

Приложение  
к Решению Думы Половино-Черемховского  
муниципального образования  
«16» октября 2019г. №09

**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры  
Половино-Черемховского муниципального образования  
на 2019 - 2032 годы**

с. Половино-Черемхово  
2019 г.

## Содержание

<i>Введение.....</i>	<i>5</i>
<i>1. Паспорт программы .....</i>	<i>7</i>
<i>2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Половино-Черемховского муниципального образования.....</i>	<i>9</i>
<i>2.1 Анализ положения Половино-Черемховского муниципального образования в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации.....</i>	<i>9</i>
<i>2.2 Социально-экономическая характеристика Половино-Черемховского муниципального образования, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса.....</i>	<i>10</i>
<i>2.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....</i>	<i>11</i>
<i>2.4 Характеристика сети дорог Половино-Черемховского муниципального образования, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог.....</i>	<i>13</i>
<i>2.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Половино-Черемховском муниципальном образовании, обеспеченность парковками (парковочными местами).....</i>	<i>14</i>
<i>2.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.....</i>	<i>15</i>
<i>2.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.....</i>	<i>15</i>
<i>2.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств.....</i>	<i>15</i>
<i>2.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения.....</i>	<i>16</i>
<i>2.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.....</i>	<i>17</i>
<i>2.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Половино-Черемховского муниципального образования.....</i>	<i>19</i>
<i>2.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Половино-Черемховского муниципального образования.....</i>	<i>20</i>
<i>2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.....</i>	<i>22</i>
<i>3 Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Половино-Черемховского муниципального образования.....</i>	<i>25</i>

3.1	Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Половино-Черемховского муниципального образования .....	25
3.2	Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории Половино-Черемховского муниципального образования.....	26
3.3	Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	27
3.4	Прогноз развития дорожной сети Половино-Черемховского муниципального образования .....	27
3.5	Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.....	28
3.6	Прогноз показателей безопасности дорожного движения.....	28
3.7	Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.....	29
4	Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.....	30
5	Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	32
5.1	Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	32
5.2	Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.....	32
5.3	Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.....	32
5.4	Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.....	33
5.5	Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.....	34
5.6	Мероприятия по развитию сети дорог.....	34
6	Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры.....	36
6.1	Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков.....	36
6.2	Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем.....	36
6.3	Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения.....	37
6.4	Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения....	38
7	Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству,	39

	<i>реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....</i>	
8	<i>Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....</i>	42
9	<i>Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Половино-Черемховского муниципального образования .....</i>	45

## *Введение*

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

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

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

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

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

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры. Основными целями программы являются:

- обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования;
- обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;
- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;
- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;
- обеспечение условий для управления транспортным спросом;
- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;

- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов. Таким образом, Программа является прогнозно-плановым документом, во-первых, формулирующим и увязывающим по срокам, финансовым, трудовым, материальным и прочим ресурсам реализацию стратегических приоритетов в сфере развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, во-вторых, формирующим плановую основу взаимодействия членов местного сообщества, обеспечивающего и реализацию стратегических приоритетов, и текущее сбалансированное функционирование экономического и социального секторов муниципального образования.

## 1. Паспорт программы

<b>Наименование Программы</b>	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Половино-Черемховского муниципального образования на 2019 - 2032 годы (далее – Программа)
<b>Основание для разработки Программы</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Градостроительный кодекс Российской Федерации;</li> <li>2. Федеральный закон от 06.10.2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;</li> <li>3. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»</li> <li>4. СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».</li> </ol>
<b>Заказчик Программы</b>	<p>Администрация Половино-Черемховского муниципального образования</p> <p>Местоположение: 665046, Иркутская область, Тайшетский район, с. Половино-Черемхово, пер. Юртинский, д. 3</p>
<b>Разработчик Программы</b>	<p>Индивидуальный предприниматель Жеребцова М.А.</p> <p>Местоположение: 355000, Ставропольский край, г. Ставрополь, пр-к. Кулакова, д. 65, сайт: <a href="http://ekonomikproekt.ru">ekonomikproekt.ru</a></p>
<b>Цель Программы</b>	Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Половино-Черемховского муниципального образования, повышение уровня безопасности дорожного движения.
<b>Задачи Программы</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Половино-Черемховского муниципального образования;</li> <li>2. Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;</li> <li>3. Улучшение транспортного обслуживания населения.</li> </ol>
<b>Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры поселения</b>	<p>Индикаторами, характеризующими успешность реализации Программы, станут:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;</li> <li>- количество ДТП произошедших на территории поселения не более 1 случая в год;</li> <li>- снижение количества выбросов вредных веществ в атмосферу от автотранспортных средств на 15 %.</li> </ul>
<b>Сроки и этапы реализации Программы</b>	Мероприятия Программы охватывают период 2019 - 2032 годы. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы),

	<p>предусмотренные программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам.</p> <p>Сроки Программы: 2019-2032 гг. Этапы Программы:  1 этап – 2019-2023 гг.;  2 этап – 2024-2032 гг.</p>
<p><b>Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ремонт дорог местного значения, организация искусственных сооружений на них;</li> <li>- Обслуживание искусственного освещения, замена светильников;</li> <li>- Очистка дорог от снега;</li> <li>- Обустройство пешеходных тротуаров;</li> <li>- Установка средств организации дорожного движения на дорогах общего пользования местного значения;</li> <li>- Строительство автобусного павильона в центре поселения с. Половино-Черемхово;</li> <li>- Организация СТО;</li> <li>- Организация АГЗС в с. Половино-Черемхово;</li> <li>- Организация автостоянок;</li> <li>- Организация безбарьерной среды для маломобильных групп населения</li> </ul>
<p><b>Объемы и источники финансирования Программы</b></p>	<p>Общий объем финансирования Программы составляет в 2019 – 2032 годах – 22 840 тыс. рублей (<b>изменение от 11.11.2020г. №52</b>) за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.</p> <p>Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода.</p>



## **2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Половино-Черемховского муниципального образования**

### **2.1 Анализ положения Половино-Черемховского муниципального образования в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации**

Муниципальное поселение образовано в соответствии с законом Иркутской области «О статусе и границах муниципальных образований Тайшетского района Иркутской области» №100- 03 от 16 декабря 2004 г.

В состав территории Половино-Черемховского муниципального образования входят земли следующих населенных пунктов: село Половино-Черемхово, деревня Еловая, деревня Черемшанка, поселок Урало-Ключи, поселок Точильный, село Конторка, участок Тинская Дача. Административным центром Половино-Черемховского муниципального образования является село Половино-Черемхово.

Половино-Черемховское муниципальное образование расположено на западе Тайшетского района. На севере муниципальное образование граничит с Шиткинским городским поселением, на востоке с Нижнезаимским сельским поселением, на юге с Бирюсинским и Зареченским сельскими поселениями, на юго-западе с Венгерским сельским поселением Тайшетского района, на западе с Красноярским краем. В центральной части поселение граничит с Юринским городским поселением.

По центральной части поселения проходят Транссибирская магистраль и автодорога Р225 «Сибирь».

Сообщение с областным центром осуществляется по железной дороге, с районным центром – по автомобильной дороге – 33 км.

Транспортно-географическое положение поселения относительно благоприятно для жизнедеятельности населения. Ниже представлены основные характеристики поселения, касающиеся его площади, населения и транспортно-географического положения.

