ПРОГРАММА

КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОЛОУСТНЕНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ИРКУТСКОГО РАЙОНА ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ НА 2019-2029 ГОДЫ

ВВЕДЕНИЕ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Голоустненского муниципального образования на период с 2019 по 2029 года разработана на основании следующих документов:

- Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 года № 190-ФЗ;

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

- Федеральный закон от 09 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

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

- Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

- Приказ Минтранса РФ от 08 февраля 2011 года № 42 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта и дорожного хозяйства»;

- СП 42.13330.2011 Свод правил «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89».

Программа определяет основные направления развития транспортной инфраструктуры Голоустненского муниципального образования, в том числе, социально - экономического и градостроительного поселения, транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевоза грузов по видам транспорта, уровня автомобилизации, параметров дорожного движения, показатели безопасности дорожного движения, негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.

Основу Программы составляет система программных мероприятий по различным направлениям развития транспортной инфраструктуры муниципального образования. Данная Программа ориентирована на устойчивое развитие Голоустненского муниципального образования и в полной мере соответствует государственной политике реформирования транспортного комплекса Российской Федерации.

ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

|  |  |
| --- | --- |
| НаименованиеПрограммы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Голоустненского муниципального образования Иркутского района Иркутской области на 2019 - 2029 годы (далее – Программа) |
| Основание для разработкиПрограммы | Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 года №190-ФЗ (ред. от 31.12.2017);Федеральный закон от 06.10.2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 года №1440 **«**Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»;Генеральный план Голоустненского муниципального образования Иркутского района Иркутской области;Местные нормативы градостроительного проектирования Голоустненского муниципального образования Иркутского района Иркутской области |
| Заказчик Программы | Администрация Голоустненского муниципального образования Иркутского района Иркутской областиМестоположение: 664513, Иркутская область, Иркутский район, с. Малое Голоустное, ул. Мира, д. 24 |
| Разработчик Программы | Индивидуальный предприниматель Жеребцова М.А.Местоположение: 355047, Ставропольский край, г. Ставрополь, пр-к Кулакова, д. 65/1. Сайт: ekonomikproekt.ru |
| Цель Программы | Создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы Голоустненского муниципального образования, повышение уровня безопасности дорожного движения. |
| Задачи Программы | 1. обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования Голоустненского муниципального образования;2. сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;3. улучшение транспортного обслуживания населения. |
| Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры поселения | - количество автомобилей у населения;- уровень автомобилизации населения;- количество ДТП;- погибших при ДТП;- раненных при ДТП;- количество детей, пострадавших при ДТП;- удельный вес дорог, нуждающихся в ремонте;- общая протяженность улично-дорожной сети и дорог местного значения;- прирост протяженности дорог;- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;- обеспеченность постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;- обеспечение транспортного обслуживания населения;- количество путепроводов, многоуровневых развязок;- количество автозаправочных станций;- количество топливораздаточных колонок;- количество СТО;- количество постов на СТО. |
| Сроки и этапы реализации Программы | Сроки Программы: 2019-2029 гг.Этапы реализации Программы:1 этап – 2019-2023 гг.;2 этап – 2024-2029 гг. |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционныхпроектов) попроектированию,строительству,реконструкции объектовтранспортнойинфраструктуры | - строительство благоустроенных вертолетных площадок (с помощью приема маломерной авиации) в п. Большое Голоустное;- строительство речного вокзала в п. Большое Голоустное;- строительство нового причала в п. Большое Голоустное;- строительство и реконструкция автомобильной дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения Иркутск-Большое Голоустное;- изготовление технических паспортов, проведение кадастровых работ автомобильных дорог, регистрация прав в отношении земельных участков, занимаемых автодорогами общего пользования;- ремонт автодорог общего пользования;- освещение улиц Голоустненского муниципального образования. |
| Объемы и источники финансирования Программы | Объем средств, выделяемых на реализацию Программы, подлежит ежегодному уточнению. |

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОЛОУСТНЕНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

1.1 АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЯ ГОЛОУСТНЕНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ В СТРУКТУРЕ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЯ ПОСЕЛЕНИЯ В СТРУКТУРЕ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Голоустненское муниципальное образование со статусом сельского поселения входит в состав Иркутского районного муниципального образования Иркутской области в соответствии с Законом Иркутской области от 16.12.2004 г. № 94-оз «О статусе и границах муниципальных образований Иркутского района Иркутской области» (в редакции Закона Иркутской области от 09.04.2007 г. № 13-оз).

В Голоустненское муниципальное образование входят:

- село Малое Голоустное

- поселок Большое Голоустное

- поселок Нижний Кочергат

Административным центром Голоустненского муниципального образования является село Малое Голоустное.

Голоустненское муниципальное образование расположено в северо-восточной части территории Иркутского муниципального района. Оно граничит с запада с Ушаковским муниципальным образованием, с юго-запада - с Большереченским муниципальным образованием, с юга - с Листвянским муниципальным образованием (все - Иркутского муниципального района); с севера - с Ольхонским муниципальным районом; с северо-запада - с Эхирит-Булагатским районом Усть-Ордынского Бурятского округа (все - Иркутской области); с востока - с Республикой Бурятия (по озеру Байкал).

Голоустненское сельское поселение расположено на западном берегу оз. Байкал, включает территорию Приморского хребта и его предгорий. Населенные пункты муниципального образования расположены в долине реки Голоустной, ее притоков Урунтин, Тореца, Экорлик (с. Малое Голоустное), Нижний Кочергат (п. Нижний Кочергат) и на побережье оз. Байкал (п. Большое Голоустное). Рельеф местности сильно расчлененный, выбор площадок для размещения застройки ограничен.

Выгоды транспортно - географического положения связаны с близостью озера Байкал и наличием транспортной связи с г. Иркутском (расстояние до областного центра по автомобильной дороге составляет 70 км. от с. Малое Голоустное и 111 км - от п. Большое Голоустное.

Голоустненское сельское поселение входит в Иркутскую районную систему расселения и административно подчиняется непосредственно областному центру, выполняющему в данном случае также роль районного центра, с которым поддерживает культурно - бытовые связи.

Центр муниципального образования - с. Малое Голоустное - осуществляет функции административного управления и культурно-бытового обслуживания в отношении подчиненных поселков Большое Голоустное и Нижний Кочергат с постоянным населением 0,64 тыс. чел.

Территория Голоустненского сельского поселения в границах муниципального образования составляет 424 507,9 га. Площадь застроенных территорий - 521,4 га, или 0,1% всех земель поселения. Ландшафтно-рекреационные внеселитебные территории занимают 99,7% площади, земли прочих видов использования (главным образом, территории сельскохозяйственного назначения) - около 0,2% всей площади поселения.

1.2. СОЦИАЛЬНО - ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ГОЛОУСТНЕНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ, ХАРАКТЕРИСТИКА ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ВКЛЮЧАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА, ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА

НАСЕЛЕНИЕ

Динамика численности населения Голоустненского сельского поселения за 2008-2018 гг. по данным текущего статистического учета представлена в таблице и диаграмме ниже.

Таблица 1

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Год | с. Малое Голоустное | п. Большое Голоустное | п. Нижний Кочергат | Всего |
| 2008 г. | 1 391 | 602 | 14 | 2 007 |
| 2009 г. | 1 587 | 597 | 13 | 2 197 |
| 2010 г. | 1 610 | 607 | 13 | 2 230 |
| 2011 г. | 1 271 | 587 | 19 | 1 877 |
| 2012 г. | 1 278 | 592 | 19 | 1 889 |
| 2013 г. | 1 272 | 600 | 23 | 1 895 |
| 2014 г. | 1 258 | 593 | 22 | 1 873 |
| 2015 г. | 1 261 | 578 | 20 | 1 859 |
| 2016 г. | 1 582 | 611 | 22 | 2 215 |
| 2017 г. | 1 587 | 617 | 23 | 2 227 |
| 2018 г. | 1 224 | 597 | 23 | 1 844 |

Рисунок 1 - Динамика численности населения

Естественное и механическое движение населения Голоустненского муниципального образования

Таблица 2

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Год | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| Родилось чел. | 43 | 37 | 35 | 32 | 32 | 45 | 30 | 33 | 33 | 21 |
| Рождаемость (на 1000 жит.) | 21,4 | 16,8 | 15,7 | 17,0 | 16,9 | 23,7 | 16,0 | 17,7 | 17,9 | 9,4 |
| Умерло чел. | 28 | 29 | 37 | 29 | 32 | 33 | 29 | 30 | 28 | 27 |
| Смертность (на 1000 жит.) | 13,9 | 13,2 | 16,6 | 15,4 | 16,9 | 17,4 | 15,5 | 16,1 | 15,2 | 14,6 |
| Естественный прирост (убыль) чел. | 15 | 8 | -2 | 3 | 0 | 12 | 1 | 3 | 5 | -6 |
| Естественный прирост (убыль) на 1000 жит. | 7,5 | 3,6 | -0,9 | 1,6 | 0,0 | 6,3 | 0,5 | 1,6 | 2,7 | -3,2 |
| Механический прирост (убыль) чел. | 175 | 75 | 51 | 9 | 6 | -34 | -15 |  |  |  |

Для Голоустненского муниципального образования, как и для Иркутской области, и для всей России, в конце ХХ века и в начале XXI века была характерна естественная убыль населения. Начиная с 2007 г., убыль населения сменилась небольшим приростом в результате роста рождаемости и снижения смертности. В связи с невысокой численностью населения демографические показатели от года к году были различными в силу вероятностных причин. Рождаемость за период 2008-2016 гг. составляла от 15,7 до 21,4 чел. на 1000 жителей, смертность - от 13,2 до 17,4 чел. на 1000 жителей, результат естественного движения - от - 0,9 до + 7,5 чел. на 1000 жителей (см. таблицу 2).

