СОГЛАСОВАНО

Глава Карлукского муниципального образования

_____ Марусов А.В.

«____» _____ 2016 г.
м.п.

УТВЕРЖДАЮ

Исполнительный директор
ООО «Энергоресурс-Аудит»

_____ Карпов И.О.

«____» _____ 2016 г.
м.п.

Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры Карлукского Муниципального Образования Иркутского района Иркутской области на период 2016-2032 гг.

Иркутск 2016

С О Д Е Р Ж А Н И Е

1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ.....5

2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ……..…7

2.1 Основные понятия…….....9

3. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....12

3.1 Положение в структуре пространственной организации ……..……...12

3.2 Социально-экономическая характеристика ……..…16

3.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта……17

3.4 Характеристика сети дорог, оценка качества содержания дорог…….…….…...18

3.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченность парковками…….…….……23

3.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока…….…….24

3.7 Характеристика условий немоторизированного передвижения……..….…24

3.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств……25

3.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения …….……25

3.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения…….……...26

3.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры …….…….…27

3.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры ……...…….….28

3.13Оценка финансирования транспортной инфраструктуры…….……...29

4. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ …….....31

4.1 Прогноз социально – экономического и градостроительного развития……31

4.2 Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения и перевозок грузов по видам транспорта , имеющегося на территории поселения…….……...33

4.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории поселения…….……..33

4.4 Прогноз развития дорожной сети поселения…….……...35

4.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения…….36

4.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения……..37

4.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения……..37

5. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОСЕЛЕНИЯ……39

6. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ…….....41

6.1.Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....42

6.2.Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов……42

6.3.Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства……..42

6.4.Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения……...42

6.5.Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб……...…43

6.6.Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения ……43

6.7 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков……44

7. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ….…47

8. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ……..48

9. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ……52

Приложение 1 - . Перечень муниципальных автомобильных дорог и искусственных сооружений на них Карлукского муниципального образования…….....55

Приложение 2 - Сведения о планируемых значениях показателей муниципальной «Программы комплесного развития транспортной инфраструктуры Карлукского муниципального образования»……..58

Приложение 3 - Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Карлукского муниципального образования предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры……59

Приложение 4 - Финансовое обеспечение муниципальной «Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Карлукского муниципального образования» на 2016-2032годы……61

1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Наименование программы	Программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Карлукского Муниципального Образования» на 2016 - 2035 год»
Основания для разработки программы	- Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 №190–ФЗ - Федеральный закон от 29 декабря 2014года №456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ» - Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; -Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; -Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»; - поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701; -постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-N1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» - Генеральный план Карлукского Сельского Поселения Иркутского района Иркутской области - Муниципальный контракт № 192-ПКРТ/16
Заказчик Программы	Администрация Карлукского Муниципального Образования
Ответственный исполнитель Программы	ООО «Энергоресурс-аудит»
Соисполнители программы	ООО «Энергоресурс»
Цели программы	- Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры Карлукского Муниципального Образования, - Повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.
Задачи программы	- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения; - организация мероприятий по развитию и совершенствованию автомобильных дорог общего пользования местного значения Карлукского Муниципального Образования; - организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории сельского поселения, а также формированию безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортного травматизма
Целевые показатели программы	*Технико-экономические показатели:* - Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к

	транспортно- эксплуатационным показателям, 68 % -Доля муниципальных автомобильных дорог, в отношении которых проводились мероприятия по зимнему и летнему содержанию дорог, 68 % ; -Количество километров отремонтированных автомобильных дорог общего пользования местного значения, 32,67 км; -Количество капитально отремонтированных искусственных сооружений (мостов), 0 ед.; -Количество спроектированных и устроенных тротуаров,0 км. -Количество паспортизированных участков дорог общего пользования местного значения, 0 ед. *Социально-экономические показатели:* -Обеспеченность населения Поселения доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта, 100% -Количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории Поселения, 10 ед. -Количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории поселения, чел. 1 погибший, 4 пострадавших.
Этапы и сроки реализации программы	Срок реализации Программы – 2016 – 2032г.г. Этапы реализации: -Первый этап - 2016 – 2022 г.г. -Второй этап – 2022 – 2032 г.г.
Перечень основных мероприятий, запланированных Программой	1. Проектирование и строительство СТО в д.Карлук; 2. Строительство пешеходных дорожек и тротуаров д.Карлук; 3. Строительство велодорожек д.Карлук; 4. Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них; 5. Обследование искусственных сооружений (мостов); 6. Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них; 7. Информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения; 8. Обеспечение образовательного учреждения МО учебно-методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма; 9. Проведение бесед с учащимися по правилам безопасного движения на дорогах; 10. Повышение безопасности при перевозке детей школьным автобусом; 11. Замена и установка технических средств организации дорожного движения (дорожных знаков) на улицах МО.
Объемы и источники финансирования Программы	Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы, составит: **137 146 000** руб., в том числе в первый этап по годам: 2016 год — 9 853 000 рублей; 2017 год — 10 298 000 рублей; 2018 год — 11 138 000 рублей; 2019 год — 12 157 000 рублей; 2020 год — 13 078 000 рублей. С 2021 по 2022 годы- 85 591 000 рублей С 2023 по 2032 годы- 51 554 000 рублей Источник финансирования- бюджет Карлукского муниципального образования

2.ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

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.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа разрабатывается и утверждается органами местного самоуправления поселения, городского округа на основании утвержденного в порядке, установленном Градостроительным Кодексом РФ, генерального плана поселения, городского округа

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

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

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

Система основных мероприятий Программы определяет приоритетные направления в сфере дорожного хозяйства на территории Поселения и предполагает реализацию следующих мероприятий:

1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.

2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.

4. Мероприятия по научно-техническому сопровождению программы.

Мероприятия по капитальному ремонту и ремонту будут определяться на основе результатов обследования автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

В ходе реализации Программы содержание мероприятий и их ресурсы обеспечения могут быть скорректированы в случае существенно изменившихся условий.

Корректировка Программы производится на основании предложений Правительства Иркутской области, администрации Карлукского сельского поселения, Совета депутатов Карлукского сельского поселения.

Администрация Карлукского МО ежегодно с учетом выделяемых финансовых средств на реализацию Программы готовит предложения по корректировке целевых показателей, затрат по мероприятиям Программы, механизма ее реализации, состава участников Программы и вносит необходимые изменения в Программу.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Карлукского муниципального образования на 2016 - 2032 (далее по тексту Программа) подготовлена на основании:

Градостроительного кодекса РФ от 29 декабря 2004 №190 – ФЗ

- Федерального закона от 29 декабря 2014года №456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»

- Федерального закона от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

-Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

-Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

- поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;

-постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-N1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»

-Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;

- Генерального плана Карлукского сельского поселения Иркутского района Иркутской области

Программа рассчитана на долгосрочную перспективу сроком на 16 лет.

Таким образом, Программа является инструментом реализации приоритетных направлений развития Карлукского Муниципального Образования на долгосрочную перспективу, ориентирована на устойчивое развитие Поселения и соответствует государственной политике реформирования транспортной системы Российской Федерации.

2.1Основные понятия.

