усть-Кут – Уоян (от ул. Вокзальная до ул. Берёзовая)	*	*	*	*	*	*	-	Районный, местный бюджет
Обустройство пешеходных дорожек на ул. Первопроходцев, ул. Обьездная, ул. Росийская, ул. 17 съезда ВЛКСМ, ул. 60 лет Октября	*	-	-	-	-	-	*	
Обустройство улиц освещением в соответствии с нормативными требованиями (доля протяженности улиц, соответствующих нормативам – 60%)	*	*	*	*	*	*	-	
Обустройство улиц освещением в соответствии с нормативными требованиями (доля протяженности улиц, соответствующих нормативам – 100%)	*	-	-	-	-	-	*	
Всего	3633683	29268	108953,6	1111362	1151418	1096527	136154,3	

* - Суммы и объемы работ уточняются при разработке ПСД.

Примечание: Точный объем капитальных вложений в реализацию мероприятий на период 2020-2030 гг. будет определен посредством принятия и утверждения финансирования в бюджетах соответствующего уровня на основании разработанной проектно-сметной документации по объектам.

8. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

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

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

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

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

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

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

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

высокий (E 95%);

удовлетворительный (E 75%);

неудовлетворительный (если значение эффективности реализации программы не отвечает приведенным выше уровням, эффективность ее реализации признается неудовлетворительной).

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

Уровень исполнения финансирования программы в целом определяется по формуле:

$U_{эф} = \Phi ф / \Phi п$, где:

$U_{эф}$ - уровень исполнения финансирования муниципальной программы за отчетный период, процентов;

$\Phi ф$ - фактически израсходованный объем средств, направленный на реализацию мероприятий муниципальной программы, тыс. рублей;

$\Phi п$ - плановый объем средств на соответствующий отчетный период, тыс. рублей.

Уровень исполнения финансирования представляется целесообразным охарактеризовать следующим образом:

высокий ($U_{эф}$ 95%);

удовлетворительный ($U_{эф}$ 75%);

неудовлетворительный (если процент освоения средств не отвечает приведенным выше уровням, уровень исполнения финансирования признается неудовлетворительным).

Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Таблица 8.1

Цель программы	Задачи программы	Предусмотренные мероприятия	Оценка социально экономической эффективности
Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта	Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение пассажирооборота, товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике	<ul style="list-style-type: none"> - Реконструкция автомобильных дорог - Ремонт автомобильных дорог - Содержание автомобильных дорог - Строительство автомобильных дорог - Строительство ж/д линии Лена-Непа-Ленск - Реконструкция посадочной площадки в п. Магистральный 	<p>Расширение транспортных связей муниципального образования, повышение инвестиционной привлекательности, повышение эффективности транспортного обслуживания и снижения издержек</p>
Развитие инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	Предоставление качественных услуг населению, обеспеченности объектами транспортной инфраструктуры	<ul style="list-style-type: none"> - Реконструкция автомобильных дорог - Ремонт автомобильных дорог - Содержание автомобильных дорог - Строительство автомобильных дорог 	<p>Увеличение доступности грузопотока транспортной инфраструктуры</p>
Развитие инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	Развитие транспортной инфраструктуры, обеспеченное с градостроительной деятельностью, предоставление качественных услуг населению, повышение обеспеченности объектами транспортной инфраструктуры	<ul style="list-style-type: none"> - Реконструкция гаражного кооператива "Маяк" с созданием дополнительных 50 машино-мест - Строительство гаражных кооперативов Моторостроителей, 16 (15 машино-мест), Космонавтов, 25А (15 машино-мест) - Строительство гаражных кооперативов Держинского, 8 (25 машино-мест), Павлика Морозова, 11 (20 машино-мест), Первопроходцев, 28 (20 машино-мест) - Строительство АГЭС 	<p>Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры и качества обслуживания</p>
Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	Обеспечение условий для передвижения населения, повышение безопасности дорожного движения	<ul style="list-style-type: none"> - Обустройство пешеходных дорожек на ул. Корчагинская (от ул. Мостостроителей до ул. Пугачёва), ул. Пугачёва (от ул. Корчагинская до ул. 70 лет Октября), вдоль автодороги Усть-Кут – Уоян (от ул. Вокзальная до ул. Берёзовая) - Обустройство пешеходных дорожек на ул. Первопроходцев, ул. Обьездная, ул. Росийская, ул. 17 съезда ВЛКСМ, ул. 60 лет Октября - Обустройство улиц освещением в соответствии с нормативными требованиями (доля протяженности улиц, соответствующих нормативам – 100%) 	<p>Снижение времени в пути пешеходам, вероятности ДТП с участием пешеходов</p>
Организация дорожного движения, повышение	Безопасность, эффективность, качество и транспортное	<ul style="list-style-type: none"> - Реконструкция автомобильных дорог - Ремонт автомобильных дорог 	<p>Снижение вероятности ДТП снижение загрузки улицы</p>