Возрастная структура населения Голоустненского муниципального образования

(в % к общей численности)

Таблица 3

|  |  |
| --- | --- |
| Возрастные группы | 2017 г. |
| лица моложе трудоспособного возраста (0-15 лет) | 19,9 |
| лица в трудоспособном возрасте (мужчины 16-59 лет; женщины 16-54 года) | 56,9 |
| лица старше трудоспособного возраста(мужчины 60 лет и старше; женщины 55 лет и старше) | 23,2 |
| итого | 100,0 |

В число лиц, занятых в экономике (самодеятельное население), входят лица, занятые градообразующими видами деятельности, а также кадры предприятий и учреждений обслуживания (включая занятых индивидуальной трудовой деятельностью). численность занятых в экономике постоянных жителей принимается стабильной в размере 0,8 тыс. чел.

ЖИЛИЩНЫЙ ФОНД

Согласно оценочным и инвентаризационным данным, жилищный фонд Голоустненского сельского поселения составляет 60,3 тыс. м общей площади, в т. ч. Малое Голоустное - 26,9 тыс. м2, Большое Голоустное - 19,4 тыс. м2 и Нижний Кочергат - 14,0 тыс. м2. на муниципальный жилой фонд приходится 3,8 тыс. м2 (6,3%), на частный - 56,5 тыс. м2, или 93,7%. как муниципальный, так и частный жилищный фонд представлен малоэтажными жилыми домами с приусадебными участками.

Средняя расчетная обеспеченность одного постоянного жителя общей площадью жилья, с учетом численности населения по данным администрации муниципального образования, составляет 27,1 м2 (см. таблицу 4), что выше среднего уровня по Иркутскому муниципальному району. однако реальная жилищная обеспеченность в Малом Голоустном ниже и составляет 17,0 м2/чел. в Большом Голоустном существенная часть жилищного фонда приходится на «второе жилье» жителей других муниципальных образований, а Нижний Кочергат является дачным поселком с незначительным постоянным населением.

Распределение жилищного фонда по принадлежности и по населенным пунктам. средняя жилищная обеспеченность

таблица 4

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Населенныепункты | Жилищный фонд, тыс. м общей площади | Средняя жи­лищная |
| муниципальный | частный | всего |
| обеспеченность |
| м2/чел. |
| с. Малое Голоустное | 3,4 | 23,1 | 26,5 | 17,0 |
| п. Большое Голоустное Голоустное | 0,4 | 19,4 | 19,8 | 31,4 |
| п. Нижний Кочергат | - | 14,0 | 14,0 | 608,7 |
| Всего | 3,8 | 56,5 | 60,3 | 27,1 |
| % | 6,3 | 93,7 | 100,0 |  |

Средняя плотность жилищного фонда в границах жилой застройки (без учета садоводств) составляет 238,3 м2/га. Низкая плотность жилой застройки обусловлена тем, что жилищный фонд представлен малоэтажными жилыми домами с приусадебными участками площадью до 0,25 га. Средняя плотность постоянного населения в жилой застройке (без учета садоводств) составляет 7,3 чел./га.

Жилищный фонд Голоустненского сельского поселения отличается высоким уровнем физического износа. В с. Малое Голоустное на жилые дома с износом свыше 65% приходит­ся около половины (47,6%) всего жилищного фонда, в п. Большое Голоустное - 37,1%. Толь­ко п. Нижний Кочергат застроен новыми жилыми домами. В целом по Голоустненскому сельскому поселению на новый жилищный фонд с износом до 30% приходится 38,8% общий площади, на ветхий с износом более 65% - 33,2%. Это связано с тем, что Малое и Большое Голоустное были застроены деревянными домами главным образом в 50-е - 60-е годы прошлого века, и нормативный срок их эксплуатации истекает.

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ОБЪЕКТЫ

В настоящее время на рассматриваемой территории Голоустненского муниципального образования размещается 5 предприятий, в основном коммунально - складского назначения, включая площадки не действующих предприятий.

На северной окраинной части пос. Большое Голоустное расположена площадка производственной базы Территориального отдела агентства лесного хозяйства Иркутской области по Голоустненскому лесничеству, на территории которой находятся не работающая в настоящее время котельная и стоянка автотехники. Площадь территории составляет 1,8 га. На ул. Кирова расположена небольшая пекарня (выпекающая 50 булок в сутки), площадь занимаемой территории составляет 0,3 га.

Производственные территории с. Малое Голоустное занимают площадь 7,38 га. Участок №3 ООО РСП Топка, расположенный на въезде в село, занимает территорию площадью 1,8 га, на которой расположен гараж строительной техники. Территорию площадью 6,48 га занимает Территориальный отдел агентства лесного хозяйства Иркутской области по Голоустненскому лесничеству, на территории которого расположены гараж и котельная, используемая для отопления гаража.

Перечень предприятий Голоустненского муниципального образования

Таблица 5

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование предприятия | Отраслевая направлен­ность | Размерориентировочной СЗЗ, м |
| 1. Карьер строительного камня | Добыча полезных ископаемых | 100 |
| 2. Свалка ТБО (2 шт) | Санитарная очистка | 300 |
| 3. КФХ (2 шт) | Животноводство | 50 |
| с. Малое Голоустное |  |  |
| 4. Участок №3 ООО «РСП Топка»(дорожно-ремонтные работы) | Транспорт | 50 |
| 5. АЗС на 4 поста | Транспорт | 100 |
| 6. Кладбище | Санитарная очистка | 50 |
| п. Нижний Кочергат |  |  |
| 7. Кладбище (закрытое) | Санитарная очистка | 50 |
| п. Большое Голоустное |  |  |
| 8. Кладбище | Санитарная очистка | 50 |

СОЦИАЛЬНАЯ СФЕРА

В селе Малое Голоустное действуют средняя общеобразовательная школа на 240 мест, детская школа искусств на 65 мест, детский сад на 62 места и почтовое отделение связи. В здании Дома культуры работает Дом досуга на 36 мест и библиотека на 14 тыс. единиц хранения.

В поселке Большое Голоустное имеются основная общеобразовательная школа на 154 места, Дом досуга на 28 мест. На обслуживание туристов ориентированы 22 гостевых дома. Большеголоустненская ООШ размещается в здании со сверхнормативным уровнем износа, требуется замена.

Медицинское обслуживание жителей сельского поселения осуществляют участковая больница на 10 коек с амбулаторией на 20 посещений в смену (с. Малое Голоустное) и фельдшерско - акушерский пункт в п. Большое Голоустное.

Сеть розничной торговли представлена 24 магазинами суммарной площадью торгового зала 856 м2, общедоступные предприятия общественного питания - 11 объектами общей вместимостью 216 мест.

На территории поселения действуют турбазы Песчанка и Байкальские Дюны общей вместимостью 400 мест.

Голоустненское сельское поселение в целом достаточно хорошо обеспечено объектами социальной инфраструктуры. В то же время по некоторым из существующих объектов культурно-бытового обслуживания (дошкольные образовательные, клубные, амбулаторно-поликлинические учреждения) уровень обеспеченности существенно ниже нормативного. Многие учреждения и предприятия размещаются в приспособленных зданиях и помещениях.

ХАРАКТЕРИСТИКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА, ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА

На перспективу предполагается рост экономического развития поселения и повышение жизненного уровня в Голоустненском муниципальном образовании, в связи с чем может наблюдаться рост мобильности и подвижности населения, объемы и дальность перевозок, в значительной мере определяющие социально - экономическое развитие поселения. Мобильность товаров, подвижность населения во многом определяют эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения.

Любые передвижения осуществляются в соответствии с определенной целью: трудовые, учебные, культурно - бытовые, служебные.

Трудовые − поездки на работу, с работы. Эти передвижения наиболее устойчивые и в городах составляют 50−60%.

Учебные − поездки учащихся, студентов в учебные заведения и обратно. Доля передвижений, в соответствии с этой целью, составляет 15−25%.

Культурно - бытовые − поездки по различным личным и бытовым нуждам, являющиеся эпизодическими и зависящие от доходов, социального статуса, рода занятий, возраста и др.

Служебные − поездки в рабочее время при производственной необходимости или выполнении служебных обязанностей.

Потребность в передвижении называют транспортным спросом. Он выражается в виде пассажиропотоков, грузопотоков, пешеходных потоков, объемов движения и перевозки, общей подвижности населения. При этом вся инфраструктура городского транспорта, подвижной состав и другие составляющие (или комплекс параметров их характеризующих) − транспортное предложение. Транспортное предложение на прямую воздействует на транспортный спрос, при качественной модернизации транспортной системы или отдельных её элементов всегда наблюдается рост тех или иных показателей транспортного спроса.

Голоустненское муниципальное образование характеризуется достаточно стабильным и высоким уровнем транспортного спроса. Этому способствует планомерное развитие транспортной инфраструктуры. Улично-дорожная сеть удовлетворяет основным потребностям населения, что приводит к достаточно высокому уровню автомобилизации. Градостроительная политика направленна на соблюдение уровня доступности социально-значимых объектов для населения. Пешеходное движение организованно по существующим тротуарам, маршруты общественного транспорта организованны в соответствии с социальными потребностями населения. Рост пассажирооборота общественного транспорта свидетельствует о его высокой социальной значимости и необходимости дальнейшего развития. На срок действия Программы планируется стабильный рост транспортного спроса.

Тем самым, основными задачами по совершенствованию транспортной системы Голоустненского муниципального образования являются:

- улучшение связей сложившихся функциональных зон каждого населенного пункта между собой;

- повышение уровня благоустройства улично-дорожной сети.

Решение этих задач позволит обеспечить бесперебойное и круглогодичное сообщение населенных пунктов Голоустненского муниципального образования между собой, с районным центром, а также с соседними муниципальными образованиями.