Таблица 1

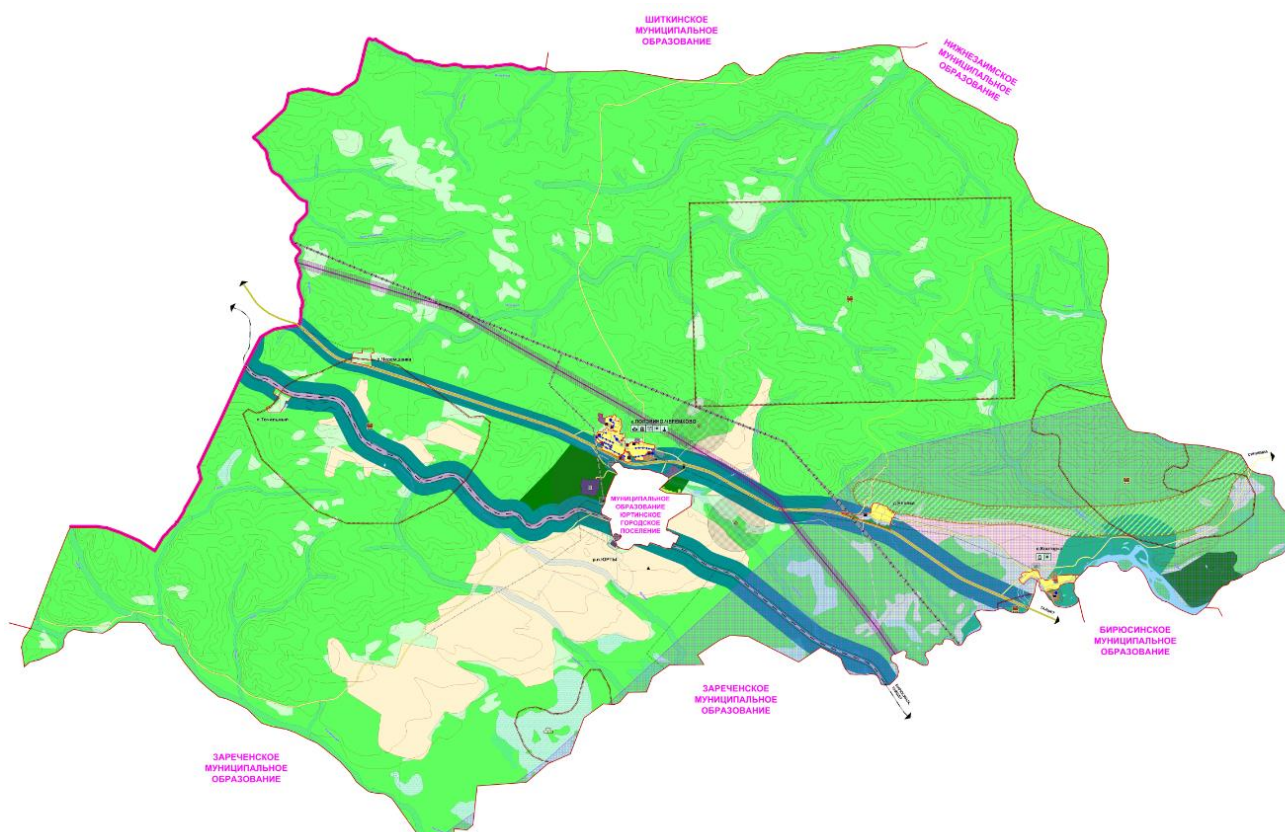
Населенные пункты в составе Половино-Черемховского муниципального образования

Название населенного пункта	Численность населения на 01.01 2019 г., человек	Площадь территории, га	Расстояние населенного пункта до областного центра, км	Расстояние населенного пункта до центра муниципального района, км	Расстояние населенного пункта до ближайших ж/д вокзала, станции, платформы, км	Расстояние населенного пункта до ближайшего автовокзала (автостанции), км	Наличие в населенном пункте или вблизи (до 1 км) остановок общественного транспорта
с. Половино-Черемхово	881	147,5	709	38	4	4	да
с. Конторка	208	67	684	17	17	17	да
д. Черемшанка	23	33	714	43	0	43	нет

пос. Точильный	11	34	708	37	0	37	да
д. Еловая	3	71	700	29	29	29	да
пос. Урало-Ключи	0	5	714	43	0	43	нет
нас.п. Участок Тинская Дача	0	2	757	86	86	86	да

Рисунок 1

Положение территории поселения в пространственной транспортной инфраструктуре



**2.2 Социально-экономическая характеристика Половино-Черемховского муниципального образования, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса**

Численность населения Половино-Черемховского муниципального образования по состоянию на 01.01.2019 г. составила 1126 человек. Основная доля численности приходится на административный центр сельского поселения с. Половино-Черемхово (78,2% от общей численности поселения). Для поселения характерны высокая смертность и низкая рождаемость, определяющие естественную убыль населения, значительные темпы старения населения.

Трудовые ресурсы в поселении характеризуются достаточным уровнем квалификации, значительна доля имеющих среднее образование. Однако эффективность использования этих ресурсов недостаточна, поскольку ограниченность мест приложения труда, вызванная снижением объемов производства, влечет за собой отток квалифицированных кадров в города. Вместе с тем, в поселении, особенно в населенных

пунктах, прилегающих к Московскому тракту и железной дороге, возрастает уровень предпринимательской активности населения.

На протяжении длительного периода основными занятиями для жителей территории являлись заготовка и переработка леса, производство, переработка и реализация продукции животноводства и растениеводства. Лесные ресурсы в настоящее время используются недостаточно рационально. Древесины вывозятся в необработанном виде. Имеют место самовольные порубки леса. Лесозаготовками на территории поселения занимаются ООО «Талинга» и ООО «Грань». Наиболее крупным сельскохозяйственным предприятием является ООО «Конторка».

Обеспечение населения продуктами питания и товарами первой необходимости на территории удовлетворительное как вследствие развитой торговой сети, так и распространения личных подсобных хозяйств.

Площадь жилищного фонда поселения составляет 20300 кв.м.

Среднедушевая обеспеченность общей площадью жилищ 18,8 кв.м.

Жилищный фонд имеет низкий уровень благоустройства. Большинство жилых домов нуждается в ремонте. Степень износа жилого фонда колеблется от 20 до 60%.

Ведется только индивидуальное жилищное строительство.

Автомобильные дороги являются обязательной составной частью любой хозяйственной системы поселения, и, связывая пространственно разделенные территории, делают их доступными и создают благоприятные условия для развития отношений между населенными пунктами.

Ограниченная транспортная доступность районного центра, отсутствие рейсовых автобусов и неудовлетворительное состояние дорог, неблагоприятно сказываются в целом на уровень жизни населения Половино-Черемховского муниципального образования.

Все вышесказанное позволяет сделать вывод о том, что существенным ограничением социально-экономического развития поселения с точки зрения транспортного фактора можно считать:

- сезонная проходимость части автодорог;
- неорганизованность пассажирских перевозок до районного центра (г. Тайшет).

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

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии территорий. Уровень транспортного обеспечения существенно влияет на градостроительную ценность территории. Задача развития транспортной инфраструктуры – создание благоприятной среды для жизнедеятельности населения, нейтрализация отрицательных климатических факторов и обеспечение доступности услуг социальной сферы.

Текущее состояние и ограничения развития транспортной сети Половино-Черемховского муниципального образования предопределены равнинным слабопересеченным рельефом тайги Сибири с относительно однородным низким уровнем освоения территории.

Транспортная сеть поселения представлена автомобильным, трубопроводным и железнодорожным транспортом.

Основа транспортной системы сельского поселения – автодорога «Красноярск –

Иркутск». На территории сельского поселения большое число (а также суммарная протяженность) бесхозных и лесовозных автодорог, часть из которых выполняет общепользовательские функции.

Сеть автодорог общего пользования представлена преимущественно дорогами муниципального значения. Также на территории поселения имеется участок автодороги М-53 «Байкал».

Транспортно-дорожная инфраструктура в пределах поселения представлена АЗС.