В настоящей Программе используются следующие основные понятия:

- **автомобильная дорога** — объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся еѐ технологической частью, — защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог;

- **защитные дорожные сооружения** — сооружения, к которым относятся элементы озеленения, имеющие защитное значение; заборы; устройства, предназначенные для

защиты автомобильных дорог от снежных лавин; шумозащитные и ветрозащитные устройства; подобные сооружения;

- **искусственные дорожные сооружения** — сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями для такого движения, прогона (зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады, подобные сооружения);

- **производственные объекты** — сооружения, используемые при капитальном ремонте, ремонте, содержании автомобильных дорог;

- **элементы обустройства автомобильных дорог** — сооружения, к которым относятся дорожные знаки, дорожные ограждения, светофоры и другие устройства для регулирования дорожного движения, места отдыха, остановочные пункты, объекты, предназначенные для освещения автомобильных дорог, пешеходные дорожки, пункты весового и габаритного контроля транспортных средств, пункты взимания платы, стоянки (парковки) транспортных средств, сооружения, предназначенные для охраны автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, тротуары, другие предназначенные для обеспечения дорожного движения, в том числе его безопасности, сооружения, за исключением объектов дорожного сервиса;

- **дорожная деятельность** — деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог;

- **владелец автомобильных дорог** — администрация Карлукского Муниципального Образования;

- **пользователи автомобильными дорогами** — физические и юридические лица, использующие автомобильные дороги в качестве участников дорожного движения;

- **реконструкция автомобильной дороги** — комплекс работ, при выполнении которых осуществляется изменение параметров автомобильной дороги, еѐ участков, ведущее к изменению класса и (или) категории автомобильной дороги либо влекущее за собой изменение границы полосы отвода автомобильной дороги;

- **капитальный ремонт автомобильной дороги** — комплекс работ по замене и (или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и (или) их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги и не изменяются границы полосы отвода автомобильной дороги;

- **ремонт автомобильной дороги** — комплекс работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги;

- **содержание автомобильной дороги** — комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценке еѐ технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения;

Иные понятия и термины использованы в настоящей Программе в значениях, определенных Федеральным законом от 08.11.2007 N 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

3. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

3.1 Положение муниципального образования Карлукского Муниципального Образования Иркутского района в структуре пространственной организации Иркутской области

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

Административным центром муниципального образования со статусом сельского населенного пункта является деревня Карлук. По данным администрации, по состоянию на 01.01.2016 г. общая численность населения муниципального образования составляет 3356 чел.

Карлукское муниципальное образование граничит с севера, северо-запада, запада, юго-запада и юга - с Уриковским, с юго-востока, востока и северо-востока – с Хомутовским муниципальными образованиями Иркутского муниципального района.

Территория муниципального образования неоднократно корректировалась. В окончательном виде границы Карлукского муниципального образования были определены законом Иркутской области «О статусе и границах муниципальных образований Иркутского района Иркутской области» № 94-оз от 16.12.2004 г.

Карлукское сельское поселение расположено в пределах Иркутско-Черемховской равнины, в лесостепной зоне междуречья рек Ангара и Куда, с севера примыкает низкогорная южная оконечность Лено-Ангарского плато с высотами гор до 600 м, с севера-востока – южный участок Онотской возвышенности.

Рельеф местности спокойный, благоприятный для размещения застройки. Выгоды транспортно-географического положения связаны с близостью областного центра - г. Иркутска (административный центр муниципального образования, д. Карлук, расположен в 13 км от города) и наличием территориальных резервов для развития. Через территорию муниципального образования проходит автомобильная дорога федерального значения – А-332 «Иркутск-Усть-Ордынский».

Карлукское муниципальное образование расположено в срединной части территории Иркутского района и входит в Иркутскую районную систему расселения и административно подчиняется непосредственно областному центру, выполняющему в данном случае также роль районного центра, с которым

поддерживает самые тесные культурно-бытовые и трудовые связи. За пределами поселения, главным образом в Иркутске, работает значительная часть его населения, занятого в экономике.

Существующая площадь д. Карлук в границах кадастровых кварталов составляет 232,4 га. В настоящее время застроенная территория занимает 206,4 га, или 88,8% всех земель в границах деревни. Из нее 194,3 га (94,1% застройки) приходится на жилую зону, из которой 193,9 га приходится на малоэтажную жилую застройку, в том числе 191,2 га - индивидуальные жилые дома усадебного типа. В состав жилой зоны включена территория улично-дорожной сети в границах жилых кварталов.

Учреждения обслуживания, составляющие общественно-деловую зону поселка (объекты общественно-делового назначения, здравоохранения и социального обеспечения) размещаются на площади 1,7 га.

Производственные зоны, включающие в себя территории промышленных объектов IV, V класса опасности (КФХ Морозова, Ченских, Глызина, Кутищев) занимают 7,3 га. Зоны инженерной и транспортной инфраструктуры (КНС, котельная, подстанция) составляют 0,9 га.

Рекреационная зона, представленная, главным образом, территорией природного ландшафта (луга и пойменные территории), занимает 28,2 га или 12,1% площади деревни, в том числе 1,8 га – территория спортивного сооружения (стадион).

Вне границ населенного пункта площадь территории земель Карлукского сельского поселения составляет 2 631,1 га. На застроенную территорию приходится 172,9 га, из которой 114,8 га – территория застройки индивидуальных жилых домов усадебного типа. Общественно-деловые зоны занимают 0,1 га, производственные зоны (территория ОАО «Байкальская сельскохозяйственная компания») – 48,2 га, инженерной и транспортной инфраструктуры – 9,8 га.

Основная часть межселенной территории поселения представлена зоной лесов, естественных ландшафтов (луга и пойменные территории) и водных объектов, составляющих рекреационную зону общей площадью 1 956,6 га или 74,4% всей межселенной территории муниципального образования.

Зоны сельскохозяйственного использования также занимают значительную территорию - 495,0 га или 18,8%, зоны специального назначения (кладбища и несанкционированная свалка) - 6,6 га.

Анализ современного использования территории Карлукского сельского поселения позволяет сделать вывод о его низкой эффективности, что обусловлено,

прежде всего, ландшафтными особенностями местности. Подавляющую часть земель поселения занимают рекреационные зоны (1 984,8 га).

Застройкой (с учетом неиспользуемых территорий) занято 379,3 га, что составляет 13,2% всех земель в границах проекта. Рекреационные внеселитебные территории занимают 69,3% площади, под прочие виды использования остается 17,5% всех земель поселения.

Жилая зона поселения (309,1 га или 81,5% застроенной территории) представлена главным образом территорией малоэтажных жилых домов характеризующейся низкой плотностью, – 308,7 га, из которой 306,0 га - индивидуальные жилые доме усадебного типа, а 2,7 га – 2-этажные жилые дома. На капитальную 3-4-этажны жилую застройку приходится 0,4 га.

Площадь участков общественных учреждений и предприятий обслуживания поселенного значения (кроме размещаемых в жилой зоне) составляет 1,8 га.

Производственные зоны занимают площадь в 55,5 га, или 1,9% всех земель, зоны инженерной и транспортной инфраструктуры – 10,7 га. Наибольшие по площади участки приходятся на территорию объектов транспортной инфраструктуры - автомобильная дорога федерального значения А-332 «Иркутск-Усть-Ордынский».

В границах поселения имеются зоны специального назначения – кладбище вблизи д. Карлук общей площадью 5,8 га и территория стихийной свалки в северо-восточной части поселения - 0,8 га. Зоны сельскохозяйственного назначения занимают 495,0 га или 17,3% всех земель муниципального образования.

Совершенствование административно-территориальной схемы учитывает перспективы развития конкретных населенных пунктов, в связи с чем, разработана классификация населенных пунктов, которая предусматривает три типа территории: развиваемые, сохраняемые и малоперспективные.

Развиваемые населенные пункты – в основном крупные и средние населенные пункты, имеющие базу для дальнейшего экономического развития. Развитие градообразующей базы за счет развития производств(переработки полезных ископаемых, производства готовой продукции, сельскохозяйственное производство и деревообработка, стройиндустрия, социально-культурное и бытовое обслуживание и др.) при стабилизации и снижении числа занятых в сельском хозяйстве, в большинстве случаев, должно вести к стабилизации и росту численности населения в развиваемых населенных пунктах. Здесь же в приоритетном порядке должны развиваться центры социального и культурного обслуживания населения, жилищное строительство. Также для этих населенных

пунктов может быть целесообразно выделение территории резерва для развития поселений.