1.3. 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.

Внешний транспорт

Голоустненское муниципальное образование расположено на западном побережье о. Байкал. Внешние связи c областным центром поддерживаются круглогодично автомобильным и в период навигации водным транспортом.

Воздушный транспорт

В поселке Большое Голоустное, восточнее жилой застройки размещался аэропорт с грунтовой ВПП для обслуживания самолетов малой авиации. Последнее десятилетие аэропорт не эксплуатируется, взлетно - посадочная полоса используется только для нужд авиации МЧС.

Внутренний водный транспорт

Территория Голоустненского муниципального образования располагается на западном побережье о. Байкал.

В южной части п. Большое Голоустное организован затон для хранения и обслуживания маломерных судов, имеется причал. В настоящее время регулярных рейсов речного транспорта в поселок не осуществляется.

Автомобильный транспорт

Транспортные связи Голоустненского муниципального образования осуществляются по автомобильной дороге общего пользования регионального значения «Иркутск – Большое Голоустное».

Автомобильная дорога общего пользования регионального значения «Иркутск – Большое Голоустное» является одной из немногих дорог, обеспечивающих транспортную доступность к побережью озера Байкал, являющимся местом массового отдыха и туризма.

Характеристика автомобильных дорог общего пользования регионального значения Голоустненского муниципального образования

Таблица 6

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование автодорог | Местоположение(адрес) | Категория | Характеристики автодорог |
| протяженность км | ширина дороги м | придорожнаяполоса | Вид покрытия |
| 1. Иркутск - Большое Голоустное | от границы городскойчерты г. Иркутска (км 0) до границы п. Большое Голоустное (км 114 +090) | IV | 111,0 | 10 | 50 | щебе ночно- гравий­ное, а/б |

Село Малое Голоустное, поселок Большое Голоустное и Солнопечное расположены непосредственно вдоль Голоустненского тракта.

Выезд из поселка Нижний Кочергат на автомобильную дорогу общего пользования регионального значения «Иркутск – Большое Голоустное» осуществляется по автомобильной дороге общего пользования местного значения.

К Голоустненскому тракту в районе села Малое Голоустное примыкает грунтовая автомобильная дорога, которая выходит к поселку Бугульдейка.

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Голоустненского муниципального образования. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, районным центром, обеспечивают жизнедеятельность муниципального образования, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. Сеть внутрипоселковых автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Основные показатели автомобильных дорог Голоустненского муниципального образования представлены в таблице 7.

Основные показатели автомобильных дорог Голоустненского муниципального образования

Таблица 7

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели | Ед. изм. | 01.01.2019 |
| Протяженность автодорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности муниципального образования на конец года |  |  |
| всего | км. | 39.37 |
| с твердым покрытием(асфальтобетон, гравий, щебень) | км. | 32.56 |
| с грунтовым покрытием | км. | 6.81 |
| Количество автозаправочных станций (АЗС), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения |  |  |
| Многотопливные заправочные станции (МТЗС) | ед. | 1 |
| Общая протяженность улиц, проездов, набережных (на конец отчетного года), километров | км. | 36.7 |
| Общее протяжение освещенных частей улиц, проездов, набережных и т.п. | км. | 29.1 |

1.4. ХАРАКТЕРИСТИКА СЕТИ ДОРОГ ГОЛОУСТНЕНСКОГО 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

Территория с. Малое Голоустное разделена автомобильной дорогой общего пользования регионального значения «Иркутск – Большое Голоустное» на две части – северную и южную. Основная застройка и объекты обслуживания сосредоточены в южной части, в северной части расположены кладбище и несколько усадеб.

Въезд в село со стороны г. Иркутска осуществляется по ул. Горького, со стороны п. Большое Голоустное - по ул. Байкальской. Основная транспортная ось села сформирована улицами Горького, Кирова, Мира и Байкальской. Местная улично-дорожная сеть имеет прямоугольную структуру и обеспечивает транспортное обслуживание жилых кварталов.

Сельские улицы и дороги не имеют необходимого благоустройства. Асфальтобетонное покрытие проезжей части главных улиц разрушено и находится в неудовлетворительном состоянии. Остальные улицы вообще не имеют покрытия. Деревянный мост через р. Урунтин при въезде в село восстановлен после капитального ремонта, но не рассчитан на пропуск грузового транспорта.

Въезд в п. Большое Голоустное осуществляется по ул. Кирова. Параллельно ей через весь поселок с севера на юг проходит ул. Байкальская. Местные улицы Свердлова и Новая дополняют транспортные оси улично-дорожной сети поселка в направлении север – юг, поддерживая линейную структуру.

Поселковые улицы достаточно широкие, имеют освещение, но не благоустроены – отсутствуют тротуары, капитальное покрытие проезжей части.

Поселок Нижний Кочергат расположен в 3 км от автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Иркутск - Большое Голоустное». Въезд в поселок осуществляется по ул. Дорожной. Застройка преимущественно сформирована с севера на юг вдоль основной транспортной оси Дорожная – Магистральная - Садовая. Линейная структура улиц обусловлена размещением усадеб на береговых склонах р. Голоустная и ее притока. Транспортная связь жилых районов через р. Голоустная осуществляется по железобетонному мосту, построенному в створе ул. Магистральной. Мост построен недавно и находится в хорошем техническом состоянии.

Жилая застройка по ул. Центральная изолирована от остальной застройки притоком р. Голоустная. Транспортная связь через приток осуществляется с ул. Садовой по мосту. Мост рассчитан на пропуск только легкового транспорта, выполнен из дерева, в 2009 г. был отремонтирован. Улицы поселка не имеют благоустройства, проезжие части дорог без покрытия.

Урочище Солнопечное расположено непосредственно вдоль Голоустненского тракта на 65 км. В населенном пункте сформированы две улицы - ул. Дорожников и ул. Дачная, ориентированные параллельно по направлению р. Белый Ключ. Общая протяженность дорог составляет 1,08 км, в том числе основная улица сельского поселения – 0,24 км.

Дорожно - транспортная сеть Голоустненского муниципального образования состоит из дорог IV, V категории, предназначенных не для скоростного движения. Скорость движения, в основном, составляет 40-60 км/час. Плотность улично-дорожной сети – 10,79 км/км2. Участки дорог с перегруженным дорожным движением не выявлены.

В таблице 8 отражен перечень и характеристика автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах Голоустненского муниципального образования.

Перечень и характеристика автомобильных дорог общего пользования местного значения Голоустненского муниципального образования