Транспортное обслуживание населения находится в неудовлетворительном состоянии. Жители поселения могут воспользоваться автомобильным и железнодорожным транспортом для удовлетворения потребностей в транспортной мобильности. При этом дорожная сеть представлена дорогами низших технических категорий (4 и 5), находящихся в удовлетворительном и неудовлетворительном состоянии.

Надежность транспортной сети поселения недостаточная. При выходе из строя одного-двух фрагментов автодорожной сети значительная часть площади поселения будет находиться в транспортной изоляции.

Общая протяженность автодорог местного значения в пределах поселения на 01.01.2019 г. составляет 15,2 км., в том числе:

- с усовершенствованным покрытием – 2.7 км;
- с гравийным покрытием – 12.5 км.

На территории поселения имеется 2 деревянных моста.

Основными проблемами в дорожном хозяйстве являются:

- низкие технико-эксплуатационные характеристики автомобильных дорог,
- отставание темпов ремонта автомобильных дорог с твердым покрытием от требуемых сроков службы дорожных одежд.

Автомобильные дороги подвержены влиянию окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Для соответствия нормативным требованиям автомобильных дорог необходимо выполнение следующих видов дорожных работ: капитальный ремонт, реконструкция и содержание.

Состояние сети дорог определяется своевременностью и качеством выполнения этих работ и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

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 не отремонтированных участков, увеличению количества участков с уровнем загрузки выше нормативного и участков с неудовлетворительным транспортно-эксплуатационным состоянием, на которых необходимо проведение реконструкции.

Для улучшения показателей по Половино-Черемховскому муниципальному образованию необходимо увеличение средств, выделяемых на приведение в нормативное состояние автомобильных дорог.

**2.4 Характеристика сети дорог Половино-Черемховского муниципального образования, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог**

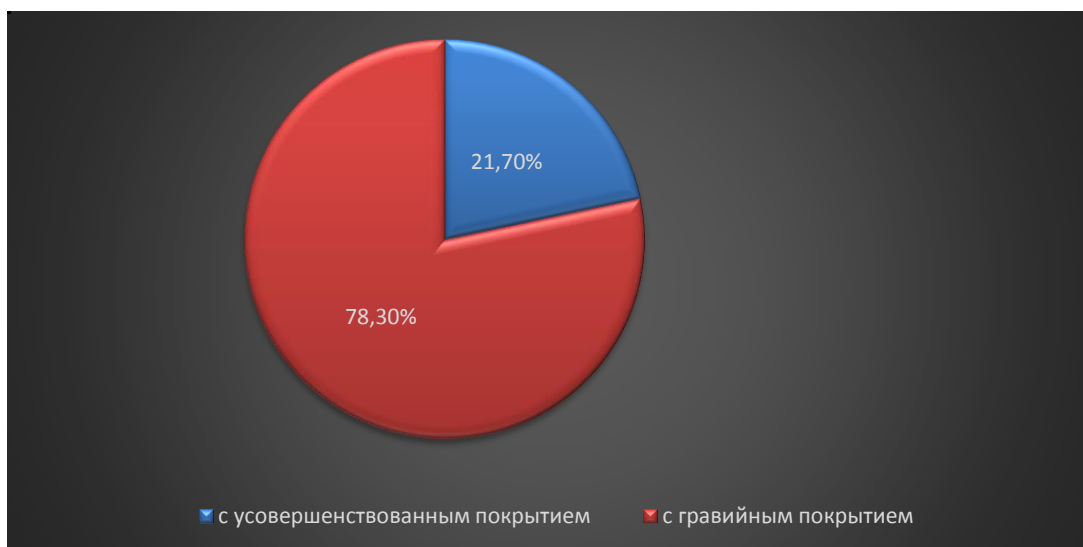
Перечень и характеристика дорог местного значения с указанием типа покрытия, представлен в таблице 2. Все автодороги предназначены для не скоростного движения. Большинство дорог общего пользования местного значения имеют гравийное покрытие, поддержание которого осуществляется за счет текущего ремонта.

Таблица 2

Перечень и характеристика дорог местного значения

Название улицы	Тип покрытия	Длина	Примечание (состояние удовл., неудовл., наличие знаков, скоростное огранич)	Категория
село Половино-Черемхово, пер.Юртинский	с усовершенствованным покрытием	0,6	состояние удовл., наличие знаков	IV
село Половино-Черемхово, ул. Тракторная	с усовершенствованным покрытием	2,1	состояние удовл., наличие знаков	IV
село Половино-Черемхово, ул. Зелёная	гравийное	2,0	состояние удовл.	IV
село Половино-Черемхово, ул. Юбилейная	гравийное	0,5	состояние удовл.	IV
село Половино-Черемхово, пер.Пионерский	гравийное	1,0	состояние удовл.	IV
село Половино-Черемхово, ул. Комсомольская	гравийное	1,0	состояние удовл.	IV
село Половино-Черемхово, ул. Корякина	гравийное	0,8	состояние удовл.	IV
село Половино-Черемхово, ул. Лесная	гравийное	0,8	состояние удовл.	IV
село Конторка, ул. Тракторная	гравийное с усовершенствованным покрытием	2,8 0,6	состояние удовл.	IV
деревня Еловое, ул.Колхозная	гравийное	1,5	состояние удовл.	IV
деревня Черемшанка, ул. Новые Русские	гравийное	0,7	состояние удовл.	IV
Поселок Точильный, ул. Рабочая	гравийное	0,8	состояние удовл.	IV

Рисунок 2



Участки дорог с перегруженным дорожным движением на улично-дорожной сети поселения не выявлены.

Скорость движения на дорогах поселения составляет 60-40 км/час.

Отдельных замеров интенсивности движения потоков транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования местного значения на территории муниципального образования в границах населенного пункта – не проводилось.

Несмотря на то, что администрация Половино-Черемховского муниципального образования в последние годы уделяет большое внимание развитию и совершенствованию транспортной инфраструктуры, улучшению качества их содержания, проблема недостаточности финансирования остается одной из основных проблем дорожного хозяйства. В условиях недостаточного финансирования дорожная инфраструктура неуклонно разрушается и теряет свои технико-эксплуатационные качества, что влечет ускоренное разрушение как самих элементов автомобильной дороги, так и автотранспортных средств, обуславливает повышение издержек пользователей автодорог.

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.

Для эффективного решения проблем транспортной инфраструктуры необходимо продолжение системной реализации мероприятий, направленных на комплексное развитие транспортной сети в соответствии с социально-экономическими и градостроительными темпами развития муниципального образования и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

### ***2.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Половино-Черемховском муниципальном образовании, обеспеченность парковками (парковочными местами)***

Автомобильный парк Половино-Черемховского муниципального образования преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам.

Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях. Парковочные места имеются у объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

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

Общественный пассажирский транспорт играет существенную роль в экономике муниципального образования, так как именно маршрутный транспорт является основным способом перемещения пассажиров, где наблюдается высокий спрос пассажиропотока.

Транспортное обслуживание населения Половино-Черемховского муниципального образования находится в неудовлетворительном состоянии. Жители поселения могут воспользоваться лишь автомобильным транспортом для удовлетворения потребностей в транспортной мобильности либо в пешем порядке.

Существует острая необходимость в организации пассажирских перевозках до районного центра (г. Тайшет) для нормального обеспечения жизнедеятельности Половино-Черемховского муниципального образования.

## ***2.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения***

На территории муниципального образования в настоящее время отсутствует скоординированная политика развития пешеходного и велосипедного движения из-за отсутствия бюджетного финансирования.

Перемещение пешеходов происходит в основном по проезжим частям улиц, в отдельных случаях по пешеходным тротуарам в тех местах где они имеются в наличии.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены.

Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями правил дорожного движения по дорогам общего пользования.

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

На территории Половино-Черемховского муниципального образования по всем улицам запрещено движение грузовым автомобилям. Организации, занимающиеся грузоперевозками отсутствуют.

Выполнение работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения выполняются в соответствии с муниципальным контрактом, заключенным Администрацией Половино-Черемховского муниципального образования с подрядной организацией, победившей в аукционе (в соответствии действующим законодательством). Основная цель проводимых работ является - обеспечение в период действия муниципального контракта соответствующего уровня содержания

автомобильных дорог, а также снижения уровня дорожно-транспортных происшествий, сопутствующими условиями которых явились неудовлетворительные дорожные условия.

Проверка качества выполнения работ осуществляется по согласованному графику, с составлением итогового акта оценки качества содержания муниципальных автодорог в соответствии с утвержденными критериями.

В целом, работы, проводимые дорожными службами на территории Половино-Черемховского муниципального образования можно охарактеризовать высокой оценкой.

## ***2.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения***

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из важных социально-экономических задач общегосударственного значения. Проблема аварийности, связанной с автомобильным транспортом, в последнее десятилетие приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Анализ динамики основных показателей аварийности свидетельствует о том, что уровень дорожно-транспортного травматизма остается достаточно высоким и имеет тенденцию к росту.

Основными факторами, определяющими причины высокого уровня аварийности и наличие тенденций к дальнейшему ухудшению ситуации, являются:

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- уменьшение перевозок общественным транспортом и увеличение перевозок личным транспортом;
- нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяженностью улично-дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки;
- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны

участников дорожного движения, отсутствие должной моральной ответственности за последствия невыполнения требований ПДД;

- низкое качество подготовки водителей, приводящее к ошибкам в управлении транспортными средствами и оценке дорожной обстановки, низкая личная дисциплинированность, невнимательность и небрежность.

Обеспечение безопасности дорожного движения на уровне муниципального образования как правило решается за счет:

- сокращение дорожно-транспортного травматизма;
- усиление контроля за эксплуатационным состоянием автомобильных дорог, дорожных сооружений.

При этом в муниципальном образовании ограничиваются следующими первоочередными мероприятиями:

- установка, замена дорожных знаков;
- содержание дорог, ремонт проезжей части автодорог, ямочный ремонт и частичное асфальтирование дорог;



- выпилковка деревьев с участков дорог с опасными сочетаниями радиусов кривых в плане углов поворота.

Сведения о состоянии безопасности дорожного движения формируются ежегодно в соответствии с требованиями приказа Росстата от 21.01.2014 № 42 "Об утверждении статистического инструментария для организации Министерством внутренних дел Российской Федерации федерального статистического наблюдения за состоянием безопасности дорожного движения" начиная с отчета по итогам 2014 года (форма федерального статистического наблюдения № 1-БДД «Сведения о состоянии безопасности дорожного движения»).

В соответствии информацией, полученной с официального сайта Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации: <http://stat.gibdd.ru>, за 2018 год на территории Тайшетского района зафиксировано 72 ДТП, 20 чел. погибших, 67 раненых, 23,0% степень тяжести последствий.

Данные смежных районов: Чунский район – 35 ДТП, 4 чел. погибших, 38 раненых, 9,5% степень тяжести последствий; Нижнеудинский район – 103 ДТП, 11 чел. погибших, 128 раненых, 7,9% степень тяжести последствий.

Ввиду вышесказанного, можно сказать о низкой оценке уровня безопасности дорожного движения на территории Тайшетского района.

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

Негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения, вызываемые дорожными перевозками, может быть разделена на три основные группы: локальное, региональное и глобальное.

К локальному виду воздействия относятся:

Влияние на здоровье: вызывается угарным газом (СО), углеводородами, окислами азота, твердыми составляющими выбросов автотранспорта (включая углерод, сульфаты и свинец), а также вторичными фотохимическими токсинами.

Влияние на гигиенические условия: воздействие шума и вибрации от дорожного движения.

Разрушение конструкционных материалов транспортных средств и дорожных сооружений под действием серных и азотных составляющих выбросов автотранспорта, а также оксидов фотохимического происхождения.

Само существование дорожной сети оказывает негативное воздействие на окружающую среду, нарушая природный баланс.

Содержание автодорожной сети: использование солей и других химикатов при зимнем содержании, производство ремонтных работ, удаление растительности вдоль дорог для обеспечения видимости оказывают негативное воздействие на почву, грунтовые воды и растительность. Эти эффекты незамедлительно появляются в большинстве крупных городов вместе с развитием транспортной сети. Они наиболее ощутимы и поэтому лучше изучены.

К региональному виду воздействия относятся:

Подкисление (ацилирование) почв, происходящее под действием серных и азотных составляющих.

Насыщение воздуха азотом, вызываемое азотными составляющими.

Увеличение концентрации тропосферного (низкоуровневого) озона и влияние на растительность. Этот эффект вызывается действием вторичных токсинов, получающихся из углеводородов и окислов азота.

Разрушение конструкционных материалов под действием серных и азотных составляющих, а также оксидов фотохимического происхождения.

К глобальному виду воздействия относятся:

Парниковый эффект. Вызывается действием углекислого газа (CO<sub>2</sub>), метана (CH<sub>4</sub>), озона (O<sub>3</sub>), фреонов (CFC) и т.д. Истощение слоя стратосферного (высокоуровневого) озона. Вызывается действием фреонов (CFC), оксида азота (N<sub>2</sub>O).

Глобальные эффекты, особенно парниковый эффект, по расчетам экологов будут иметь долговременное развитие. Это значит, что даже когда вредное воздействие, вызывающее эти проблемы, будет под контролем, природные процессы, уже вовлеченные в глобальные изменения, будут продолжаться еще долгое время.

Негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду можно подразделить на три группы:

- факторы транспортного потока, включающие в себя загрязнение воздуха, акустическое загрязнение, вибрацию;
- факторы автомагистрали, включающие в себя визуальное внедрение, эффект “разделения”, изменение землепользования и разрушение почв;
- конструкционные факторы, включающие в себя шум и загрязнение воздуха при строительстве дорожных объектов.

В настоящее время в распоряжении администрации поселения отсутствуют актуальные данные о загрязнении атмосферного воздуха, замеров и обследования шумового воздействия в связи с этим оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения выполнялась методом экспертного опроса.

По результатам оценки негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду не превышает допустимые пределы, установленные действующим законодательством

При оценке учитывать следующие основные загрязняющие вещества и их источники негативное

Таблица 3

Основные загрязняющие вещества и их источники

Загрязняющее вещество	Основные источники	Стандарт ПДК
Угарный газ CO	выхлопы автотранспорта, некоторые произв. процессы	10 мг/м <sup>3</sup> в течении 8 ч. 40 мг/м <sup>3</sup> в течении 1 ч.
Оксид серы SO <sub>2</sub>	тепловые и электростанции, использующие серосодержащие нефтяные продукты или уголь, производство серной кислоты	80 мкг/м <sup>3</sup> в течении года, 365 мкг/м <sup>3</sup> в течении 24 ч.
Взвешенные твердые частицы	выхлопы автотранспорта, произв. процессы, сжигание мусора, тепловые и электростанции, реакция загрязняющих веществ в атмосфере	75 мкг/м <sup>3</sup> в течении года, 260 мкг/м <sup>3</sup> в течении 24 ч.