Сохраняемые населенные пункты. Их градообразующая база, в основном, должна стабилизироваться или даже уменьшаться, в связи со стабилизацией и снижением занятых в сельском хозяйстве. Поэтому численность населения по этим населенным пунктам, в большинстве случаев, также может уменьшаться. Основные мероприятия по развитию сохраняемых населенных пунктов те же, что и по развиваемым населенным пунктам, но главный упор должен делаться на реконструкцию и в значительно меньшей степени на новое строительство.

Малоперспективные населенные пункты- это те малонаселенные пункты, к которым не обеспечивается транспортная доступность, не обеспечивается своевременное и качественное оказание социальных услуг, жилой фонд имеет высокую степень износа, а в числе жителей преобладают граждане пожилого возраста, не имеющие попечения со стороны родственников.

Таблица 3.1.1 – Классификация населенных пунктов по перспективе развития Карлукского муниципального образования.

Населенные пункты	Количество населения (человек) на 2016 год	Тип населенного пункта
д. Карлук	3356	развиваемый

К основным территориям, отраженным на чертеже «Карта современного использования территории. Карта границ зон с особыми условиями использования территорий. Карта границ зон территории объектов культурного наследия» в масштабе 1:5000, относятся:

Ныне в Карлуке имеются следующие организации: Администрация Карлукского МО, Карлукская СОШ, детский сад, детская музыкальная школа, фельдшерско-акушерский пункт, дом культуры, пилорама и рынок при ней, торговые павильоны, почтовое отделение 664530, пивоваренный завод, комплекс по изготовлению детских площадок, питомник для животных.

3.2 Социально-экономическая характеристика Карлукского Муниципального Образования

Одним из показателей экономического развития является численность населения. Изменение численности населения служит индикатором уровня жизни в Муниципальном образовании, привлекательности территории для проживания, осуществления деятельности.

Численность населения Карлукского муниципального образования по данным администрации состоянию на 01.01.2016 года составила 3356 человек. Численность населения в разрезе населенных пунктов представлена в таблице.

Таблица 3.2.1 – Прогноз численности населения Карлукского муниципального образования

№	Наименование населенного пункта	Население, кол-во человек		
		2016год	2021год	2032год
1	д. Карлук	3356	4000	5500
Всего	Карлукское МО	3356	4000	5500

Таблица 3.2.2 – Динамика численности населения Карлукского муниципального образования

Год	2008	2009	2010	2011
Численность постоянного населения на начало года, тыс. чел.	2,3	2,6	2,7	2,6
Родилось чел.	37	38	38	40
Рождаемость(на 1000 жит.)	16,1	14,6	14,1	15,4
Умерло чел.	32	31	32	25
Смертность (на 1000 жит.)	13,9	11,9	11,8	9,6
Естественныйприрост (убыль) чел.	5	7	6	15
Естественный прирост (убыль) на 1000 жит.	2,2	2,7	2,2	5,8
Механический прирост (убыль), чел.	60	70	76	98

За период 2011-2016 года наблюдается естественный прирост, связанный с повышением рождаемости, рождаются дети как в молодых семьях, так и в семьях, где уже имеются дети. Кроме того, в последнее время наблюдаются процессы субурбанизации, когда жители большого города перебираются в окрестные населённые пункты с целью постоянного проживания или для летнего пребывания.

Таблица 3.2.3 – Возрастная структура населения Карлукского муниципального образования (в % к общей численности)

Возрастные группы	2012 г.	прогноз	
		2022 г.	2032 г.
лица моложе трудоспособного возраста (0-15 лет)	13,6	14,0	15,0
лица в трудоспособном возрасте (мужчины 16-59 лет; женщины 16-54 года)	66,6	65,0	63,0
лица старше трудоспособного возраста (мужчины 60 лет и старше; женщины 55 лет и старше)	19,8	21,0	22,0
итого	100,0	100,0	100,0

Возрастная структура населения характеризуется высокой долей населения в трудоспособном возрасте и достаточно низкой долей лиц старше трудоспособного возраста. Таким образом, на сегодняшний день возрастная структура населения Карлукского муниципального образования имеет определенный демографический потенциал на перспективу в лице относительного большого удельного веса лиц трудоспособного возраста.

Учитывая проведенный анализ прогнозов демографического развития сельского поселения, наиболее вероятным рассматривается сценарий увеличения численности населения.

Для достижения целей Программы принимается условие, при котором численность жителей и хозяйствующих субъектов имеет тенденцию роста.

3.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Карлукского муниципального образования.

Развитие транспортной системы Карлукского муниципального образования (далее – МО) является необходимым условием улучшения качества жизни жителей в поселении.

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

Наличием и состоянием сети автомобильных дорог определяется территориальная целостность и единство экономического пространства. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов.

Транспортную инфраструктуру поселения образуют линии, сооружения и устройства городского, пригородного, внешнего транспорта. Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры поселения являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта.

Внешние транспортно-экономические связи Карлукского муниципального образования с другими регионами осуществляются одним видом транспорта: **автомобильным**.

Железнодорожный транспорт - В настоящее время на территории Карлукского муниципального образования железнодорожная сеть отсутствует. Существующий пассажирский железнодорожный вокзал Иркутск-Пассажирский находится в городе Иркутск, в эксплуатации с 1899 года. Население Карлукского муниципального образования добирается до железнодорожного вокзала общественным или личным транспортом.

Водный транспорт – На территории Карлукского муниципального образования водный транспорт не используется, никаких мероприятий по обеспечению водным транспортом не планируется.

Воздушные перевозки не осуществляются.

3.4 Характеристика сети дорог Карлукского муниципального образования, оценка качества содержания дорог.

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

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

Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Карлукского муниципального образования, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования местного значения важно для поселения. Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

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

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использование специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков недоремонта. Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования местного значения Карлукского Муниципального образования позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете Карлукского муниципального образования эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало

соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц .

В настоящее время в Карлукском муниципальном образовании находится 4,1 мс км автомобильных асфальтированных дорог общего пользования местного значения, 2,35 км автомобильной дороги федерального значения и 1 искусственное сооружение (мост) общей протяженностью 10 м.

Остальные автодороги поселения являются подъездами к отдельно стоящим населенным пунктам и садоводческим хозяйствам.

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

Основные местные автомобильные дороги выполняют связующие функции между улицами и отдельными объектами населенных пунктов Карлукского муниципального образования.

В соответствии с ГОСТ Р 52398 «Классификация автомобильных дорог, основные параметры и требования» дороги общего пользования поселения относятся к классу автомобильных дорог «Дорога обычного типа (не скоростная дорога)» с категорией V. Для V категории предусматривается количество полос – 1, ширина полосы 4,5 метра, разделительная полоса не требуется, допускается пересечение в одном уровне с автомобильными дорогами, велосипедными и пешеходными дорожками, с железными дорогами и допускается доступ на дорогу с примыканием в одном уровне.

Перечень муниципальных автомобильных дорог и искусственных сооружений указан в Приложении N 1 а также в таблице 3.5.1.

В настоящее время на местных дорогах эксплуатируется 1 мост, который требует проведения анализа своего состоянии. На сегодняшний день акты обследования искусственного сооружения (моста) отсутствуют. По данным администрации Карлукского МО, состояние моста удовлетворительное.

Улично-дорожная сеть Существующая улично-дорожная сеть деревни Карлук представлена главной ул. Гагарина, являющаяся основным выходом на автодорогу местного значения «Подъезд к с. Карлук», а так же сетью улиц местного

значения. По этим улицам осуществляются основные транспортные связи жилых районов с общественными центрами и выходы на городские магистрали.