Таблица 8

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Наименование автомобильных дорог общего пользования местного значения | Адрес объекта (местоположение) | Протяженность автомобильных дорог, всего, км | в том числе |
| автомобильных дорог с твердым покрытием(асфальтобетон, гравий, щебень), км | автомобильных дорог с грунтовым покрытием,км | автозимников, ледовых переправ, км |
| 1 | ул. Байкальская | п. Большое Голоустное | 3,4 | 3,4 | 0 | 0 |
| 2 | ул. Береговая | п. Большое Голоустное | 0,853 | 0 | 0,853 | 0 |
| 3 | ул. Галазия | п. Большое Голоустное | 0,6 | 0 | 0,6 | 0 |
| 4 | ул. Новая | п. Большое Голоустное | 1,1 | 1,1 | 0 | 0 |
| 5 | ул. Пименова | п. Большое Голоустное | 0,673 | 0 | 0,673 | 0 |
| 6 | ул. Рейдовая | п. Большое Голоустное | 0,645 | 0 | 0,645 | 0 |
| 7 | ул. Рейдовая 2  | п. Большое Голоустное | 0,175 | 0 | 0,175 | 0 |
| 8 | ул. Речная 1 | п. Большое Голоустное | 0,295 | 0 | 0,295 | 0 |
| 9 | ул. Речная 2 | п. Большое Голоустное | 0,115 | 0 | 0,115 | 0 |
| 10 | ул. Свердлова | п. Большое Голоустное | 1,4 | 1,4 | 0 | 0 |
| 11 | ул. Трактовая | п. Большое Голоустное | 0,634 | 0,634 | 0 | 0 |
| 12 | ул. Харануты | п. Большое Голоустное | 2,0 | 2,0 | 0 | 0 |
| 13 | ул. Харануты-2 | п. Большое Голоустное | 0,142 | 0,142 | 0 | 0 |
| 14 | ул. Озерная | п. Большое Голоустное | 0,307 | 0,307 | 0 | 0 |
| 15 | ул. Кирова | п. Большое Голоустное | 0,825 | 0,634 | 0,191 | 0 |
| 16 | Ул. Тополиная | п. Большое Голоустное | 0,845 | 0,845 | 0 | 0 |
| 17 | Ул. Фаины Шалдушкеевой | п. Большое Голоустное | 3,05 |  | 3,05 |  |
| 18 | пер. ул. Байкальская41- ул. Новая 4 | п. Большое Голоустное | 0,21 | 0 | 0,21 | 0 |
| 19 | пер. ул. Байкальская 55- ул. Новая 12 | п. Большое Голоустное | 0,15 | 0 | 0,15 | 0 |
| 20 | пер. ул. Кирова 38 - ул. Свердлова 29 | п. Большое Голоустное | 0,16 | 0 | 0,16 | 0 |
| 21 | пер. ул. Кирова 93 - ул. Байкальская 62 | п. Большое Голоустное | 0,166 | 0 | 0,166 | 0 |
| 22 | переулок ул. Кирова 27 - ул. Байкальская 2 | п. Большое Голоустное | 0,99 | 0 | 0,99 | 0 |
| 23 | переулок ул. Кирова (маг. ООО Герал)- ул. Байкальская | п. Большое Голоустное | 0,96 | 0 | 0,96 | 0 |
| 24 | переулок ул. Кирова 37 - ул. Байкальская | п. Большое Голоустное | 0,134 | 0 | 0,134 | 0 |
| 25 | переулок ул. Кирова 79 - ул. Байкальская 48 | п. Большое Голоустное | 0,167 | 0 | 0,167 | 0 |
| 26 | переулок. Ул. Кирова 26-ул. Свердлова 19 | п. Большое Голоустное | 0,14 | 0 | 0,14 | 0 |
| 27 | переулок ул. Свердлова - ул. Ул. Кирова (маг. Степанов и К) | п. Большое Голоустное | 0,15 | 0 | 0,15 | 0 |
| **28** | **итого пос. Большое Голоустное** | **п. Большое Голоустное** | **17,06** | **10,460** | **6,60** | **0** |
| 29 | ул. Широкая | с. Малое Голоустное | 0,237 | 0,237 | 0 | 0 |
| 30 | ул. Чернышевского | с. Малое Голоустное | 1,48 | 1,48 | 0 | 0 |
| 31 | ул. Чайковского | с. Малое Голоустное | 0,557 | 0,557 | 0 | 0 |
| 32 | ул. Черемушки | с. Малое Голоустное | 0,858 | 0,858 | 0 | 0 |
| 33 | Ул. Байкальская | с. Малое Голоустное | 1,97 | 1,97 | 0 | 0 |
| 34 | ул. Таежная | с. Малое Голоустное | 0,475 | 0,475 | 0 | 0 |
| 35 | ул. Олега Кошевого | с. Малое Голоустное | 0,274 | 0,274 | 0 | 0 |
| 36 | ул. Новая | с. Малое Голоустное | 0,21 | 0,21 | 0 | 0 |
| 37 | ул. Нагорная | с. Малое Голоустное | 1,227 | 1,227 | 0 | 0 |
| 38 | ул. Мира | с. Малое Голоустное | 1,207 | **1** | **0,207** | 0 |
| 39 | ул. Лесная | с. Малое Голоустное | 0,185 | 0,185 | 0 | 0 |
| 40 | ул. Кропочева | с. Малое Голоустное | 0,633 | 0,633 | 0 | 0 |
| 41 | ул. Комарова | с. Малое Голоустное | 0,268 | 0,268 | 0 | 0 |
| 42 | ул. Колхозная | с. Малое Голоустное | 0,876 | 0,876 | 0 | 0 |
| 43 | ул. Кирова | с. Малое Голоустное | 0,997 | 0,997 | 0 | 0 |
| 44 | ул. Горького | с. Малое Голоустное | 0,383 | 0,383 | 0 | 0 |
| 45 | переулок ул. Новая - лесная 3 | с. Малое Голоустное | 0,16 | 0,16 | 0 | 0 |
| 46 | переулок ул. Байкальская - ул. Нагорная 23 | с. Малое Голоустное | 0,525 | 0,525 | 0 | 0 |
| 47 | переулок ул. Таежная - ул. Горького | с. Малое Голоустное | 0,33 | 0,33 | 0 | 0 |
| 48 | переулок Октябрьский | с. Малое Голоустное | 0,1 | 0,1 | 0 | 0 |
| 49 | переулок ул. Горького - ул. Кирова 16 | с. Малое Голоустное | 0,325 | 0,325 | 0 | 0 |
| 50 | переулок Пионерский | с. Малое Голоустное | 0,115 | 0,155 | 0 | 0 |
| 51 | переулок ул. Лесная - ул. Черемушки 5 | с. Малое Голоустное | 0,185 | 0,185 | 0 | 0 |
| 52 | переулок ул. Лесная - ул. Черемушки 6 | с. Малое Голоустное | 0,16 | 0,16 | 0 | 0 |
| 53 | переулок ул. О. Кошевого - ул. Кирова 17 | с. Малое Голоустное | 0,15 | 0,15 | 0 | 0 |
| 54 | переулок ул. Байкальская - ул. Нагорная 22 | с. Малое Голоустное | 0,385 | 0,385 | 0 | 0 |
| 55 | переулок ул. Широкая - ул. Черемушки 10 | с. Малое Голоустное | 0,705 | 0,705 | 0 | 0 |
| **56** | **итого с. Малое Голоустное** | **с. Малое Голоустное** | **14,98** | **14,77** | **0,207** | **0** |
| 57 | ул. Дорожная | п. Нижний Кочергат | 0,607 | 0,607 | 0 | 0 |
| 58 | ул. Магистральная | п. Нижний Кочергат | 0,326 | 0,326 | 0 | 0 |
| 59 | ул. Набережная | п. Нижний Кочергат | 0,835 | 0,835 | 0 | 0 |
| 60 | ул. Оптимистическая | п. Нижний Кочергат | 0,228 | 0,228 | 0 | 0 |
| 61 | ул. Подгорная | п. Нижний Кочергат | 0,306 | 0,306 | 0 | 0 |
| 62 | ул. Полевая | п. Нижний Кочергат | 0,17 | 0,17 | 0 | 0 |
| 63 | ул. Речная | п. Нижний Кочергат | 1,43 | 1,43 | 0 | 0 |
| 64 | ул. Садовая | п. Нижний Кочергат | 0,901 | 0,901 | 0 | 0 |
| 65 | ул. Центральная | п. Нижний Кочергат | 0,843 | 0,843 | 0 | 0 |
| 66 | переулок Семеновский | п. Нижний Кочергат | 0,142 | 0,142 | 0 | 0 |
| 67 | переулок Восточный | п. Нижний Кочергат | 0,3 | 0,3 | 0 | 0 |
| 68 | переулок Зеленый | п. Нижний Кочергат | 0,95 | 0,95 | 0 | 0 |
| 69 | переулок Нагорный | п. Нижний Кочергат | 0,295 | 0,295 | 0 | 0 |
| **70** | **Итого пос. Нижний Кочергат** | **п. Нижний Кочергат** | **7,333** | **7,333** | **0** | **0** |
| 71 | всего по Голоустненскому МО |  | 39,37 | 32,56 | 6,81 | 0 |

Рисунок 2 – Распределение автодорог по типам покрытий

Таким образом, удельный вес автодорог с гравийным покрытием и без покрытия достаточно высок, что приводит к негативным последствиям: нанесение экологического ущерба, увеличение текущих затрат на содержание и снижение срока службы автодорог в связи с низкой прочностью дорожной одежды.

Интенсивность движения на автодорожной сети постоянно увеличивается. Состав транспортного потока за последние годы также существенно изменился: если в 80-е годы удельный вес легковых автомобилей в транспортном потоке составлял 20-40% в зависимости от направления, то на сегодняшний день он вырос до 60-90%.

Транспортное обслуживание жителей населенных пунктов Голоустненского муниципального образования осуществляется коммерческими автобусными маршрутами пригородного сообщения из г. Иркутска.

Для обслуживания автотранспорта на территории Голоустненского муниципального образования действует автозаправочный комплекс и СТО. В таблице 9 приводится их краткая характеристика.

Таблица 9

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Муниципальное образование | Тип устройства | Адрес | Количество постов на СТО, колонок на АЗС |
| 1 | Голоустненское МО | АЗС | А/д Иркутск – Бол. Голоустное | 3 |
| 2 | СТО (сезон) | П. Большое Голоустное | 1 |

В таблице 10 приводится характеристика искусственных сооружений, расположенных на территории Голоустненского муниципального образования.

Характеристика искусственных сооружений расположенных на территории Голоустненского муниципального образования

Таблица 10

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование искусственного сооружения | Расположение | Характеристики | Примечание |
| Мост | Автодорога Иркутск - Большое Голоустное (71 км +204) (на съезде) | Длина - 13 м Ширина - 4,50 м Ширина тротуаров по 0,9 мМатериал - деревянный | Год постройки 2004Состояние Хорошее |
| Мост | Автодорога Иркутск - Большое Голоустное (72 км +000) | Длина - 59,78 м Ширина -10,00 м Ширина тротуаров 2 по 1,1 мМатериал - железобетон | Год постройки 1997Состояние Хорошее |
| Мост | Автодорога Иркутск - Большое Голоустное (78 км +045) | Длина - 23,68 м Ширина -9,95 м Ширина тротуаров 0,68 м и 0,64 мМатериал - железобетон | Год постройки 1998Состояние Хорошее |
| Мост | Автодорога Иркутск - Большое Голоустное (79 км +800) | Длина - 75,95 м Ширина - 10,00 м Ширина тротуаров 2 по 0,75 мМатериал - железобетон | Год постройки 1998Состояние Хорошее |
| Мост | Автодорога Иркутск - Большое Голоустное (84 км +850) | Длина - 45,80 м Ширина - 10,00 м Материал - железобетон | Год постройки 1999Состояние Хорошее |
| Мост | Автодорога Иркутск - Большое Голоустное (95 км +500) | Длина - 12,50 м Ширина - 8,00 м Ширина тротуаров 2 по 0,75 мМатериал - железобетон | Год постройки 2005Состояние Хорошее |
| Мост | Автодорога Иркутск - Большое Голоустное (101 км +368) | Длина - 90,70 м Ширина - 8,00 м Ширина тротуаров 2 по 0,7 мМатериал - железобетон | Год постройки 1999Состояние Хорошее |
| Мост | Автодорога Иркутск - Большое Голоустное (107 км +386) | Длина - 90,88 м Ширина - 8,00 м Ширина тротуаров 2 по 0,75 мМатериал - железобетон | Год постройки 2000Состояние Хорошее |
| Мост | Автодорога Иркутск - Большое Голоустное (108 км +851) | Длина - 12,60 м Ширина - 8,00 м Ширина тротуаров 2 по 0,72 мМатериал - железобетон | Год постройки 2001Состояние Хорошее |
| Мост | Автодорога Иркутск - Большое Голоустное (112 км +000) | Длина - 90,70 м Ширина - 8,03 м Ширина тротуаров 0,68 м и 0,7 мМатериал - железобетон | Год постройки 1998Состояние Хорошее |
| Мост | Подъезд к пос. Нижний Кочер­гат (3 км +050) | Длина - 72,80 м Ширина - 8,00 м Материал - железобетон | Год постройки 2001Состояние Хорошее |

Развитие экономики Голоустненского муниципального образования во многом определяется эффективностью функционирования транспортной системы, которая зависит от уровня развития и состояния сети внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования и межмуниципальных транспортных путей.