Загрязняющее вещество	Основные источники	Стандарт ПДК
Свинец Pb	выхлопы автотранспорта, плавильные печи, производство батареек	1,5 мкг/м <sup>3</sup> в течении 3 мес. 260 мкг/м <sup>3</sup> в течении 24 ч.
Оксиды азота NO, NO <sub>2</sub>	выхлопы автотранспорта, тепловые и электростанции, производство азотной кислоты, взрывы, заводы удобрений	100 мкг/м <sup>3</sup> в год для NO <sub>2</sub> ,
Фотохимические оксиды, озон O <sub>3</sub> , пероксиацетил нитрат, альдегиды	фотохимическая реакция окислов азота и углеводородов под действием солнечного света	235 мкг/м <sup>3</sup> в 1 час
Не метановые углеводороды - этан, этилен, пропан, бутан, пентан, ацетилен	выхлопы автотранспорта, произв. процессы, сжигание мусора, испарение растворителей, сжигание топлива	нет данных
Углекислый газ CO <sub>2</sub>	Любые источники горения	Способен причинить вред здоровью при концентрации 4400 мг/м <sup>3</sup> за 2-8 часов

Снижение вредного воздействия всех видов транспорта на здоровье человека и окружающую среду достигается за счет перехода на применение транспортных средств, работающих на экологических видах топлива (компримированный газ, электроэнергия) и альтернативных источниках энергии, а также снижение энергоёмкости транспортных средств. Для этого надзорными органами предполагается усиление контроля технического состояния эксплуатируемых транспортных средств по экологическим показателям, ограничения выбросов и утилизации отходов транспортных предприятий.

### ***2.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Половино-Черемховского муниципального образования***

Развитие транспортного комплекса Половино-Черемховского муниципального образования на расчётный срок до 2032 г. предполагает главной целью обеспечение жителям и гостям комфортных и рациональных передвижений по поселению для удовлетворения трудовых, бытовых и социально-культурных нужд. Транспортная инфраструктура должна служить обеспечению указанной цели при условии соблюдения требований к комфортности городской среды, экологичности, соблюдения условий для безопасного движения, созданию среды, доступной маломобильным группам населения, сохранении культурного наследия.

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры разработаны на основе тщательного и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Приоритетными направлениями развития транспортной инфраструктуры являются:

- текущий ремонт дорог;
- повышение качества транспортных услуг, улучшение условий и безопасности всех участников дорожного движения;
- улучшения качества жизни горожан за счет повышения транспортной доступности, снижения времени передвижения на общественном и личном транспорте, повышения уровня информирования всех участников движения, снижения транспортной

усталости горожан;

- уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду вследствие более эффективной организации транспортных потоков.

Отсюда вытекают новые требования к транспортной системе, а именно, переход от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития. Это, прежде всего, предполагает более эффективное производительное качественное использование имеющегося потенциала и, в частности, переход к более качественным транспортным услугам.

### ***2.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Половино-Черемховского муниципального образования***

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

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 31.12.2017);
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 31.12.2017);
3. 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» (ред. от 05.12.2017);
4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 26.07.2017);
5. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (ред. от 20.12.2017);
6. Федеральный закон от 10.01.2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» (ред. от 31.12.2017);
7. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (ред. от 13.02.2018);
8. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
9. Государственный стандарт РФ ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения».
10. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;
11. Схема территориального планирования Иркутской области;
12. Схема территориального планирования Тайшетского района Иркутской области;
13. Генеральный план Половино-Черемховского муниципального образования;
14. Правила землепользования и застройки Правила землепользования и застройки муниципального образования Тайшетского района Иркутской области.

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

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

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. от 29.12.2017 г.), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 31.12.2017 г.), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

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

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сельского 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.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Половино-Черемховского муниципального образования должна обеспечивать сбалансированное,

перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения. Программа позволит обеспечить:

- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;
- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;
- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселения;
- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;
- условия для управления транспортным спросом;
- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

### ***2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры***

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 использованием 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. Проведенный анализ эффективности работ по текущему ремонту и ремонту путем замены верхнего слоя покрытия показывает, что при объеме работ, превышающем 20% от общей площади покрытия, текущий ремонт является неэффективным. Поэтому в Программе предпочтение отдается капитальному ремонту.

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 Половино-Черемховского муниципального образования позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

- 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 внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования;
- риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту внутрипоселковых автомобильных дорог 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.

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

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

В целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение транспортной доступности районов всех населенных пунктов Половино-Черемховского муниципального образования, обеспечение комплексной безопасности и устойчивости транспортной инфраструктуры, создание безопасных условий движения по улично-дорожной сети на территории поселения было выделено финансирование из дорожного фонда на содержание и ремонт улично – дорожной сети (в соответствии с статистическими данными Росгосстата РФ). Данные представлены в таблице 4.

Таблица 4

Объемы финансирования мероприятий по содержанию и ремонту улично –  
дорожной сети

Показатель	Ед. изм.	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Дорожное хозяйство (дорожные фонды)	тыс. руб.	853	330	536	472	654	458	1161

Для эффективного решения проблем транспортной инфраструктуры необходимо продолжение системной реализации мероприятий, направленных на комплексное развитие транспортной сети в соответствии с социально-экономическими и градостроительными темпами развития муниципального образования и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, заключенным по результатам проведения аукционов согласно титульному списку благоустройства Половино-Черемховского муниципального образования, капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по результатам проведения аукционов в объеме выделенных денежных средств.



### ***3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Половино-Черемховского муниципального образования***

#### ***3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Половино-Черемховского муниципального образования***

Поселение имеет некоторый стартовый социально-экономический потенциал, который позволяет при эффективном его использовании рассчитывать на оздоровление, стабилизацию, на подъем экономики.

Поселение располагает земельными ресурсами для производственного использования, свободными производственными площадями, которые могут быть повторно использованы, с соответствующей реконструкцией.

Хозяйственный комплекс в обозримой перспективе может быть ориентирован на потребности внутреннего и внешнего рынков с приоритетом продуктов углубленной переработки сельскохозяйственной продукции, древесины.

Использование потенциала лесных земель должно строиться на полной реализации полезностей леса – средоформирующих, сырьевых, продовольственных, лекарственных, кормовых, охотничьих, рекреационных и т.д. в соответствии с лесохозяйственным регламентом Тайшетского лесничества агентства лесного хозяйства Иркутской области.

Как и весь Тайшетский район поселение расположено в зоне рискованного земледелия. Вместе с тем, почвенно-климатические и экологические условия позволяют вести экологически чистое сельскохозяйственное производство. Растениеводческий потенциал почв пашни и пригодных кормовых угодий несколько ниже среднеобластного.

Отсутствие у государства четкой программы поддержки сельскохозяйственных товаропроизводителей всех форм собственности – значимое препятствие на пути эффективного развития сельскохозяйственного производства и личных подсобных хозяйств.

Низкий платежеспособный спрос населения в отношении продуктов с повышенным качеством не стимулирует возможность производства экологически чистых продуктов.

Развитие личных подсобных хозяйств сдерживают трудности с обеспечением кормами; низкие цены на реализуемую сельскохозяйственную продукцию; отсутствие гарантированных рынков сбыта; отсутствие заготовительной деятельности; ограниченные меры государственной поддержки; преобладание мало механизированного труда.

Однако, с учетом социально-экономической ситуации в стране вероятно необходимость сохранения и развитие самозанятости и самообеспечения населения путем развития личного подсобного хозяйства, охоты, рыболовства.

В перспективе возможно более широкое использование минерально-сырьевых ресурсов поселения.

Степень реализации возможных направлений развития поселения определяется социально-экономической ситуацией в стране и в Иркутской области, действующей в разные периоды развития поселения, состоянием законодательно-нормативной базы и правоприменительной практики ее использования.