Улично-дорожная сеть д. Карлук имеет преимущественно смешанную структуру. В таблице 3.5.1 приводится перечень основных улиц и дорог д. Карлук.

Таблица 3.5.1 - Перечень основных улиц и дорог Карлукского МО

№ п/п	Наименование улицы	Длина (км)	Ширина проезжей части (м)	Интенсивность движения (ср. суточная)	Покрытие (км)		
					асфальт	гравийное	грунтовое
1	улица Гагарина	2,1	6	300	1,6	0,6	-
2	улица Чапаева	2,2	6	200	2,0	-	0,2
3	улица Черемушки	1,5	6	200	-	1,5	-
4	улица Школьная	1,0	6	400	0,5	0,5	-
5	улица Юбилейная	1,0	6	200	-	1	-
6	улица Рабочая	0,8	5	150	-	0,8	-
7	улица Ангарская	1,0	6	100	-	0,5	0,5
8	улица Нагорная	0,8	6	300	-	0,8	-
9	улица Солнечная	1,3	6	300	-	1,3	-
10	улица Фабричная	0,4	6	250	-	0,4	-
11	переулок Фабричный	0,5	5	300	-	0,5	-
12	улица Южная	2,0	6	400	-	1,7	0,3
13	улица Экспериментальная	0,5	6	300	-	0,5	-
14	улица Спортивная	1,1	6	200	-	1,1	-
15	улица Луговая	1,1	6	100	-	1,1	-
16	улица Лесная	2,0	6	50	-	0,4	1,6
17	улица Полевая	0,8	5	30	-	0,8	-
18	улица Молодежная	0,5	6	30	-	0,5	-
19	улица Садовая	0,5	6	30	-	0,5	-
20	улица Майская	0,5	6	30	-	0,5	-
21	улица Байкальская	1,4	6	150	-	1,4	-
22	улица Степная	1,3	6	100	-	1,3	-
23	улица Сосновая	1,3	6	100	-	1,3	-
24	улица Березовая	1,4	6	150	-	1,4	-
25	улица Горная	1,3	6	100	-	0,9	0,4
26	улица Трактовая	0,8	6	10	-	-	0,8
27	улица 2-я Трактовая	1,2	6	10	-	-	1,2
28	улица Лермонтова	0,6	6	10	-	-	0,6
29	улица Дорожная	0,6	6	50	-	-	0,6
30	Улица Дачная	3,4	6	100	-	-	3,4
31	Дорога на кладбище	1,8	6	1100	-	1,8	-

№ п/п	Наименование улицы	Длина (км)	Ширина проезжей части (м)	Интенсивность движения (ср. суточная)	Покрытие (км)		
					асфальт	гравийное	грунтовое
32	Дорога на зверохозяйство	2,0	6	100	-	2,0	-
33	Романа Ипатова	1,3	6	100	-	1,3	-
34	Вячеслава Колосова	1,3	6	100	-	1,3	-
35	Сергея Коваленкова	1,3	6	100	-	1,3	-
36	Валерия Хмыльнина	0,3	6	100	-	0,3	-
37	Зураба Пилиева	0,8	6	100	-	0,8	-
38	Андрея Елизарова	0,3	6	150	-	0,3	-
39	пер.Горный	1,3	6	150	-	0,7	0,6
40	проезд Огородный от ул.Гагарина до башни на ул.Черемушки	0,3	6	400	-	0,3	-
41	Ул. Тенистая	0,3	6	100	-	-	0,3
42	Ул. Светлая	0,4	6	100	-	-	0,4
43	Ул.Цветочная	0,5	6	100	-	-	0,5
44	Ул. Главная	1,6	6	100	-	-	1,6
45	Ул.Административная	1,2	6	100	-	1,2	-
46	Ул.Лазурная	1,0	6	100	-	-	1,0
47	Ул.Черемуховая	0,6	6	100	-	-	0,6
48	Ул.Моховая	0,5	6	100	-	-	0,5
49	Пер.Моховый	0,8	6	100	-	-	0,8
50	проезд от ул.Юбилейной № 11 до ул.Черемушки	0,1	6	100	-	0,1	-
51	проезд от ул.Гагарина № 29 до ул.Солнечная	0,3	6	100	-	0,3	-
52	проезд от ул.Гагарина, 33 до ул.Черемушки	0,2	6	100	-	0,2	-
53	дорога от ул.Байкальская до пер.Горный	1,0	6	100	-	-	1,0
54	Проезд от ул.Майская до ул.Горная	1,2	6	100	-	-	1,2
55	дорога на Стрелку	1,0	6	100	-	-	1,0
56	проезд от ул. Гагарина до ул. Чапаева №1	0,2	6	100	-	0,2	-
57	проезд от ул.Чапаева, 27 до ул. Гагарина, 22	0,3	6	100	-	0,3	-
58	проезд от ул. Чапаева,47 до ул. Гагарина, 30	0,3		100	-	1,0	-
59	Проезд от ул.Луговая до ул.Горная	1,0		100	-	-	1,0
60	дорога на поле «Маховушка»	2,0		100	-	-	2,0
61	дорога на поле «Загуменная»	2,0		100	-	-	2,0

№ п/п	Наименование улицы	Длина (км)	Ширина проезжей части (м)	Интенсивность движения (ср. суточная)	Покрытие (км)		
					асфальт	гравийное	грунтовое
62	дорога за фабрикой	1,0		100	-	-	1,0
63	продолжение ул.Чапаева,4в до 8а	0,2		100	-	0,2	-
	ИТОГО	63,6			4,1	34,4	25,1

Бесхозяйные автомобильные дороги общего пользования местного значения инвентаризируются и ставятся на обслуживание. На сегодняшний день в Карлукском МО, безхозяйные дороги отсутствуют.

В таблице 5.32 приводится краткая характеристика улично-дорожной сети Карлукского муниципального образования:

Таблица 3.5.2 - Краткая характеристика улично-дорожной сети Карлукского муниципального образования

Общая протяженность улично-дорожной сети	58,9 км
Общая протяженность магистральных улиц	4,7 км
Плотность улично-дорожной сети	8,69 км/км^2
Плотность магистральных улиц	2,58 км/км^2
Площадь застроенной территории	5,27 км^2

В результате анализа существующей улично-дорожной сети Карлукского муниципальном образовании выявлены следующие ее недостатки:

- неудовлетворительное техническое состояние улиц;
- отсутствие благоустройства улиц: освещение улиц в населенных пунктах частичное или отсутствует, отсутствие тротуаров, и кюветов вдоль улиц.

3.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Карлукском сельском поселении, обеспеченность парковками.

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счѐт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 5% в год).

Хранение автотранспорта на территории Карлукского сельского поселения осуществляется в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

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

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

Основным и единственным пассажирским транспортом является автобус.

На территории Карлукского муниципального образования нет пунктов отправления – прибытия пассажирского общественного транспорта. Предприятие, осуществляющие пассажирские перевозки на территории поселения – ООО «Интер-Сити», г. Иркутск. Количество транспортных средств на маршруте – 2, интервал следования – 40 мин, пассажиропотоки-50 чел. за рейс. Протяженность маршрута составляет 16 км.

В Карлукском Муниципальном образовании наблюдается изменение интенсивности пассажиропотока в зависимости от времени года. Сезонная неравномерность выражается в увеличении пассажиропотока в летний период года и относится на счет поездок с рекреационными целями. Недельная неравномерность выражается в увеличении исходящих потоков в предвыходные дни недели и увеличении входящих потоков в конце выходных дней и утренние часы первого рабочего дня недели.

Для доставки детей из отдаленных населенных пунктов Поселения в учебное образовательное учреждение организован школьный автобус.