Несмотря на то, что администрация Голоустненского 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.

1.5. АНАЛИЗ СОСТАВА ПАРКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ В ГОЛОУСТНЕНСКОМ МУНИЦИПАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ, ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ПАРКОВКАМИ (ПАРКОВОЧНЫМИ МЕСТАМИ)

Автомобильный парк сельского поселения 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.

1.6. ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, ВКЛЮЧАЯ АНАЛИЗ ПАССАЖИРОПОТОКА

Передвижение по территории населенных пунктов Голоустненского муниципального образования осуществляется только с использованием личного транспорта.

Транспортное межмуниципальное обслуживание жителей населенных пунктов Голоустненского муниципального образования осуществляется коммерческими автобусными маршрутами пригородного сообщения из г. Иркутска. Маршрут Иркутск – Малое Голоустное обслуживают автобусы малой и средней вместимости, количество рейсов - 2 раза в сутки. На маршруте Иркутск – Большое Голоустное работают автобусы большой вместимости, количество рейсов – 1 раз в сутки. Для обслуживания п. Нижний Кочергат предусмотрена автобусная остановка на автомобильной дороге общего пользования регионального значения «Иркутск – Большое Голоустное».

Транспортное обслуживание сельских жителей значительно сократилось: число перевезенных пассажиров с 1998 года снизилось в 3 раза, пассажирооборот - в 2,5 раза. В осуществлении пассажирских перевозок увеличивается удельный вес частных перевозчиков, что негативно сказывается на уровне обслуживания пассажиров: высокая степень износа подвижного состава, использование автобусов малой вместимости, не обеспечивающих комфортные условия проезда, отсутствие медицинского контроля здоровья водителей.

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

В связи с повышением уровня автомобилизации и увеличением подвижности населения на фоне недостаточных темпов развития улично-дорожной сети, очень остро стоит проблема оптимизации пассажирских перевозок, направленных на снижение временных или денежных затрат на осуществление поездки. Иными словами – необходимо максимально удовлетворить спрос пассажиропотока на любые виды перемещения.

1.7. ХАРАКТЕРИСТИКА УСЛОВИЙ ПЕШЕХОДНОГО И ВЕЛОСИПЕДНОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

На территории села Малое Голоустное тротуары и пешеходные дорожки обустроены возле всех образовательных учреждений, учреждений дополнительного образования, детских садов. Дорожные знаки «Пешеходный переход» на желтом люминесцентном фоне и светофоры Т-7 установлены вблизи учреждений образования, культуры, местах общего пользования. В наличии уличное освещение, искусственные неровности. В весенне-летний период на проезжей части наносится дорожная разметка «Пешеходный переход» с чередованием белого и желтого цветов. Пешеходное движение в поселках Большое Голоустное и Нижний Кочергат осуществляется, в основном, по проезжим частям улиц, в связи с низким уровнем обеспеченности пешеходных дорожек (тротуаров), что приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий.

На сегодняшний день велотранспортная инфраструктура развита слабо. Движение велосипедистов неупорядоченно, отсутствуют велодорожки. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями правил дорожного движения по дорогам общего пользования. Это ведет к возникновению конфликтных ситуаций между велосипедистами и другими участниками дорожного движения, снижению безопасности передвижения пешеходов и повышению нагрузки на улично-дорожную сеть.

1.8. ХАРАКТЕРИСТИКА ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОЦЕНКА РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КОММУНАЛЬНЫХ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ, СОСТОЯНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ДАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Важным фактором, влияющим на состояние сооружений и коммуникаций автомобильного транспорта является организация движения грузовых транспортных средств. Движение грузовых транспортных средств на территории Голоустненского муниципального образования организовано элементами обустройства автомобильных дорог, искусственными и дорожными сооружениями, устроенными в соответствии с правилами дорожного движения, движение разрешено по всем улицам. Это создает условия для повышенного уровня загрязнения атмосферного воздуха, повышает нагрузку на дорожно – транспортную сеть и уровень аварийности.

Выполнение работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения выполняются в соответствии с муниципальным контрактом, заключенным Администрацией Голоустненского муниципального образования с подрядной организацией, победившей в аукционе (в соответствии действующим законодательством). Любое предприятие должно располагать необходимой базой, квалифицированными кадрами, опытом работы в данной сфере.

В зимний период производится очистка дороги от снега, в летний - окашивание обочин, нанесение разметки, задействованы грейдера.

Основная цель проводимых работ является - обеспечение в период действия муниципального контракта соответствующего уровня содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения, 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.

 1.9. АНАЛИЗ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Из всех источников опасности на автомобильном транспорте наибольшую угрозу для населения представляют дорожно-транспортные происшествия. Основная часть происшествий происходит из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима и неудовлетворительного качества дорожных покрытий.

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно - транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения. Для эффективного решения данной проблемы необходимо непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

В целях сокращения количества дорожно-транспортных происшествий, необходимо оборудовать улично-дорожную сеть современными средствами снижения скоростей, средствами регулировки движения. Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов. Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения. Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

1.10. ОЦЕНКА УРОВНЯ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ, БЕЗОПАСНОСТЬ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ

Необходимо рассмотреть характерные факторы, неблагоприятно влияющие на отгружающую среду здоровье населения.

Загрязнение атмосферы. Выбросы в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO2), диоксид серы (SO2) и озон (О3)) приводят вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. Автомобильный и транспорт, служит главным источником бытового шума. Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ. Это приводит к росту риска сердечнососудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, мотивацию, вызывает раздражительность.

Снижение двигательной активности. Исследования показывают тенденцию к снижению уровня активности у людей, в связи с тем, что все больше людей предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечнососудистые заболевания, инсульт, диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию.

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

1.11. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩИХ УСЛОВИЙ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ И РАЗМЕЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОЛОУСТНЕНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

Развитие транспортного комплекса Голоустненского муниципального образования на расчётный срок до 2029г. 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, создании 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 направления развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;

- 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.

1.12. ОЦЕНКА НОРМАТИВНО - ПРАВОВОЙ БАЗЫ, НЕОБХОДИМОЙ ДЛЯ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОЛОУСТНЕНСКОГО 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 Иркутского района Иркутской области;

13. Генеральный план Голоустненского муниципального образования;

14. Правила землепользования и застройки Голоустненского муниципального образования Иркутского 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 29.12.2017г.), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» № 190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 31.12.2017г.), 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 Голоустненского 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.

1.13. 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 Голоустненского 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.

При прогнозируемых темпах социально - экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2029 году увеличится. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2029 году также увеличится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения.

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 Голоустненского муниципального образования.

В целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение транспортной доступности районов всех населенных пунктов Голоустненского муниципального образования, обеспечение комплексной безопасности и устойчивости транспортной инфраструктуры, создание безопасных условий движения по улично - дорожной сети на территории Голоустненского муниципального образования было выделено финансирование из дорожного фонда на содержание и ремонт улично – дорожной сети (в соответствии с статистическими данными Росгосстата РФ). Данные представлены в таблице 11.

Объемы финансирования мероприятий по содержанию и ремонту улично – дорожной сети

Таблица 11

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Ед. изм. | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
| Дорожное хозяйство (дорожные фонды) | тыс.руб. | 696 | 1882 | 20.8 | 1259.3 | 1676.2 | 2113 | 2577 |

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 Голоустненского муниципального образования, капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по результатам проведения аукционов в объёме выделенных денежных средств.

2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ГОЛОУСТНЕНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

2.1. ПРОГНОЗ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО И ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО РАЗВИТИЯ ГОЛОУСТНЕНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

**ДЕМОГРАФИЧЕСКИЙ ПРОГНОЗ**

**В условиях стабилизации населения общая численность жителей Голоустненского сельского поселения на расчетный срок генерального плана (2032 г.) составит 3,0 тыс. чел., в т.ч. постоянного населения - 1,8 тыс. чел., временного - 1,2 тыс. чел. Прогноз численности населения в разрезе населенных пунктов Голоустненского муниципального образования приведен в таблице 12.**

**Проектное размещение населения Голоустненского муниципального образования**

**Таблица 12**

|  |  |
| --- | --- |
| **Населенный пункт** | **Расчетный срок**  |
| **всего** | **в. т.ч. постоянное** |
| **с. Малое Голоустное** | **1,2** | **1,2** |
| **п. Большое Голоустное** | **1,1** | **0,6** |
| **п. Нижний Кочергат** | **0,7** | **-** |
| **Всего** | **3,0** | **1,8** |

На перспективу в связи с прогнозом миграционного оттока, в котором обычно преобладают лица молодого трудоспособного возраста, ожидается ускорение процессов старения населения, снижение рождаемости и некоторое сокращение удельного веса лиц в трудоспособном возрасте и моложе трудоспособного возраста. Прогноз возрастной структуры населения представлен в таблице 13.

Возрастная структура населения Голоустненского муниципального образования (в % к общей численности)

Таблица 13

|  |  |
| --- | --- |
| Возрастные группы | Прогноз |
|  | лица моложе трудоспособного возраста (0-15 лет) | 17,0 |
|  | лица в трудоспособном возрасте (мужчины 16-59 лет; женщины 16-54 года) | 55,0 |
|  | лица старше трудоспособного возраста | 28,0 |
| (мужчины 60 лет и старше; женщины 55 лет и старше) |
|  | итого | 100,0 |

В число лиц, занятых в экономике (самодеятельное население), входят лица, занятые градообразующими видами деятельности, а также кадры предприятий и учреждений обслуживания (включая занятых индивидуальной трудовой деятельностью). Численность занятых в экономике постоянных жителей принимается стабильной в размере 0,8 тыс. чел. Прогноз трудовой структуры постоянного населения приведен в таблице 14.