Генеральным планом Половино-Черемховского муниципального образования предлагается следующее функциональное зонирование территории в части жилищной застройки:

Жилая зона включает в себя усадебную застройку (индивидуальную и малоэтажную многоквартирную). Предусматривается возможность формирования усадебной застройки на уже освоенных под жилье территориях путем замещения ветхого фонда и укрупнения фонда блокированных малоэтажных домов с приусадебными участками в с. Половино-Черемхово и с. Конторка.

Генеральным планом определены новые территории под размещение усадебной индивидуальной жилой застройки в с. Половино-Черемхово и с. Конторка, за существующими границами этих населенных пунктов, на неиспользуемых и незастроенных территориях поселения.

В с. Половино-Черемхово Генеральным планом предлагается:

- на первую очередь (2022 г.) – территория для развития социально-бытовой инфраструктуры в общественно-деловом центре;
- на расчетный срок (2032 г.) – территория для развития жилищного строительства (размещение усадебной застройки (индивидуальной и многоквартирной)).

Ориентировочная площадь территории – 11,01 га, из расчета коэффициента семейности =2,5, здесь смогут проживать 122 человек.

В с. Конторка Генеральным планом предлагается:

- на расчетный срок (2032 г.) – территория для развития жилищного строительства (размещение усадебной застройки (индивидуальной и многоквартирной)).

Ориентировочная площадь территории – 29, 4 га, из расчета коэффициента семейности =2,5, здесь смогут проживать 320 человек.

Генеральным планом не предусмотрено размещение новой усадебной застройки (индивидуальной и малоэтажной многоквартирной) в остальных населенных пунктах.

*Оценка численности населения.* В силу значительной неопределенности социально – экономической и демографической ситуации (и в том числе миграционной ситуации) в стране, Иркутской области и на территории Тайшетского района перспективная численность населения поселения на расчетный срок может быть оценена сугубо ориентировочно в 0,85 – 0,9 тыс. человек, на первую очередь – 0,9 тыс. человек.

### ***3.2 Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории Половино-Черемховского муниципального образования***

Все автодороги, на которых предусматривается регулярное движения автобусов общего пользования (по регулярным маршрутам) и крупнотоннажных транспортных средств должны иметь соответствующую проходимость (не ниже 4 категории, с хорошим или с удовлетворительным состоянием полотна автодороги).

В прогнозном периоде рекомендуется:

- обеспечить подъезд по автодорогам с твердым покрытием для всех населенных пунктов с населением более 50 человек (в расчетном году), а для всех населенных пунктов

с населением более 10 человек (в расчетном году) – подъезд по автодорогам с усовершенствованным покрытием;

- связать все населенные пункты с постоянным населением более 100 человек регулярным автобусным сообщением (не менее трех раз в сутки) с районным центром, а для населенных пунктов от 50 до 200 человек – не менее одного раза в сутки;
- создать и реконструировать павильоны ожидания прибытия автобусов на всех автодорогах, на которых проходит автобусный транспорт общего пользования, и, в первую очередь – в центре поселения с. Половино-Черемхово.

### ***3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта***

В период реализации Программы, транспортная инфраструктура по видам транспорта не претерпит существенных изменений. В границах Половино-Черемховского муниципального образования преобладающим останется автомобильный транспорт.

В области воздушного транспорта рекомендуется создание вертолетной площадки для нужд рекреации, экстренной медицинской помощи и для возможной ликвидации чрезвычайных ситуаций в с. Половино-Черемхово.

В области развития железнодорожного транспорта предусматривается строительство второго пути на участке Абакан – Тайшет.

При увеличении туристической активности предполагается создание автокемпинга (в с. Половино-Черемхово).

Для создания экологически благоприятной среды жизнедеятельности в пределах поселения рекомендуется строительство шумозащитных сооружений (высотой не менее 5 метров) вдоль трасы М-53 «Байкал» в черте населенного пункта или ближе, чем в 300 метрах от границы поселения.

### ***3.4. Прогноз развития дорожной сети Половино-Черемховского муниципального образования***

Прогноз развития дорожной сети поселения выполнен с учетом требований, устанавливаемых в нормативах градостроительного проектирования поселения, которые согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации относятся к местным нормативам градостроительного проектирования.

Нормативы градостроительного проектирования поселения, устанавливают совокупность расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами местного значения поселения, относящимися к областям, указанным в пункте 1 части 5 статьи 23 Градостроительного кодекса Российской Федерации, в том числе и к автомобильным дорогам местного значения.

Согласно п. 1.2 «Автомобильные дороги местного значения в границах населенных пунктов поселения» Нормативов градостроительного проектирования Половино-Черемховского муниципального образования Тайшетского района Иркутской области:

Минимально допустимый уровень обеспеченности населения протяженностью УДС в границах населенных пунктов поселения - 2,4 км на поселение.

Максимально допустимый уровень территориальной доступности объектов УДС не устанавливается.

### **3.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения**

Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей представлен в таблице 5.

Таблица 5

Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей в Половино-Черемховском муниципальном образовании

Показатель	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2032
Количество легковых автомобилей у населения, ед.	282	283	283	292	297	258
Уровень автомобилизации, ед./1000 чел.	250	255	259	272	281	287

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а также для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. В Половино-Черемховском муниципальном образовании на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется. Средняя скорость движения на дорогах поселения по-прежнему останется в пределах 40-60 км/час.

### **3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

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:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети всех населённых пунктов;
- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования – установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

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

### ***3.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения***

В период действия программы, не предполагается изменение структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Изменения центров транспортного тяготения не предвидится. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности в связи с чем, усилится загрязнение атмосферы выбросами в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ и увеличением воздействия шума на здоровье человека.

#### **4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта**

В ходе разработке Программы с учетом результатов моделирования функционирования транспортной инфраструктуры, оценки вариантов изменения транспортного спроса и установленных целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры были выделены три принципиальных варианта развития транспортной инфраструктуры:

Вариант №1 «Оптимистичный».

Основной сценарий: развитие происходит в полном соответствии с положениями генерального плана и требованиями технических регламентов с реализацией всех предложений по реконструкции и строительству объектов транспортной инфраструктуры. Финансирование осуществляется из бюджета поселения в размере 100 % необходимого для исполнения полномочий в дорожно-транспортной сфере.

Вариант №2 «Реалистичный».

Основной сценарий: развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности, сложившихся на территории поселения центров тяготения. Вариант предполагает реконструкцию существующей улично-дорожной сети и строительство отдельных участков дорог. Финансирование осуществляется в минимальном размере по основным направлениям развития транспортной инфраструктуры.

Вариант №3 «Пессимистичный».

Основной сценарий: обеспечение безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно-восстановительных работ. Финансирование мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры фактически не осуществляется.

Сравнения целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры каждого варианта осуществлялись с базовыми показателями.

В качестве базовых показателей, были приняты показатели, характеризующие существующее состояние транспортной инфраструктуры (без учета реализации предлагаемых в рамках программы мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры).

В рамках реализации данной Программы принят третий вариант развития транспортной инфраструктуры как наиболее вероятный в сложившейся ситуации.