Цель программы	Задачи программы	Предусмотренные мероприятия	Оценка социально-экономической эффективности
<p>Безопасности дорожного движения, снижение перегруженности дорог и/или их участков</p>	<p>обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности, повышение безопасности и устойчивости транспортной системы</p>	<p>– Содержание автомобильных дорог – Обустройство улиц освещением в соответствии с нормативными требованиями (доля протяженности улиц, соответствующих нормативам – 100%)</p>	<p>экономической эффективности дорожной сети</p>
<p>Развитие сети дорог</p>	<p>Развитие инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, экономической деятельности, развитие в соответствии с транспортным спросом, развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное градостроительной деятельностью, повышение качества содержания транспортной инфраструктуры, снижение уровня износа объектов транспортной инфраструктуры</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Реконструкция автомобильных дорог – Ремонт автомобильных дорог – Содержание автомобильных дорог – Строительство автомобильных дорог 	<p>Увеличение скорости движения, снижение времени в пути, снижение вероятности ДТП, снижение экологической нагрузки на ОС, улучшение качества обслуживания территорий, снижение износа uniquely-дорожной сети</p>

- 9. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ МАГИСТРАЛЬНИНСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

Важнейшим элементом экономического механизма стимулирования инвестиций является создание условий роста инвестиционной активности.

Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории области является государственно-частное партнерство, поэтому одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств международных финансовых организаций и частных инвесторов.

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также – Программы) в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов. Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

Реализация генерального плана округа или поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований.

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4 Требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и поселений,

по общему правилам, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения – документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования планом и программой комплексного социально-экономического развития поселения, городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Положения Градостроительного кодекса РФ и существование отдельных Требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична муниципальной программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов.

Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программ связаны со сроками утверждения генерального плана. Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений подлежат утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта Программы в составе единого комплексного проекта управления развитием территории городского округа или поселения, в который также входит и разработка генерального плана.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры округа являются:

применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;

координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;

координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Иркутской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры округа в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;

разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;

разработка предложений для региональных исполнительных органов власти, органов власти муниципального района по включению мероприятий, связанных с

развитием объектов транспортной инфраструктуры поселения, в состав плана экономики района.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

Развитие транспорта на территории поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти.

Транспортная система Магистральнинского городского поселения является элементом транспортной системы Шекснинского района, 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 также и бюджета района. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

Высокая потребность в развитии улично-дорожной сети и бюджетные ограничения в части финансирования автомобильных дорог требуют расширения использования внебюджетных источников для финансирования развития дорожной сети, в том числе заемных средств.

Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории округа является государственно-частное партнерство, поэтому одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств международных финансовых организаций и частных инвесторов.

Для обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе программы мероприятий (инвестиционных проектов) необходимо решение приоритетной задачи институциональных преобразований: разработка нормативной правовой базы, обеспечивающей четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определение приоритетных сфер применения государственно-частного партнерства в сфере дорожного хозяйства, в том числе совершенствование законодательства, регулирующего вопросы инвестиционной деятельности в сфере дорожного хозяйства, осуществляемой в форме капитальных вложений.