Школьный автобус осуществляет перевозку детей из посёлка Горный в школу деревни Карлук. Посёлок Горный находится в Хомутовском муниципальном образовании.

Автотранспортным предприятием на территории Карлукского Муниципального образования является ООО «Интер-Сити».

3.7 Характеристика условий немоторизированного передвижения.

На территории Карлукского Муниципального образования **велосипедное движение** в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет.

Улично-дорожная сеть внутри населенных пунктов, как правило, не благоустроена, требуется формирование пешеходных тротуаров, необходимых для упорядочения движения пешеходов, укладка асфальтобетонного покрытия, ограничение дорожного полотна.

Главными улицами д. Карлук являются ул. Гагарина, ул. Чапаева.

3.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств.

В связи с отсутствием предприятий на территории Поселения интенсивность грузового транспорта незначительная и на расчетный срок сильно не изменится.

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

В Карлукском Муниципальном образовании в 2016 году зарегистрировано 10 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых, погиб 1 человек и получили травмы 4 человека.

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

Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов. Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное влияние на

снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения.

В рамках реализации Программы в Карлукском Муниципальном образовании на аварийно-опасных участках необходимо установить дорожные знаки в количестве 21 штуки. Схема установки новых дорожных знаков, форма, цвета раскраски приняты в соответствии ГОСТ Р 52289-2004 «Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»

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

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

- координации деятельности органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- реализации комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, по снижению числа дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, обусловленных дорожными условиями, а также снижению числа погибших в результате ДТП.

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

С учетом изложенного, можно сделать вывод об актуальности и обоснованной необходимости продолжения работы в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках Программы.

Реализация Программы позволит:

- установить необходимые виды и объемы дорожных работ,

- обеспечить безопасность дорожного движения;

- сформировать расходные обязательства по задачам, сконцентрировав финансовые ресурсы на реализации приоритетных задач.

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

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

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

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

Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума) - окись углерода (угарный газ) – опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность является носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скармливание травы животным.

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

3.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры

С учетом того, что территория Карлукского Муниципального образования по состоянию на 01.01.2016 года не является привлекательной для инвесторов (невысокий уровень коммунальной, социальной и логистической инфраструктуры, отсутствие общераспространенных полезных ископаемых и др.) перспективы развития транспортной инфраструктуры связаны только с возможным развитием сельскохозяйственного производства, а также миграционного притока населения.

С учетом сложившихся цен на сельскохозяйственную продукцию и возможностей государства и сельскохозяйственных производителей на период до

2032 года высоких темпов развития и размещения транспортной инфраструктуры Карлукского Муниципального образования не ожидается.

В настоящее время в пригородной зоне Иркутска усилились процессы субурбанизации, началось ускоренное развитие пригородных населенных пунктов, затронувшее и Карлукское муниципальное образование. Населённый пункт все более приобретает черты пригородного поселка, там размещается новый жилищный фонд для жителей Иркутска, желающих переехать в пригород, сохраняя место работы в городе, а также «второе жилище» горожан.

Таким образом, одним из определяющих факторов формирования Карлукского МО может быть принят миграционный приток населения, обусловленный перспективами развития жилищного строительства, преимущественно малоэтажного.

В условиях миграционного притока населения, развитие транспортной инфрастуктуры будет происходить соответствующими темпами.

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Карлукского Муниципального образования на 2016 - 2032 подготовлена на основании:

Градостроительного кодекса РФ от 29 декабря 2004 №190 – ФЗ

Федерального закона от 29 декабря 2014года №456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»

Федерального закона от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»; поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;

постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-N1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»

Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;

Генерального плана Карлукского Сельского поселения Иркутского района Иркутской области.

3.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.

Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства бюджета Карлукского Муниципального образования. Привлечение средств бюджета Иркутской области учитывается как прогноз софинансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством.

Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом Карлукского Муниципального образования на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок, составляет 137 146 000 рублей, в том числе по годам:

2016 год — 9 853 000 рублей;

2017 год — 10 298 000 рублей;

2018 год — 11 138 000 рублей;

2019 год — 12 157 000 рублей;

2020 год — 13 078 000 рублей.

С 2021 по 2022 годы-85 591 000 рублей

С 2023 по 2032 годы-51 554 000 рублей

Финансирование мероприятий Программы осуществляется в следующих формах бюджетных ассигнований: оплата муниципальных контрактов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для муниципальных нужд в целях реализации полномочий сельского поселения по ремонту дорог местного значения.

Указанные в настоящей Программе средства, необходимые на реализацию мероприятий Программы, рассчитаны для ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и строительства дорог улично-дорожной сети.

Реальная ситуация с возможностями федерального и краевого бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. Таким образом возможности органов местного самоуправления поселения должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог).

Расходы на реализацию Программы представлены в приложении № 4 к Программе.

Объемы финансирования муниципальной программы носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

4. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА , ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

4.1 Прогноз социально – экономического и градостроительного развития

При анализе показателей текущего уровня социально-экономического и градостроительного развития Карлукского Муниципального образования, отмечается следующее:

- транспортная доступность населенных пунктов поселения высокая;
- наличие трудовых ресурсов позволяет обеспечить потребности населения и расширение производства;
- жилищный фонд Карлукского Муниципального образования составляет 47,5 тыс. кв. м, средняя жилищная обеспеченность на одного жителя составляет 18,3 кв. м. Площадь аварийного жилищного фонда 22,7 %.
- на территории муниципального образования основной объем нового жилищного строительства осуществляется за счет личных средств граждан.
- предусматривается размещение нового строительства как на свободной от застройки территории, занятой в настоящее время природными ландшафтами; а так же на участках, освобождаемых в результате реконструкции - при сносе ветхих жилых домов. Новый жилищный фонд муниципального образования полностью формируется за счет малоэтажных индивидуальных (коттеджных) жилых домов. Увеличение жилищного фонда Карлукского муниципального до 175,0 тыс. кв. м на расчетный срок позволит увеличить среднюю жилищную обеспеченность до 25 кв.м общей площади на человека.
- предусмотренное Генпланом увеличение жилого фонда на 1 очередь – до 90,0 тыс.м^2
- оплата услуг водоснабжения, вывоза и утилизации ТБО доступна для населения и осуществляется регулярно;

Демографический прогноз

Предполагается, что положительная динамика по увеличению уровня рождаемости и сокращению смертности сохранится.

Увеличение рождаемости на период до 2017 года предполагается за счет:

1. Предоставления материнского (семейного) капитала при рождении второго и последующих детей 492,0 тыс. рублей. Денежные средства можно будет направить либо на образование ребенка, либо на приобретение жилья, либо на формирование накопительной части пенсии матери;

2. Улучшение оказания медпомощи беременным женщинам во время родов и диспансерного наблюдения ребенка в течение первого года жизни;

3. Усиления материальной поддержки граждан, имеющих детей .

4. 2018 году можно прогнозировать снижение величины коэффициента естественной убыли, чему будут способствовать проводимые мероприятия по профилактике, повышению качества медицинского обслуживания, а также улучшение социально-экономического положения населения.

5. Рост миграционного сальдо в перспективе может быть связан с увеличением числа рабочих мест и сокращением численности выбывающих из поселения в г. Иркутск, а также процесса субурбанизации. Одним из наиболее важных факторов, который окажет влияние на увеличение численности населения поселения, является формирование на его территории производственных и коммунально-складских зон, и соответственно, развитие жилищного строительства.

6. На расчетный срок Генпланом предполагается рост численности населения в 2,5 раза.