Таблица 6

Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры

Наименование целевого показателя	Ед. изм.	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2032
Общая протяженность улично-дорожной сети и дорог местного значения	км	15,2	15,2	15,2	15,2	15,2	15,2
Индекс нового строительства	%	0	0	0	0	0	0
Количество автомобилей у населения	ед.	282	283	283	292	297	258
Уровень автомобилизации	ед./1000	250	255	259	272	281	287

населения	чел.						
Количество ДТП, произошедших на территории поселения	ед.	1	1	1	1	1	1
ДТП с пострадавшими	ед.	0	0	0	0	0	0
Погибших при ДТП	ед.	0	0	0	0	0	0
Раненных при ДТП	ед.	0	0	0	0	0	0
Количество детей, пострадавших при ДТП	ед.	0	0	0	0	0	0
Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте	км.	11,9	10,6	9,8	9,1	8,3	3,0
Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%	78,3	70	65	60	55	20
Протяженность пешеходных дорожек	п.м	0	0	0	0	0	0
Протяженность велосипедных дорожек	п.м	0	0	0	0	0	0
Обеспечение транспортного обслуживания населения	%	100	100	100	100	100	100
Количество путепроводов, многоуровневых развязок	шт.	0	0	0	0	0	0
Количество автозаправочных станций	шт.	3	3	3	3	3	3
Количество топливораздаточных колонок	шт.	6	6	6	6	6	6
Количество СТО	шт.	1	1	1	1	1	1
Количество постов на СТО	шт.	1	1	1	1	1	1
Обеспечение автомобильными парковками	%	100	100	100	100	100	100

## ***5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры***

### ***5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта***

В соответствии с Генеральным планом Половино-Черемховского муниципального образования на перспективу, в области воздушного транспорта рекомендуется создание вертолетной площадки для нужд рекреации, экстренной медицинской помощи и для возможной ликвидации чрезвычайных ситуаций в с. Половино-Черемхово.

В области развития железнодорожного транспорта предусматривается строительство второго пути на участке Абакан – Тайшет.

При увеличении туристической активности предполагается создание автокемпинга (в с. Половино-Черемхово).

Для создания экологически благоприятной среды жизнедеятельности в пределах поселения рекомендуется строительство шумозащитных сооружений (высотой не менее 5 метров) вдоль трасы М-53 «Байкал» в черте населенного пункта или ближе, чем в 300 метрах от границы поселения.

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

В соответствии с Генеральным планом Половино-Черемховского муниципального образования рекомендуется:

– обеспечить подъезд по автодорогам с твердым покрытием для всех населенных пунктов с населением более 50 человек (в расчетном году), а для всех населенных пунктов с населением более 10 человек (в расчетном году) – подъезд по автодорогам с усовершенствованным покрытием.

– связать все населенные пункты с постоянным населением более 100 человек регулярным автобусным сообщением (не менее трех раз в сутки) с районным центром, а для населенных пунктов от 50 до 200 человек – не менее одного раза в сутки.

– создать и реконструировать павильоны ожидания прибытия автобусов на всех автодорогах, на которых проходит автобусный транспорт общего пользования, и, в первую очередь – в центре поселения с. Половино-Черемхово.

### ***5.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства***

В соответствии с Генеральным планом Половино-Черемховского муниципального образования рекомендуется:

– для развития рекреации на территории поселения рекомендуется создание автосервисных комплексов, включающих автостоянку в с. Половино-Черемхово; а также создание площадки для отдыха водителей автотранспорта (что необходимо на перспективу для улучшения автотранспортного обслуживания предприятий и



организаций, а также жителей поселения).

– в связи с частичным переходом на газомоторное топливо необходимо организовать АГЗС в с. Половино-Черемхово.

В дальнейшем возможно предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом норм обеспеченности. На некоторых парковочных местах возле общественных зданий для автомобилей маломобильных групп населения должны быть определены места с установкой дорожных знаков ПДД 8.17 «Инвалиды», 6.4 «Парковка (парковочное место)».

Хранение и обслуживание грузовых автомобилей предусматривается на существующих и резервируемых на расчетный срок территориях, предназначенных для автотранспортных, промышленных и коммунально-складских предприятий. Хранение ведомственных автомобилей рекомендуется на территориях ведомств, которым они принадлежат.

Организация стоянок для постоянного хранения автомобилей возможна в производственной зоне, зоне общественно-жилого назначения, жилой зоне. В рекреационной зоне, а также в зоне специального назначения допускается обустройство мест временного хранения автомобилей. Размещение гаражей на сегодняшний день не требуется, так как в населенных пунктах дома в жилой застройке имеют приквартирные участки, обеспечивающие потребность в местах постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей.

#### ***5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения***

В соответствии с Генеральном планом Половино-Черемховского муниципального образования для сокращения травматизма на дорогах рекомендуется:

- создание постоянного освещения в пределах населенных пунктов в темное время суток вдоль всех автомобильных дорог;
- создание ИДН (искусственных дорожных неровностей) во всех населенных пунктах с числом жителей более 500 чел.

Программой предусматривается создание без барьерной среды для маломобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесённых к созданию без барьерной среды.

Мероприятия по данному разделу:

1. Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением;
2. Устройство велодорожек в поперечном профиле главных улиц;
3. Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию без барьерной среды;
5. Организация пешеходных переходов;
6. Организация тротуаров в районах перспективной застройки.

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.

### ***5.5. 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 на дорогах местного значения не планируются.

### ***5.6. Мероприятия по развитию сети дорог***

В целях развития сети дорог поселения необходимо:

- Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения. 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.

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

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Развитие транспорта на территории муниципального образования должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федерального, регионального, муниципального. Транспортная система поселения является элементом транспортной системы района и региона, поэтому решения всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не могут быть решены только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней.

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

Основные направления развития транспортной инфраструктуры на федеральном уровне определены транспортной стратегией Российской Федерации, утверждённой распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р.

Стратегическая цель развития транспортной системы в соответствии с Транспортной стратегией - удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных качественных транспортных услугах.

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 (в противном случае конкурентной среды не будет).

В современных рыночных условиях, в которых работает инвестиционно-строительный комплекс, произошли коренные изменения в подходах к нормированию тех или иных видов затрат, изменилась экономическая основа в строительной сфере. В настоящее время существует множество методов и подходов к определению стоимости строительства, изменчивость цен и их разнообразие не позволяют на данном этапе работы точно определить необходимые затраты в полном объеме.

Предложенная структура улично-дорожной сети максимально решает транспортные проблемы: обеспечивает необходимыми связями населенные пункты, повышает плотность главных и основных улиц, обеспечивает удобные выходы на региональные автодороги, а также решает проблему движения грузового транспорта в обход районов жилой застройки.

## ***6 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры***

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

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения в Половино-Черемховском муниципальном образовании сформирован, исходя из цели и задач Программы, и включает:

- 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.

Из всего вышеперечисленного следует, что на срок действия Программы основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры Половино-Черемховского муниципального образования должны стать:

- ремонт автомобильных дорог как с асфальтобетонным покрытием, так и с гравийным;
- организация искусственного освещения;
- нарезка кюветов;
- освещение дорог (замена светильников, вышедших из строя с 2021 г.);
- очистка дорог от снега.

### ***6.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем***

Базовый телематический модуль экстренного реагирования состоит из навигационного приемника ГЛОНАСС/GPS для определения местоположения автомобиля и передающего устройства сотовой связи, которое обеспечивает связь автомобиля с диспетчерским центром.

К телематическому модулю подключаются датчики срабатывания акселерометров, подушек безопасности и других устройств автомобиля, активирующиеся при аварии. Подобные телематические модули используются в системах мониторинга автотранспорта.

Система состоит из четырех основных частей:

1. Объекты мониторинга - транспортные средства.
2. Телематический сервер - система обработки и хранения информации.
3. Диспетчерские пункты и автоматизированные рабочие места операторов телематических услуг, автотранспортных предприятий, дежурных частей экстренных служб и должностных лиц.
4. Сети передачи информации - сеть GSM/GPRS, интернет, спутниковая связь.

Комплекс взаимосвязанных автоматизированных систем, решающих задачи управления дорожным движением, мониторинга и управления работой всех видов транспорта, информирования граждан формирует основу интеллектуальной транспортной системы (ИТС) Российской Федерации.

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем на территории поселения не планируются.

### ***6.3 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта 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 стимулировать увеличение применения автомобилей с более высоким экологическим классом.