Трудовая структура постоянного населения

**Таблица 14**

|  |  |
| --- | --- |
| Категория | Расчетный срок |
| тыс. чел. | % |
| Самодеятельное население | 0,8 | 44,4 |
| в т. ч. градообразующая группа | 0,6 | 25,9 |
| обслуживающая группа | 0,2 | 17,2 |
| Несамодеятельное население | 1,0 | 55,6 |
| Постоянное население всего | 1,8 | 100,0 |

**СОЦИАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА**

Расчет потребности в новом строительстве учреждений культурно-бытового обслуживания в Голоустненском муниципальном образовании

Таблица 15

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Объекты | Единицаизмерения | Нормативна 1000 жит. | Требуется на постоянное население 1,8 тыс. чел. | Сществующиесохраняемыеобъекты | Дополнительнаяпотребность | Предложения по размеще­нию |
| Дошкольныеобразовательныеучреждения | место | 57 | 103 | - | 103 | 1х701х35 |
| Общеобразователь­ные школы | место | 120 | 216 | 240 | - | 1х100 |
| Внешкольные учре­ждения | место | 12 | 22 | 65 | - | - |
| Клубные учреждения | место | 84 | 193\* | - | 193 | 2х100 |
| Библиотеки | тыс. ед. хранения | 6 | 10,8 | - | 10,8 | при клубах |
| Магазины | м2 торг. площади | 340 | 612 | 856 | - | 2х100,1х20 |
| Предприятия обще­ственного питания | место | 40 | 72 | 216 | - | 2х15 |
| Спортивные соору­жения | м2 | 20 | 36 | 14000 | - | 11,1 га |
| Спортивные залы | м2 площа­ди пола | 72 | 216\*\* | - | 216 | 2х288 |
| Больничные стационары | койка | 13,47 | 80 | 5 | 75 |  |
| Поликлиники | посещений в смену |  | 110 | 20 | 90 |  |
| Станции скорой помощи | автомобилей |  | 1x2 | - | 1x2 |  |

\* в п. Большое Голоустное - в расчете на все население с учетом временного (всего 2,3 тыс. чел.)

\*\* в расчете на все население с учетом временного (3,0 тыс. чел.)

Нижний Кочергат развивается как дачный поселок, постоянное население там будет незначительным, и полный набор объектов обслуживания не предусматривается. Для обслуживания временного населения предусматривается строительство двух магазинов по 100 м торговой площади и двух предприятия общественного питания по 15 мест каждое. На случай, если в поселке появится постоянное население, формирующее потребность в дошкольных учреждениях, проектом предусматривается резервирование участка под детский сад на 110 мест.

В урочище Солнопечное предлагается размещение магазина торговой площадью 20 м.

**ПЛАНИРУЕМОЕ РАЗВИТИЕ ТЕРРИТОРИИ**

Проектом генерального плана предлагается совершенствование использования территории Голоустненского сельского поселения. Площадь застроенных земель (без учета санитарно - защитных зон) по проекту расширяется на 48,3% и составит к расчетному сроку 773,1 га, или около 0,2% всей территории сельского поселения. Площадь земель сельскохозяйственного использования несколько увеличится и составит 714,2 га (0,17% площади поселения).

К расчетному сроку предусматривается существенное расширение жилой зоны, которая увеличится по сравнению с исходным годом разработки генплана почти вдвое (на 86,1%), до 496,4 га. Новые жилые дома размещаются как на свободных участках, так и на высвобождаемых при сносе ветхого жилья. Средняя плотность жилой застройки к расчетному сроку несколько снижается (на 5,4%, с 238,3 м2 /га до 224,5 м2 /га), при этом средняя плотность населения в границах жилых кварталов снижается с 7,3 чел./га в настоящее время до 6,4 чел./га по проекту; разница обусловлена проектным повышением средней жилищной обеспеченности с 27,1 м2/чел. до 35,0 м2/чел.

Минимальная территория плоскостных физкультурно-спортивных сооружений общего пользования определяется в соответствии с МНГП Иркутского районного муниципального образования на уровне 20 м2 на 1 тыс. жителей и на расчетный срок для населения 3,0 тыс. чел. составляет 60 м. Проектом предусматривается размещение спортивных сооружений во всех населенных пунктах муниципального образования суммарной площадью 12,5 га; это составит 41,7 тыс. м на 1 тыс. жителей, что значительно выше минимального уровня.

Проектом предлагается существенное сокращений площади производственной зоны за счет недействующих объектов. По генеральному плану она составит 20,3 га, или 70,7% существующей, при этом предусматривается организация санитарно-защитных зон на площади 12,0 га. Площадь зоны транспортной и инженерной инфраструктуры расширяется на 2,0% и составит 215,8 га. Проектное использование территории приведено в таблице 16.

Проектное использование территории Голоустненского сельского поселения

Таблица 16

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | с. Малое Голоустное | п. Большое Голоустное | п. Нижний Кочергат | вне границ населенных пунктов | Всего |
| Территории жилых зон | 197,9 | 173,4 | 125,1 | - | 496,4 |
| малоэтажная застройка  | 188,1 | 173,4 | 106,2 | - | 467,7 |
| в т.ч. индивидуальные жилые дома с приусадебными участками | 188,1 | 173,4 | 106,2 | - | 467,7 |
| Садоводства | 9,8 | - | 18,9 | - | 28,7 |
| Общественно-деловая зона | 10,7 | 4,9 | 14,6 | 2,5 | 32,7 |
| в т.ч. объекты научной деятельности | - | - | 3,3 | 2,5 | 5,8 |
| Производственная зона | 15,6 | 4,3 | 0,2 | 12,2 | 32,3 |
| в т. ч. санитарно-защитная зона | 8,5 | 3,3 | 0,2 | - | 12,0 |
| Зона транспортной и инженерной инфраструктуры | 6,5 | 2,7 | 2,2 | 204,4 | 215,8 |
| Рекреационная зона | 99,8 | 177,0 | 45,6 | 422680,9 | 423003,3 |
| в т. ч. спортивные сооружения | 5,3 | 6,1 | 1,1 | - | 12,5 |
| озелененные территории общего пользования | 8,1 | 7,5 | 0,5 | - | 16,1 |
| территории для отдыха и туризма | 1,0 | 104,7 | 9,2 | 19,7 | 134,6 |
| Зона сельскохозяйственного использования | - | - | 0,0 | 714,2 | 714,2 |
| в т. ч. зона дачного хозяйства, садоводства, огородничества | - | - | - | 20,5 | 20,5 |
| Зона специального назначения | - | 1,1 | 0,1 | 4,1 | 5,3 |
| Режимная зона | 0,9 | 1,9 | 1,0 | 4,1 | 7,9 |
| Общая площадь земель в границах поселения | 331,4 | 365,3 | 188,8 | 423622,4 | 424507,9 |

2.2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА ПОСЕЛЕНИЯ, ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА, ИМЕЮЩЕГОСЯ НА ТЕРРИТОРИИ ГОЛОУСТНЕНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

Основными транспортными артериями в поселении являются автомобильные дороги местного, межмуниципального, регионального значения. Основные маршруты движения грузовых и транзитных потоков в поселении на сегодняшний день проходят по дорогам регионального значения. В связи с наличием предприятий на территории поселения, интенсивность грузового транспорта увеличится незначительно, и на расчетный срок коснется автомобильных дорог регионального значения.

Демографическая ситуация в поселении позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории Голоустненского муниципального образования не планируется. При этом предприятия и организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению, обязаны систематически, не реже 1 раза в 5 лет, организовывать обследования пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

2.3. ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

В период реализации Программы, транспортная инфраструктура по видам транспорта предусматривает развитие автомобильного и водного сообщения внутри Иркутской области и обеспечение Голоустненского муниципального образования постоянными внешними транспортными путями.

Основным видом транспорта, обеспечивающим прямую доступность Голоустненского муниципального образования в территориальной структуре Российской Федерации, останется общественный транспорт. Транспортная связь, внутри муниципального образования будет осуществляться личным транспортом. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

2.4. ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ СЕТИ ГОЛОУСТНЕНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

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

Основными направлениями развития дорожной сети Голоустненского муниципального образования в период реализации Программы будут являться: строительство автомобильных дорог, обеспечивающих необходимые транспортные связи районов муниципального образования и выходы на внешние автомобильные дороги, с четкой классификацией по назначению, сохранение протяженности соответствующим нормативным требованиям автодорог за счет ремонта и капитального ремонта, поддержание автодорог на уровне соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания, повышения качества и безопасности дорожной сети.

2.5. ПРОГНОЗ УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ, ПАРАМЕТРОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей в Голоустненском муниципальном образовании представлен в таблице 17.

Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей в Голоустненском муниципальном образовании

Таблица 17

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024-2029 |
| Количество легковых автомобилей у населения, ед. | 291 | 296 | 300 | 305 | 309 | 540 |
| Уровень автомобилизации, ед./1000 чел. | 158 | 160 | 162 | 165 | 167 | 180 |

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а также для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. Плотность улично-дорожной сети на перспективу составит 8,76 км/км2. В п. 4 Программы предложенная структура улично - дорожной сети максимально решает транспортные проблемы: обеспечивает необходимыми связями отдаленные районы, повышает плотность сети магистральных улиц, обеспечивает удобные выходы на внешние дороги.

2.6. 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 осуществятся, то прогноз показателей безопасности дорожного движения будет благоприятный.