Экономический прогноз

Развитие Карлукского Муниципального образования по вероятностному сценарию учитывает развитие следующих приоритетных секторов экономики:

- сельского хозяйства;

- инфраструктуры, прежде всего, в сетевых отраслях: ЖКХ, энергетике, дорожной сети, транспорте, телекоммуникациях;

- социальной сферы в рамках реализации Национальных проектов («Здравоохранение», «Образование», «Доступное и комфортное жильѐ гражданам России»);

Устойчивое экономическое развитие Карлукского Муниципального образования, в перспективе, может быть достигнуто за счет развития малого предпринимательства.

Мероприятия по направлению развития малого предпринимательства:

- оказание организационной и консультативной помощи начинающим предпринимателям;

- разработка мер по адресной поддержке предпринимателей и малых предприятий;

- снижение уровня административных барьеров;

- формирование конкурентной среды;

- расширение информационно-консультационного поля в сфере предпринимательства.

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

- перспективное для частных инвестиций, что обосновывается небольшим ростом экономики, средним уровнем доходов населения и высокой транспортной доступностью;

- имеющее потенциал социально-экономического развития, способное самостоятельно и с привлечением средств вышестоящих бюджетов обеспечить - минимальные стандарты жизни населения, что приведѐт в будущем к повышению инвестиционной привлекательности территории.

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

4.2 Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения.

Тенденции к росту численности населения в МО позволяют сделать вывод, что в скором времени следует ожидать ощутимого увеличения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения.

При этом предприятия и организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению, обязаны систематически, не реже 1 раза в 5 лет, организовывать обследования пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

В связи с отсутствием предприятий на территории Поселения интенсивность грузового транспорта незначительная и на расчетный срок сильно не изменится.

4.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Карлукского МО.

Возможный рост транспортного спроса населения предполагает планирование изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в Карлукском МО, главным образом, касаемо автомобильного транспорта.

Воздушные перевозки на территории Поселения не осуществляются. Водный транспорт на территории Поселения не развит.

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры Карлукского Муниципального образования, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения.

Количество пассажирского транспорта в ближайшем будущем увеличивать не планируется, в дальнешем же это будет происходить по мере необходимости.

Хранение личного транспорта осуществляется на территории усадебной застройки. Гаражных кооперативов на территории Карлукского муниципального образования нет. СТО на территории населенного пункта нет.

На территории поселения имеется одна автозаправочная станция, расположенная на автомобильной дороге федерального значения А-332 Иркутск – Усть-Ордынский - АЗС «СибАгроТранс»: 4 колонки (бензинового и дизельного топлива). Количество заправляемых автомобилей составляет 200 автомобилей в сутки.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в СП42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89», так:

- согласно п. 11.27, потребность в АЗС составляет: одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.26, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.19, общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

Исходя из общего количества легковых автомобилей, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса, видно, что в настоящее время поселение **не** обеспечено:

Станции Технического Обслуживания - 1 пост;

Размещение гаражей на сегодняшний день не требуется, так как дома в жилой застройке имеют приквартирные участки, обеспечивающие потребность в местах постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей**.**

Для соблюдения нормативов минимальной обеспеченности населения пунктами технического обслуживания автомобильного транспорта в расчетный срок в поселении планируется развитие объектов придорожного сервиса: проектирование и строительство одной станций технического обслуживания в д. Карлук

4.4 Прогноз развития дорожной сети Карлукского Муниципального образования

Реализация муниципальной программы позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет качественного содержания, осуществления контроля за перевозкой грузов, инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по ремонту, капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, разработки и обновлению проектов организации дорожного движения.

В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей:

- Увеличение доли муниципальных автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям, до 100%;
- Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме.
- Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения протяженностью в среднем 2 км в год.
- Оценка технического состояния искусственных сооружений (мостов)- 1 единица;
- Проектирование и строительство тротуаров в центральной части населенного пункта Поселения.
- Проектирование и строительство велосипедных дорожек.
- Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком.

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов:

- риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности,

возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;

- риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

4.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

По прогнозу на долгосрочный период до 2032 года обеспеченность жителей Поселения индивидуальными легковыми автомобилями составит:

в 2016 году- 230 автомобилей на 1000 жителей

в 2020 году-260 автомобилей на 1000 жителей

в 2032 году-300 автомобилей на 1000 жителей

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зеленый сигнал, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зеленого сигнала в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости.

В Поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

Изменения плотности улично-дорожной сети зависит от изменения плотности рабочих мест и средних пассажиропотоков в автобусах.

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2016г. до 2032 г. существенно не меняется. Это означает, что, несмотря на рост автомобильных потоков, нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

4.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

В Карлукском Муниципальном образовании в 2016 году зарегистрировано 10 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погиб 1 и получили травмы 4 человека.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая мобильность населения
- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;
- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

1. Создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населѐнных пунктов Карлукского Муниципального образования.
2. Повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних
3. Повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования – установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков)-21 ед.

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

4.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения

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

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

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива. Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:
- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;
- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (ненефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

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

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

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

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

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

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

Сведения о планируемых значениях показателей Программы представлены в Приложении № 2, а также в таблице 8.1.1.

5. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Карлукского Муниципального образования необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории Поселения.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистичный) и варианта 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития Поселения.

Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

Вариант 1 (базовый). Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса.

Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). На территории Карлукского Муниципального образования предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций.

Вариант 3 (экономически обоснованный). Сценарий предполагает проектирование и капитальный ремонт искусственных сооружений (моста), предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию

улично-дорожной сети в Карлукском Муниципальном образовании, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

Сведения о планируемых значениях показателей Программы представлены в Приложении № 2, а также в таблице 8.1.1.

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

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры Поселения. Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности.

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

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

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Карлукского Муниципального образования.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводящихся по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в сельском поселении, проектированию и строительству тротуаров, велосипедных дорожек, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретение дорожных знаков), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий по ремонту дорог, мостов по реализации Программы формируется администрацией Карлукского Муниципального образования по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан.

Перечень и виды работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства проектно-сметной документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

6.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Внесение изменений в структуру транспортной инфраструктуры по видам транспорта не планируется.

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

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом, при этом предлагается разработать паспорт маршрутов, в случае организации перевозок внутри Поселения.

Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

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

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2016г. до 2032 г. не меняется. Это означает: нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети;

В связи с отсутствием в Поселении СТО, запланировано мероприятие по проектированию и строительству 1 поста СТО в Поселении.

Мероприятия данного раздела планируются как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

6.4.Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя:

- проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием

В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории Карлукского Муниципального образования необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения внутри поселения между

населенными пунктами и местами приложения труда, а также в целях отдыха и туризма.

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.

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

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

6.6.Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Карлукского Муниципального образования

В целях развития сети дорог поселения планируются мероприятия:

6.6.1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.

6.6.2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

6.6.3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.

6.6.4. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному. Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком.

6.6.5. Мероприятия по паспортизации бесхозяйных участков дорог, находящихся на территории муниципального образования.

Реализация мероприятий позволит изготовить технические паспорта, технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения.

Перечень основных мероприятий программы по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения представлен в Приложении № 4 к программе.

6.7 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков.

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач Программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение.

- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- обеспечение образовательных учреждений Поселения учебно-методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

- замена и установка технических средств организации дорожного движения , в т.ч. проектные работы;

- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи;

При реализации программы планируется осуществление следующих мероприятий:

1. Мероприятия по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер по их устранению

2. Приобретение знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

3. Установка и замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры Карлукского муниципального образования должны стать:

на первом этапе (2016-2020гг.):

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме;
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- капитальный ремонт искусственных сооружений;
- паспортизация всех бесхозяйных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

на втором этапе (2021-2032гг.):

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме;
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- обследование искусственных сооружений;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения;
- проектирование и строительство тротуаров в населенных пунктах Поселения;

- проектирование и создание велодорожек и веломаршрутов на территории Поселения;

- проектирование и строительство СТО- 1 пост

- создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

Развитие транспортной инфраструктуры на территории Поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Перечень основных мероприятий программы приведен в приложении № 3 к программе.