Одним из мероприятий, направленных на снижение негативного воздействия на окружающую среду, является мероприятия по озеленению придорожных полос и изменению режимов работы улично-дорожной сети со снижением загруженности дорог.

#### ***6.4 Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения***

Мониторинг и контроль за работой транспорта осуществляется путем изучения транспортного спроса на основании данных о пассажиропотоке и корректировки транспортной модели в случае необходимости транспортными предприятиями, обслуживающими население Половино-Черемховского муниципального образования. Мероприятие должно проводиться транспортными организациями при возможном участии муниципального образования.

Мониторинг реализации Программы развития транспортной инфраструктуры должно проводиться муниципальным образованием. Качество транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности может оцениваться при проведении социологических опросов, а также при рассмотрении жалоб на качество обслуживания.

## **7. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

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.

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

Перечень мероприятий по ремонту дорог для реализации Программы формируется администрацией Половино-Черемховского 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 и реконструкции проектно-сметной документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

Общая потребность в капитальных вложениях по Половино-Черемховскому муниципальному образованию составит – 21 095 тыс. рублей, значительную долю занимают бюджетные средства.

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

Таблица 7

## Финансовые потребности для реализации мероприятий Программы

Наименование мероприятия	Источник финансирования	Ответственный исполнитель	Финансовые потребности, тыс. руб.						
			всего	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2032
Текущий ремонт дорог местного значения, организация искусственных сооружений на них	Местный бюджет	Администрация Половино-Черемховского МО	14350,0	850,0	1500,00	1000,00	1000,00	1000,00	9000,0
Организация искусственного освещения, замена светильников	Местный бюджет	Администрация Половино-Черемховского МО	480,0			40,0	40,0	40,0	360,0
Очистка дорог от снега	Местный бюджет	Администрация Половино-Черемховского МО	4200,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	2700,0
Обустройство пешеходных тротуаров	Местный бюджет	Администрация Половино-Черемховского МО	1500,0						1500,0
Установка средств организации дорожного	Местный бюджет	Администрация Половино-Черемховского МО	65,0		5,0	5,0	5,0	5,0	45,0



движения на дорогах общего пользования местного значения									
Строительство автобусного павильона в центре поселения с. Половино-Черемхово	Местный бюджет	Администрация Половино-Черемховского МО	500,0						500,0
Организация СТО	Внебюджетные источники	-	0						
Организация АГЗС в с. Половино-Черемхово	Внебюджетные источники	-	0						
Организация автостоянок	Местный бюджет	Администрация Половино-Черемховского МО	0						
Организация безбарьерной среды для маломобильных групп населения	Внебюджетные источники	-	0						
<b>ВСЕГО</b>			<b>21095</b>	<b>1150</b>	<b>1805</b>	<b>1345</b>	<b>1345</b>	<b>1345</b>	<b>14105,0</b>

## **8. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) 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.

Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных следующей методикой:

Оценка эффективности реализации муниципальной программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения ее реализации координатором совместно с ответственным исполнителем и соисполнителями;

- Оценка эффективности муниципальной программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы; степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы;

- Расчет итоговой оценки эффективности муниципальной программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, отдельно по каждому из критериев оценки эффективности муниципальной программы:

- 1-й этап – расчет  $P_1$  – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»;

- 2-й этап – расчет  $P_2$  – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»;

- 3-й этап – расчет  $P_{\text{итог}}$  – итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

- Итоговая оценка эффективности муниципальной программы ( $P_{\text{итог}}$ ) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности муниципальной программы. Каждый критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации муниципальной программы.

- Расчет  $P_1$  – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле:

$$P_1 = \frac{V_{\text{факт}} + u}{V_{\text{пл}}} * 100\%, \text{ где}$$

$V_{\text{факт}}$  – фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию муниципальной программы за отчетный год;

$V_{\text{пл}}$  – плановый объем бюджетных средств на реализацию муниципальной программы в отчетном году;

$u$  – сумма «положительной экономии».

К «положительной экономии» относится экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг муниципальных нужд.

• Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

- муниципальная программа выполнена в полном объеме, если  $P1 = 100\%$ ;
- муниципальная программа в целом выполнена, если  $80\% < P1 < 100\%$ ;
- муниципальная программа не выполнена, если  $P1 < 80\%$ .

• Расчет  $P_2$  – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле:

$$P_2 = \frac{\sum_{i=1}^N K_i}{N} * 100\%, \text{ где}$$

$i = 1$

$K_i$  – исполнение  $i$  планируемого значения показателя муниципальной программы за отчетный год в процентах;

$N$  – число планируемых значений показателей муниципальной программы.

Исполнение по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

$$K_1 = \frac{P_{i \text{ факт}}}{P_{i \text{ пл}}} * 100\%, \text{ где}$$

$P_{i \text{ факт}}$  – фактическое значение  $i$  показателя за отчетный год;

$P_{i \text{ пл}}$  – плановое значение  $i$  показателя за отчетный год.

В случае если фактическое значение показателя превышает плановое более чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

$$K_1 = 100\%$$

В случае если планом установлено значение показателя равное нулю, то при превышении фактического значения показателя расчет исполнения по каждому показателю осуществляется по формуле:

$$K_1 = 0\%$$

Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

- муниципальная программа перевыполнена, если  $P_2 > 100\%$ ;
- муниципальная программа выполнена в полном объеме, если  $90\% < P_2 < 100\%$ ;
- муниципальная программа в целом выполнена, если  $75\% < P_2 < 95\%$
- муниципальная программа не выполнена, если  $P_2 < 75\%$ .

- Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

$$P_{\text{итог}} = \frac{P1 + P2}{2}, \text{ где}$$

$P_{\text{итог}}$  – итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

- Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям:

- $P_{\text{итог}} > 100\%$  высокоэффективная;
- $90\% < P_{\text{итог}} < 100\%$  эффективная;
- $75\% < P_{\text{итог}} < 90\%$  умеренно эффективная;
- $P_{\text{итог}} < 75\%$  неэффективная.

***9. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Половино-Черемховского муниципального образования***

В рамках реализации настоящей Программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структура управления, а также характер взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагается оставить в неизменном виде.

Настоящая Программа разработана в соответствии с требованиями к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры, утверждёнными Постановлением Правительства Российской Федерации №1440 от 25.12.2015 «Об утверждении требований к Программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

Администрация Половино-Черемховского муниципального образования осуществляет общий контроль за ходом реализации мероприятий Программы, а также непосредственно организационные, методические и контрольные функции в ходе реализации Программы, которые обеспечивают:

- ежегодное уточнение плана мероприятий по реализации Программы по объемам и источникам финансирования мероприятий;
- контроль за реализацией программных мероприятий по срокам, содержанию, финансовым затратам и ресурсам;
- методическое, информационное и организационное сопровождение работы по реализации комплекса программных мероприятий.

Программа разрабатывается сроком на 10 лет и подлежит корректировке ежегодно.

План-график работ по реализации программы должен соответствовать перечню необходимых программных мероприятий. Принятие решений по выделению бюджетных средств из бюджета поселения, подготовка и проведение конкурсов на привлечение инвесторов, принимаются в соответствии с действующим законодательством.

Мониторинг выполнения Программы осуществляется посредством сбора, обработки и анализа информации. Сбор исходной информации производится по показателям, характеризующим выполнение Программы, а также состоянию транспортной инфраструктуры.

Разработка и последующая корректировка Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры базируется на необходимости достижения целевых уровней муниципальных стандартов качества предоставления транспортных услуг при соблюдении ограничений по платежной способности потребителей, то есть при обеспечении не только технической, но и экономической доступности коммунальных услуг.