2.7. 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.

3. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ИХ УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКУ ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ (ИНДИКАТОРАМ) РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

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

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистичный) и варианта 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития поселения. Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

*Вариант 1 (базовый)*

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

Также данным вариантом учитывается агрессивная внешняя среда, сложившаяся благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

*Вариант 2 (умеренно-оптимистичный)*

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

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

*Вариант 3 (экономически обоснованный)*

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

Таким образом, экономически наиболее эффективным и отвечающим текущим потребностям Голоустненского муниципального образования представляется реализация Варианта 2 (умеренно - оптимистического) развития транспортной инфраструктуры.

Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры сформированы в соответствии с выбранным к реализации варианта развития поселения и представлены в таблице 18.

Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры Голоустненского муниципального образования

Таблица 18

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование целевого показателя | Ед. изм. | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023 | 2024-2029  |
| Количество автомобилей у населения | ед. | 291 | 296 | 300 | 305 | 309 | 540 |
| Уровень автомобилизации населения | ед./1000 чел. | 158 | 160 | 162 | 165 | 167 | 180 |
| Количество ДТП | ед. | 20 | 17 | 15 | 13 | 10 | 2 |
| Погибших при ДТП | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Раненных при ДТП | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Количество детей, пострадавших при ДТП | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Удельный вес дорог, нуждающихся в ремонте  | % | 95,7 | 92,4 | 86,8 | 78,2 | 70,0 | 30,0 |
| Общая протяженность улично-дорожной сети и дорог местного значения | км | 39,37 | 39,37 | 39,37 | 39,37 | 39,37 | 67,79 |
| Прирост протяженности дорог | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 28,42 |
| Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | % | 90 | 80 | 73 | 64 | 55 | 20 |
| Обеспеченность постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 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. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Количество топливораздаточных колонок | шт. | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Количество СТО | шт. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Количество постов на СТО | шт. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 |

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

4.1. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

*Воздушный транспорт*

Проектом предлагается на первую очередь строительство благоустроенных вертолетных площадок (с возможностью приема маломерной авиации) в п. Большое Голоустное.

*Внутренний водный транспорт*

Водные виды транспорта получат дальнейшее развитие в связи с активным освоением прибрежных территорий о. Байкал.

Проектом предусматривается на первую очередь:

- строительство речного вокзала в п. Большое Голоустное;

- строительство нового причала в п. Большое Голоустное.

*Автомобильный транспорт*

Основные мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры населенных пунктов Голоустненского муниципального образования направлены на формирование дорожной сети на новом качественном уровне, с улучшенными транспортно-эксплуатационными характеристиками, обеспечивающими комфорт и безопасность движения.

В п. Большое Голоустное предусматривается реконструкция автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Иркутск – Большое Голоустное» до параметров автодороги III технической категории с шириной проезжей части 7 м и с устройством асфальтобетонного покрытия.

Проектом предусматривается на первую очередь реконструкция автомобильной дороги идущей в южной части муниципального образования вдоль берега о. Байкал. Реконструкция предусматривает повышение статуса до автомобильной дороги местного значения с доведением до параметров V технической категории.

На расчетный срок проектом предусматривается:

- реконструируется автомобильной дороги общего пользования «Малое Голоустное – Бугульдейка». Реконструкция предусматривает повышение статуса до автомобильной дороги общего пользования местного значения и доведение ее до параметров автодороги IV технической категории;

- реконструкция автомобильной дороги общего пользования местного значения «Подъезд к п. Нижний Кочергат». Реконструкция предусматривает устройство асфальтобетонного покрытия проезжей части;

- реконструкция мостового перехода через р. Белый Ключ на въезде в с. Малое Голоустное, мероприятие предусмотрено на первую очередь строительства.

Согласно схеме территориального планирования Иркутского района за расчетный срок проекта предусматривается строительство автомобильной дороги общего пользования местного значения от п. Нижний Кочергат в южном направлении с выходами к р.п. Большая Речка и п. Большие Коты, обеспечивая транспортные связи туристско - рекреационных зон Иркутского водохранилища и озера Байкал.

4.2. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, СОЗДАНИЮ ТРАНСПОРТНО - ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом. Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

4.3. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ЛЕГКОВОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА, ВКЛЮЧАЯ РАЗВИТИЕ ЕДИНОГО ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА

Прогнозируемый уровень автомобилизации принимается в расчете 180 автомобилей на 1000 жителей. Хранение личного автотранспорта будет осуществляться на территории усадебной застройки.

Строительство дополнительных автозаправочных станции на территории Голоустненского муниципального образования не предусматривается, так как существующего количества АЗС достаточно для обслуживания автотранспорта в соответствии с нормативными требованиями.

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

- согласно п. 11.41, потребность в АЗС составляет: одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.40, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей.

Необходимо предусмотреть на расчетный срок Программы:

- СТО суммарной мощностью не менее 3 постов;

- сооружения для стоянки легковых автомобилей на приобъектных стоянках у общественных зданий, учреждений, предприятий, на рекреационных территориях Голоустненского муниципального образования. 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 гаражей и 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.

4.4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПЕШЕХОДНОГО И ВЕЛОСИПЕДНОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

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

− устройство тротуаров с твердым покрытием.

В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории Голоустненского муниципального образования необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения внутри поселения, между населенными пунктами и местами приложения труда, а также в целях отдыха и туризма.

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

4.5. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА, ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КОММУНАЛЬНЫХ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ

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

4.6. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ СЕТИ ДОРОГ

В целях развития сети дорог Голоустненского муниципального образования планируются:

- 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;

- мероприятия по паспортизации бесхозяйных участков дорог, находящихся на территории поселения. Реализация мероприятий позволит изготовить технические паспорта, технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения.

Финансирование затрат на реализацию данных мероприятий отражено в муниципальной программе «Осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения Голоустненского муниципального образования на 2019-2021 годы».

Генеральным планом предусматривается создание сети улиц и дорог, обеспечивающих необходимые транспортные связи районов муниципального образования и выходы на внешние автомобильные дороги, с четкой классификацией по назначению.

Основные мероприятия по совершенствованию улично - дорожной сети намечаются в п. Большое Голоустное, п. Нижний Кочергат, с. Малое Голоустное, и ур. Солнопечное.

Транспортный каркас п. Большое Голоустное формируют основные улицы сельского поселения, местные улицы и местные дороги, проезды.

По развитию улично - дорожной сети Голоустненского муниципального образования на первую очередь предусматриваются следующие мероприятия:

*в п. Большое Голоустное:*

- продление ул. Новая, протяженностью 0,34 км;

- строительство ул. Галазия, общей протяженностью 0,67 км;

- реконструкция улицы идущей параллельно ул. Пименова, протяженностью 0,23 км;

- строительство ул. Харануты - 2, протяженностью 1,06 км;

- строительство ул. Рейдовая, протяженностью 1,10 км;

- строительство связки от ул. Байкальская до ул. Рейдовая, протяженностью 0,13 км;

- строительство связки от ул. Новая до ул. Рейдовая, протяженностью 0,16 км;

- строительство связки от ул. Новая до ул. Байкальская, протяженностью 0,09 км;

- строительство ул. Береговая, протяженностью 0,93 км. Ул. Береговая устраивается совместно с дамбой обвалования для защиты жилой застройки от 1%-го наводнения;

- строительство ул. Свердлова, протяженностью 0,51 км;

- строительство связки от ул. Галазия до ул. Байкальская, протяженностью 0,15 км;

- строительство ул. Харануты, протяженностью 1,25 км;

- строительство связки от ул. Харануты до ул. Кирова, протяженностью 0,34 км;

- строительство связок от ул. Харануты до ул. Галазия, общей протяженностью 0,84 км;

- строительство связки от ул. Свердлова до ул. Кирова, протяженностью 0,18 км;

- строительство улицы в северной части населенного пункта параллельно ул. Трактовая, протяженностью 0,51 км;

- строительство улиц для организации транспортной доступности АЗС и Пожарного депо, протяженностью 0,33 км.

*в п. Нижний Кочергат:*

- строительство участка ул. Речная, протяженностью 0,25 км;

- строительство связок от ул. Речная до ул. Дорожная, общей протяженностью 0,32 км;

- строительство улицы, параллельной ул. Дорожной в северной части населенного пункта, протяженностью 0,40 км;

- строительство улицы параллельно ул. Придорожная, протяженностью 0,35 км;

- продление ул. Подгорная, протяженностью 0,52 км;

- строительство улицы от ул. Подгорная до ул. Придорожная, протяженностью 0,41 км;

- строительство улицы параллельно ул. Набережная, протяженностью 0,40 км;

- формирование улично-дорожной сети на территории ДНТ «Нижнее», общей протяженностью 0,78 км.

*в с. Малое Голоустное:*

- строительство ул. Черемушки, протяженностью 0,53 км;

- строительство ул. Кропочева, протяженностью 1,23 км;

- реконструкция улицы являющейся продолжением автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Иркутск – Большое Голоустное», протяженностью 3,72 км.

Таким образом, на 1-ю очередь предусматривается строительство:

- улиц и дорог местного значения – 17,63 км.

Основные мероприятия, предусмотренные для развития улично-дорожной сети на расчетный срок генплана

*в п. Большое Голоустное:*

- продление ул. Харануты, протяженностью 0,97 км;

- строительство связки от ул. Кирова до ул. Береговая, протяженностью 0,33 км;

- формирование улично-дорожной сети в северной части населенного пункта в, общей протяженностью 1,27 км. Улица, идущая параллельно береговой линии, устраивается совместно с дамбой обвалования для защиты жилой застройки от 1%-го наводнения.