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

Финансирование программы осуществляется за счет средств бюджета Карлукского Муниципального образования. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом Карлукского Муниципального образования на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы на расчетный срок составляет **137 146 тыс. рублей**.

Информация о расходах на реализацию программы представлена в приложении № 4 к программе.

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

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий муниципальной программы и оценку эффективности реализации муниципальной программы.

Оценка результативности и эффективности Программы осуществляется по следующим направлениям:

- оценка степени достижения запланированных результатов, выраженных целевыми контрольными показателями по стратегическому направлению (для этого фактически достигнутые значения показателей сопоставляются с их плановыми значениями);
- оценка степени выполнения запланированных мероприятий в установленные сроки (выявления степени исполнения плана по реализации программы (подпрограммы) проводится сравнение фактических сроков реализации мероприятий плана с запланированными, а также сравнение фактически полученных результатов с ожидаемыми);
- оценка степени достижения целевых индикаторов и контрольных показателей по каждому из приоритетных направлений развития в корреспонденции с объемом фактически произведенных затрат на реализацию мероприятий (для выявления степени достижения запланированного уровня затрат фактически произведенные затраты на реализацию программы в отчетном году сопоставляются с их плановыми значениями).

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

высокий (Е 95%);

удовлетворительный (Е 75%);

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

Где Е – степень реализации программных мероприятий.

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий Программы осуществляется в рамках мониторинга.

Целью мониторинга Программы Карлукского муниципального образования является регулярный контроль ситуации в сфере транспортной инфраструктуры, а также анализ выполнения мероприятий по модернизации и развитию объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренных Программой.

Мониторинг Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры включает следующие этапы:

1. Периодический сбор информации о результатах выполнения мероприятий Программы, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры поселения.

2. Анализ данных о результатах планируемых и фактически проводимых преобразований в сфере транспортной инфраструктуры.

3. Мониторинг Программы Карлукского муниципального образования предусматривает сопоставление и сравнение значений показателей во временном аспекте. Анализ проводится путем сопоставления показателя за отчетный период с аналогичным показателем за предыдущий (базовый) период.

По ежегодным результатам мониторинга осуществляется своевременная корректировка Программы. Решение о корректировке Программы принимается администрацией Карлукского муниципального образования по итогам ежегодного рассмотрения отчета о ходе реализации Программы или по представлению Главы администрации Карлукского муниципального образования.

Основные прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры Карлукского муниципального образования на период 2016-2032 годов приведены в таблице 8.1.1.

Перечень целевых показателей, используемых для оценки результативности и эффективности Программы (контрольные показатели реализации Программы):

Социально-экономические показатели:

- Обеспеченность населения Поселения доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта, %
- Количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории Поселения, ед.
- Количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории поселения, чел.

- Доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, единицы на 1 тыс. автотранспортных средств.

Показатели состояния транспортной инфраструктуры:

- Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, не соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, %
- Доля муниципальных автомобильных дорог, в отношении которых проводились мероприятия по зимнему и летнему содержанию дорог, %
- Количество километров отремонтированных автомобильных дорог общего пользования местного значения, км;
- Количество капитально отремонтированных искусственных сооружений (мостов), ед.;
- Количество спроектированных и устроенных тротуаров;
- Количество паспортизированных участков дорог общего пользования местного значения, ед;

Финансовые показатели:

- Снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог;
- Затраты на реализацию мероприятий по совершенствованию транспортной инфраструктуры.

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры Карлукского муниципального образования представлены в таблице 8.1.1.

Таблица 8.1.1 - Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние	Первая очередь	Расчетный срок
СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ					
1.1	Численность населения с учетом подчиненных административно-территориальных образований	чел.	3356	4500	7000
1.2	Обеспеченность населения Поселения доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта	%	100	100	100
1.3	Количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории Поселения	ед.	10	0	0
1.4	Количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории поселения	чел.	5	0	0
1.5	Доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП,	ед	0	0	0
ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА					
2.1	Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, не соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	32	0	0
2.2	Доля муниципальных автомобильных дорог, в отношении которых проводились мероприятия по зимнему и летнему содержанию дорог	%	68	100	100
2.3	Протяженность автомобильных дорог	км	63,6	63,6	63,6
2.4	Количество километров отремонтированных автомобильных дорог общего пользования местного значения	км	11,37	22	22
2.5	Количество капитально отремонтированных искусственных сооружений (мостов)	автомобилей	0	1	1
2.6	Количество спроектированных и устроенных тротуаров	ед.	0	0	4
2.7	Количество паспортизированных участков дорог общего пользования местного значения	ед.	0	0	0
2.8	Количество станций технического обслуживания	ед.	0	0	1
ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ					
3.1	Снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог	%	0	10	20
3.2	Затраты на реализацию мероприятий по совершенствованию транспортной инфраструктуры	тыс. руб	-	85 591	51 554

9. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ

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.

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.

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 городских поселений и городских округов. Затем, в конце декабря 2014 года в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры.

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).

В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана городского 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 транспортной инфраструктуры сельских 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 транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 г. № 1440). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и городских поселений, по общему правилу, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, поселения – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, 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 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 момента

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 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 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 поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;

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: федеральных, региональных, муниципальных.

Транспортная система Карлукского Муниципального Образования является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с

оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры Карлукского Муниципального образования, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.

Приложение № 1
к муниципальной программе
«Комплексное развитие
транспортной инфраструктуры
Карлукского Муниципального образования»

Перечень муниципальных автомобильных дорог и искусственных сооружений на них Карлукского муниципального образования

№ п/п	Наименование улицы	Длина (км)	Ширина проезжей части (м)	Интенсивность движения (ср. суточная)	Покрытие (км)		
					асфальт	гравийное	грунтовое
1	улица Гагарина	2,1	6	300	1,6	0,6	-
2	улица Чапаева	2,2	6	200	2,0	-	0,2
3	улица Черемушки	1,5	6	200	-	1,5	-
4	улица Школьная	1,0	6	400	0,5	0,5	-
5	улица Юбилейная	1,0	6	200	-	1	-
6	улица Рабочая	0,8	5	150	-	0,8	-
7	улица Ангарская	1,0	6	100	-	0,5	0,5
8	улица Нагорная	0,8	6	300	-	0,8	-
9	улица Солнечная	1,3	6	300	-	1,3	-
10	улица Фабричная	0,4	6	250	-	0,4	-
11	переулок Фабричный	0,5	5	300	-	0,5	-
12	улица Южная	2,0	6	400	-	1,7	0,3
13	улица Экспериментальная	0,5	6	300	-	0,5	-
14	улица Спортивная	1,1	6	200	-	1,1	-
15	улица Луговая	1,1	6	100	-	1,1	-
16	улица Лесная	2,0	6	50	-	0,4	1,6
17	улица Полевая	0,8	5	30	-	0,8	-
18	улица Молодежная	0,5	6	30	-	0,5	-
19	улица Садовая	0,5	6	30	-	0,5	-
20	улица Майская	0,5	6	30	-	0,5	-
21	улица Байкальская	1,4	6	150	-	1,4	-
22	улица Степная	1,3	6	100	-	1,3	-
23	улица Сосновая	1,3	6	100	-	1,3	-
24	улица Березовая	1,4	6	150	-	1,4	-
25	улица Горная	1,3	6	100	-	0,9	0,4
26	улица Трактовая	0,8	6	10	-	-	0,8
27	улица 2-я Трактовая	1,2	6	10	-	-	1,2
28	улица Лермонтова	0,6	6	10	-	-	0,6
29	улица Дорожная	0,6	6	50	-	-	0,6
30	Улица Дачная	3,4	6	100	-	-	3,4
31	Дорога на кладбище	1,8	6	1100	-	1,8	-
32	Дорога на зверохозяйство	2,0	6	100	-	2,0	-
33	Романа Ипатова	1,3	6	100	-	1,3	-