*В с. Малое Голоустное:*

- строительство улицы в южной части населенного, протяженностью 1,89 км;

- строительство связки от проектируемой улицы до ул. Нагорная, протяженностью 0,13 км;

- строительство связки от проектируемой улицы до ул. Байкальская, протяженностью 0,33 км;

- формирование улично-дорожной сети в северной части населенного пункта в районе проектируемой жилой застройки, общей протяженностью 2,44 км.

*в ур. Солнопечное:*

- строительство пер. Солнечный, протяженностью 0,50 км;

- строительство улицы от пер. Солнечный до проектируемого магазина, протяженностью 0,39 км.

Объемы работ на расчетный срок генплана составят:

- улиц и дорог местного значения – 8,25 км.

Основные мероприятия, предусмотренные для развития улично - дорожной сети за расчетный срок генплана

*в п. Большое Голоустное:*

- строительство ул. Пименова, протяженностью 0,69 км;

- продление ул. Рейдовая, протяженностью 0,27 км;

- строительство связки от ул. Рейдовая до ул. Береговая, протяженностью 0,13 км;

- строительство улицы параллельно ул. Трактовая, протяженностью 0,30 км.

*в п. Нижний Кочергат:*

- продление ул. Речная, протяженностью 0,47 км.

*в с. Малое Голоустное:*

- строительство улицы параллельно ул. Байкальская, протяженностью 0,31 км;

- строительство связки от проектируемой улицы до ул. Байкальская, протяженностью 0,14 км.

Таким образом, за расчетный срок предусматривается строительство:

- улиц и дорог местного значения – 2,31 км.

5. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

5.1. КОМПЛЕКСНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, В ТОМ ЧИСЛЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, СНИЖЕНИЮ ПЕРЕГРУЖЕННОСТИ ДОРОГ И (ИЛИ) ИХ УЧАСТКОВ

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения в Голоустненском муниципальном образовании сформирован, исходя из цели и задач Программы по повышению безопасности дорожного движения, 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.

5.2. 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 взаимоувязанных 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.

5.3. 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.

5.4. 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 Голоустненского 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.

6. 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 и на основе разработанных муниципальных программ.

Источниками финансирования мероприятий Программы могут являться средства федерального, областного, районного бюджетов, бюджет Голоустненского муниципального образования, а также внебюджетные источники.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводящихся по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации 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 Голоустненского 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.

ОБЪЕМ СРЕДСТВ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ПРОГРАММЫ

Таблица 19

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование объекта | Финансовые потребности, тыс. руб. | Итого | Примечание |
| 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024-2029 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1 | Строительство благоустроенныхвертолетных площадок (с помощью приема маломерной авиации) в п. Большое Голоустное |  |  |  |  |  |  |  | Стоимость мероприятий будет определена в соответствии с Схемой территориального планирования Иркутской области |
| 2 | Строительство речного вокзала в п. Большое Голоустное |  |  |  |  |  |  |  |
| 3 | Строительство нового причала в п. Большое Голоустное |  |  |  |  |  |  |  |
| 4 | Строительство и реконструкция автомобильной дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения Иркутск - Большое Голоустное |  |  |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 5 | Изготовление технических паспортов, проведение кадастровых работ автомобильных дорог, регистрация прав в отношении земельных участков, занимаемых автодорогами общего пользования в границах: |  |  |  |  |  |  |  | В соответствии с программой «Осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения Голоустненского муниципального образования, на 2019-2021 годы»В соответствии с программой «Осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения Голоустненского муниципального образования, на 2019-2021 годы» |
|  | села Малое Голоустное ул. Мира | 42,20 |  |  |  |  |  | 42,20 |
|  | села Малое Голоустное ул. Чернышевского | 51,80 |  |  |  |  |  | 51,80 |
|  | села Малое Голоустное ул. Байкальская | 68,95 |  |  |  |  |  | 68,95 |
|  | поселка Большое Голоустное ул. Кирова | 28, 88 |  |  |  |  |  | 28, 88 |
|  | поселка Большое Голоустное ул. Байкальская | 119,00 |  |  |  |  |  | 119,00 |
|  | поселка Большое Голоустное ул. Свердлова | 49,00 |  |  |  |  |  | 49,00 |
|  | села Малое Голоустное ул. Нагорная |  | 42,95 |  |  |  |  | 42,95 |
|  | села Малое Голоустное ул. Горького |  | 13,41 |  |  |  |  | 13,41 |
|  | села Малое Голоустное ул. Кирова |  | 34,90 |  |  |  |  | 34,90 |
|  | села Малое Голоустное ул. Чайковского |  | 19,46 |  |  |  |  | 19,46 |
|  | поселка Большое Голоустное ул. Новая |  | 38,50 |  |  |  |  | 38,50 |
|  | поселка Большое Голоустное ул. Береговая |  | 29,56 |  |  |  |  | 29,56 |
|  | поселка Большое Голоустное ул. Галазия |  | 21,00 |  |  |  |  | 21,00 |
|  | поселка Большое Голоустное ул. Пименова |  | 23,56 |  |  |  |  | 23,56 |
|  | поселка Большое Голоустное ул. Рейдовая |  | 22,58 |  |  |  |  | 22,58 |
|  | поселка Большое Голоустное ул. Рейдовая-2 |  | 6,13 |  |  |  |  | 6,13 |
|  | поселка Большое Голоустное ул. Харануты |  | 70,00 |  |  |  |  | 70,00 |
|  | поселка Большое Голоустное ул.Харануты-2 |  | 4,97 |  |  |  |  | 4,97 |
|  | села Малое Голоустное ул. Черемушки |  |  | 30,03 |  |  |  | 30,03 |
|  | села Малое Голоустное ул. Таежная |  |  | 16,63 |  |  |  | 16,63 |
|  | села Малое Голоустное ул. Олега Кошевого |  |  | 9,59 |  |  |  | 9,59 |
|  | села Малое Голоустное ул. Комарова |  |  | 9,38 |  |  |  | 9,38 |
|  | села Малое Голоустное ул. Колхозная |  |  | 30,66 |  |  |  | 30,66 |
|  | села Малое Голоустное ул. Кропочева |  |  | 22,16 |  |  |  | 22,16 |
|  | села Малое Голоустное ул. Лесная |  |  | 6,48 |  |  |  | 6,48 |
|  | села Малое Голоустное ул. Широкая |  |  | 8,30 |  |  |  | 8,30 |
|  | поселка Большое Голоустное ул. Речная |  |  | 10,33 |  |  |  | 10,33 |
|  | поселка Большое Голоустное ул. Речная-2 |  |  | 4,03 |  |  |  | 4,03 |
|  | поселка Большое Голоустное ул. Трактовая |  |  | 22,19 |  |  |  | 22,19 |
|  | поселка Большое Голоустное ул. Тополиная |  |  | 29,51 |  |  |  | 29,51 |
|  | поселка Большое Голоустное ул. Озерная |  |  | 10,75 |  |  |  | 10,75 |
| 6 | Ремонт автодорог общего пользования в границах: |  |  |  |  |  |  |  |
|  | села Малое Голоустное ул. Чернышевского | 1308,16 |  |  |  |  |  | 1308,16 |
|  | села Малое Голоустное ул. Байкальская | 587,00 |  |  |  |  |  | 587,00 |
|  | села Малое Голоустное ул. Мира | 347,17 |  |  |  |  |  | 347,17 |
|  | села Большое Голоустное ул. Свердлова |  | 1318,47 |  |  |  |  | 1318,47 |
|  | поселка Большое Голоустное ул. Кирова |  | 460,87 |  |  |  |  | 460,87 |
|  | поселка Большое Голоустное ул. Байкальская |  |  | 2212,74 |  |  |  | 2212,74 |
| 7 | Освещение улиц Голоустненского муниципального образования | 500,00 | 500,00 | 500,00 |  |  |  | 1500 | В соответствии с программой «Комплексное социально-экономическое развитие Голоустненского МО на 2017-2021 годы» |
| 8 | Строительство автостоянок около объектов обслуживания |  |  |  |  |  |  | 0,00 | Внебюджетные источники |
| 9 | Создание инфраструктуры автосервиса |  |  |  |  |  |  | 0,00 |
| 10 | Развитие придорожной инфраструктуры обслуживания |  |  |  |  |  |  | 0,00 |

7. 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, раздельно по каждому из критериев оценки эффективности муниципальной программы:

- 1-й этап – расчет Р1 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»;

- 2-й этап – расчет Р2 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»;

- 3-й этап – расчет Ритог – итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

Итоговая оценка эффективности муниципальной программы (Ритог) 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 Р1 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле:

$$Р1=\frac{Vфакт+u}{Vпл}\*100\%, где$$

Vфакт – фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию муниципальной программы за отчетный год;

Vпл – 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 Р1 = 100%;

- муниципальная программа в целом выполнена, если 80% < Р1 < 100%;

- муниципальная программа не выполнена, если Р1 < 80%.

* Расчет Р2 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле:

$$Р2=\frac{SUM K i}{N}\*100\%, где$$

i = 1

Ki – 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:

$$K1=\frac{П i факт}{П i пл}\*100\%, где$$

П i факт – фактическое значение i показателя за отчетный год;

П i 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:

К1 = 100%

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

К1 = 0%

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

- муниципальная программа перевыполнена, если Р2 > 100%;

- муниципальная программа выполнена в полном объеме, если 90% < Р2 < 100%;

- муниципальная программа в целом выполнена, если 75% < Р2 < 95% муниципальная программа не выполнена, если Р2 < 75%.

Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

$$Р итог=\frac{Р1+Р2}{2}, где$$

Р итог – итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям:

- Р итог > 100% высокоэффективная;

- 90% < Р итог < 100% эффективная;

- 75% < Р итог < 90% умеренно эффективная;

- Р итог < 75% неэффективная.

8. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ГОЛОУСТНЕНСКОГО 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 Голоустненского 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.