№ п/п	Наименование улицы	Длина (км)	Ширина проезжей части (м)	Интенсивность движения (ср. суточная)	Покрытие (км)		
					асфальт	гравийное	грунтовое
34	Вячеслава Колосова	1,3	6	100	-	1,3	-
35	Сергея Коваленкова	1,3	6	100	-	1,3	-
36	Валерия Хмыльнина	0,3	6	100	-	0,3	-
37	Зураба Пилиева	0,8	6	100	-	0,8	-
38	Андрея Елизарова	0,3	6	150	-	0,3	-
39	пер.Горный	1,3	6	150	-	0,7	0,6
40	проезд Огородный от ул.Гагарина до башни на ул.Черемушки	0,3	6	400	-	0,3	-
41	Ул. Тенистая	0,3	6	100	-	-	0,3
42	Ул. Светлая	0,4	6	100	-	-	0,4
43	Ул.Цветочная	0,5	6	100	-	-	0,5
44	Ул. Главная	1,6	6	100	-	-	1,6
45	Ул.Административная	1,2	6	100	-	1,2	-
46	Ул.Лазурная	1,0	6	100	-	-	1,0
47	Ул.Черемуховая	0,6	6	100	-	-	0,6
48	Ул.Моховая	0,5	6	100	-	-	0,5
49	Пер.Моховый	0,8	6	100	-	-	0,8
50	проезд от ул.Юбилейной № 11 до ул.Черемушки	0,1	6	100	-	0,1	-
51	проезд от ул.Гагарина № 29 до ул.Солнечная	0,3	6	100	-	0,3	-
52	проезд от ул.Гагарина, 33 до ул.Черемушки	0,2	6	100	-	0,2	-
53	дорога от ул.Байкальская до пер.Горный	1,0	6	100	-	-	1,0
54	Проезд от ул.Майская до ул.Горная	1,2	6	100	-	-	1,2
55	дорога на Стрелку	1,0	6	100	-	-	1,0
56	проезд от ул. Гагарина до ул. Чапаева №1	0,2	6	100	-	0,2	-
57	проезд от ул.Чапаева, 27 до ул. Гагарина, 22	0,3	6	100	-	0,3	-
58	проезд от ул. Чапаева,47 до ул. Гагарина, 30	0,3		100	-	1,0	-
59	Проезд от ул.Луговая до ул.Горная	1,0		100	-	-	1,0
60	дорога на поле «Маховушка»	2,0		100	-	-	2,0
61	дорога на поле «Загуменная»	2,0		100	-	-	2,0
62	дорога за фабрикой	1,0		100	-	-	1,0
63	продолжение ул.Чапаева,4в до 8а	0,2		100	-	0,2	-
	ИТОГО	63,6			4,1	34,4	25,1

Приложение № 2
к муниципальной программе
«Комплексное развитие
транспортной инфраструктуры
Карлукского Муниципального образования»

Сведения о планируемых значениях показателей муниципальной «Программы комплесного развития транспортной инфраструктуры Карлукского муниципального образования

Целевой показатель	Ед. изм	Значение целевого показателя							
		Первая очередь, 2016-2022 гг							Расчетный срок, 2032
		2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	
Доля автомобильных дорог соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	85	89	94	98	100	100	100	100
Протяженность отремонтированных дорог МО	км	11,37	12	14	16	18	20	22	22
Количество капитально отремонтированных сооружений (мостов)	ед.	0	0	0	1	0	0	0	1
Количество участков автомобильных дорог общего пользования, подлежащих паспортизации на территории МО	ед.	0	0	0	0	0	0	0	0
Количество погибших и пострадавших в результате ДТП.	чел.	5	0	0	0	0	0	0	0
Количество установленных дорожных знаков	ед	0	20	0	0	0	0	0	0
Количество спроектированных и построенных СТО	ед	0	0	0	0	0	0	0	1
Количество спроектированных и построенных тротуаров	ед	0	0	0	0	0	0	0	4
Количество спроектированных и построенных велосипедных дорожек	ед	0	0	0	0	0	0	0	2

Приложение № 3
к муниципальной программе
«Комплексное развитие
транспортной инфраструктуры
Карлукского Муниципального образования»

Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Карлукского муниципального образования предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Наименование мероприятия, индикатор реализации	2016-2022 гг							Расчетный срок, 2032г
	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	
Раздел 6.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.								
Разработка паспортов для внутренних маршрутов, кол-во	-	1	-	-	-	-	-	-
Раздел 6.3.Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства								
Проектирование и строительство СТО в д.Карлук, кол-во	-	-	-	-	-	-	-	1
Раздел 6.4 .Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения								
Строительство пешеходных дорожек и тротуаров д.Карлук, соответствующих нормативным требованиям, кол-во	-	-	-	-	-	-	-	4
Строительство велодорожек д.Карлук, кол-во	-	-	-	-	-	-	-	2

Раздел 6.6 Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения								
Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Обследование искусственных сооружений (мостов) по степени уязвимости, количество	-	1	-	-	-	-	1	1
Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, протяженность, км	11,37	12	14	16	18	20	22	22
Капитальный ремонт искусственных сооружений, количество	-	-	-	1	-	-	-	1
Раздел 6.7 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков.								
Информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Обеспечение образовательного учреждения МО учебно-методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Проведение бесед с учащимися по правилам безопасного движения на дорогах, кол-во в год	2	2	2	2	2	2	2	2
Повышение безопасности при перевозке детей школьным автобусом	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Замена и установка технических средств организации дорожного движения (дорожных знаков) на улицах МО	-	20	-	-	-	-	-	-

Приложение № 4
к муниципальной программе
«Комплексное развитие
транспортной инфраструктуры
Карлукского Муниципального образования»

Финансовое обеспечение муниципальной «Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Карлукского муниципального образования» на 2016-2032годы

Мероприятие	**Первая очередь, 2016-2022 гг**							**Расчетный срок, 2032**
	2016 г.	**2017 г.**	**2018 г.**	**2019 г.**	**2020 г.**	**2021 г.**	**2022 г.**	
Организация транспортного обслуживания населения муниципального образования								
Расходы по перевозке пассажиров на межпоселенческих маршрутах, тыс. руб	188	188	188	188	188	188	188	1692
Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения								
Строительство тротуаров и велодорожек, тыс. руб	0	0	0	0	0	0	0	1700
Приведение в нормативное состояние автомобильных дорог								
Содержание автомобильных дорог III категории в год: -4,5 км асфальтобетон -23,85 км гравийное покрытие	4156	4156	4156	4156	4156	4156	4156	37400

Мероприятие	Первая очередь, 2016-2022 гг							Расчетный срок, 2032
	2016 г.	**2017 г.**	**2018 г.**	**2019 г.**	**2020 г.**	**2021 г.**	**2022 г.**	
Содержание искусственных сооружений в год (1мост)	4,85	4,85	4,85	4,85	4,85	4,85	4,85	43,65
Установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков), тыс. руб	0	130	0	0	0	0	0	0
Ремонт автомобильных дорог, тыс. руб	5505	5820	6790	7760	8730	9700	10670	10670
Капитальный ремонт искусственных сооружений, тыс. руб	0	0	0	49	0	0	0	49
Итого по "Программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Карлукского муниципального образования"								
Всего, тыс. руб	9853	10298	11138	12157	13078	14048	15018	51554
	85591							51554
	137 146							