ПРОЕКТ

**\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2019г. № -ДГО**

## **РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ**

**ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ**

**МУНИЦИПАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ – «ГОРОД ТУЛУН»**

**ДУМА ГОРОДСКОГО ОКРУГА**

**ШЕСТОГО СОЗЫВА**

### РЕШЕНИЕ

## **ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРОГРАММЫ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ – «ГОРОД ТУЛУН» НА 2019-2025 ГОДЫ**

В целях обеспечения устойчивого развития территорий города Тулуна, обеспечения учета интересов граждан и их объединений, руководствуясь [статьей](consultantplus://offline/ref=B8E8EBFEFB1226B336772B429B86961F092C4CA0D17079A3C2DAC8B0F7DEDDADEB3A8217C8D019FDTBdDB) 26 Градостроительного кодекса Российской Федерации, Федеральным [законом](consultantplus://offline/ref=B8E8EBFEFB1226B336772B429B86961F092D43ACD17379A3C2DAC8B0F7TDdEB) от 06.10.2003 №131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации", [постановлением](consultantplus://offline/ref=B8E8EBFEFB1226B336772B429B86961F0A2C4BA0DA7779A3C2DAC8B0F7TDdEB) Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 №1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов", статьями 22, 43 [Устав](consultantplus://offline/ref=B8E8EBFEFB1226B33677354F8DEACC130A2E14A8D27674F39A8ECEE7A88EDBF8ABT7dAB)а муниципального образования - «город Тулун», на основании Генерального плана муниципального образования – «город Тулун», утвержденного решением Думы городского округа от 30.12.2010г. №78-ДГО, Дума городского округа

**РЕШИЛА:**

1.Утвердить программу Комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования – «город Тулун» на 2019-2025 годы.

2.Настоящее решение вступает в силу с момента его официального опубликования и подлежит размещению в газете «Тулунский вестник», на официальных сайтах Думы городского округа и администрации городского округа.

Мэр городского округа Ю.В. Карих

Приложение N 1

к решению Думы городского округа

от \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2019 года

Глава 1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования – «город Тулун» на 2019-2025 годы (далее - Программа) |
| Основание для разработки Программы | Федеральный [закон](consultantplus://offline/ref=B8E8EBFEFB1226B336772B429B86961F092D43ACD17379A3C2DAC8B0F7TDdEB) от 06.10.2003 N 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации";  Федеральный [закон](consultantplus://offline/ref=B8E8EBFEFB1226B336772B429B86961F0A2D49A6D47179A3C2DAC8B0F7TDdEB) от 30.12.2012 N 289-ФЗ "О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации";  [постановление](consultantplus://offline/ref=B8E8EBFEFB1226B336772B429B86961F0A2C4BA0DA7779A3C2DAC8B0F7TDdEB) Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 N 1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов";  Генеральный [план](consultantplus://offline/ref=B8E8EBFEFB1226B33677354F8DEACC130A2E14A8D27073F49D8CCEE7A88EDBF8AB7A84428B9414FAB5F007C4TBdCB) муниципального образования – «город Тулун», утвержденного решением Думы городского округа от 30.12.2010г. №78-ДГО.  Основу Программы составляет система программных мероприятий по различным направлениям развития транспортной инфраструктуры города Тулуна. Данная Программа ориентирована на устойчивое развитие городского округа и в полной мере соответствует государственной политике реформирования транспортного комплекса Российской Федерации |
| Основные разработчики Программы | Отдел архитектуры и градостроительства Комитета жилищно-коммунального хозяйства администрации городского округа (Иркутская область, г.Тулун, ул.Ленина, д.122, каб.307). |
| Участники муниципальной программы | Отдел контроля за строительством и ремонтом Комитета жилищно-коммунального хозяйства администрации городского округа, отдел коммунального хозяйства Комитета жилищно-коммунального хозяйства администрации городского округа, отдел по развитию городской среды комитета жилищно-коммунального хозяйства администрации городского округа. |
| Цель Программы | Обеспечение сбалансированного, перспективного развития транспортной инфраструктуры города Тулуна в соответствии с потребностями в капитальном ремонте, реконструкции и строительстве объектов транспортной инфраструктуры местного значения |
| Задачи Программы | Обеспечить:  а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории городского округа;  б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования городского округа;  в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории городского округа (далее - транспортный спрос);  г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в городском округе;  д) условия для управления транспортным спросом;  е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;  з) условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры | 1) Площадь автомобильных дорог общего пользования, введенных в эксплуатацию;  2) Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям;  3) Количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на автомобильных дорогах общего пользования муниципального образования – «город Тулун», количество/ год;  4) Перевезено пассажиров транспортом общего пользования, млн. пасс./год;  5) Развитие транспортной инфраструктуры (количество введенных в эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры) |
| Сроки и этапы реализации Программы | 2019 - 2025 годы |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов) | 1) строительство, качественное содержание, капитальный ремонт дорог, в том числе:  магистральных улиц общегородского значения;  магистральных улиц районного значения;  улиц местного значения, дорог и проездов.  2) строительство иных объектов транспортной инфраструктуры |
| Исполнители основных мероприятий | Отдел контроля за строительством и ремонтом Комитета жилищно-коммунального хозяйства администрации городского округа, отдел коммунального хозяйства Комитета жилищно-коммунального хозяйства администрации городского округа, отдел по развитию городской среды комитета жилищно-коммунального хозяйства администрации городского округа. |
| Объемы и источники финансирования Программы | Источники финансирования Программы - средства федерального бюджета, бюджета Иркутской области и бюджета муниципального образования – «город Тулун», а также средства частных инвесторов. Объемы и источники финансирования Программы будут определяться ежегодно при формировании государственных программ Иркутской области муниципальных программ и утверждении бюджетов Иркутской области и города Тулуна.. |
| Ожидаемые конечные результаты реализации Программы | 1)Снижение доли протяженности автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;  2) Увеличение протяженности отремонтированных автомобильных дорог;  3) повышение доступности услуг и качества транспортного обслуживания жителей и гостей города Тулуна;  4) повышение комплексной безопасности дорожного движения. |

Глава 2. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ

ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ – «ГОРОД ТУЛУН»

2.1. Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения муниципального образования – «город Тулун» в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Иркутская область является крупным субъектом Российской Федерации и играет важнейшую роль в структуре межрегиональных транспортных коридоров, обеспечивающих связь Европейской части России и Западной Сибири с регионами Дальнего Востока. В широтном направлении обеспечиваются межрегиональные связи по Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожным магистралям, а также по автомобильным дорогам федерального значения Р-255 "Сибирь" Новосибирск - Кемерово - Красноярск - Иркутск (ранее М-53 "Байкал") и Р-258 "Байкал" Иркутск - Улан-Удэ - Чита (ранее М-55 "Байкал"). Данные магистрали входят в состав международного транспортного коридора "Восток - Запад", который может обеспечить кратчайшую связь глобальных экономических центров в Западной Европе и Восточной Азии. Широтная составляющая межрегиональных транспортных коридоров значительно усилилась в результате строительства магистрального трубопровода "Восточная Сибирь - Тихий океан", с вводом которого значительно усилилась грузоформирующая и транзитная функция Иркутской области. Развитая сеть автомобильных дорог позволяет перевозить грузы автотранспортом в большинство населенных пунктов области. По протяженности автомобильных дорог область занимает второе место в Сибирском федеральном округе. По территории области протекают крупнейшие судоходные реки Ангара, Лена, Нижняя Тунгуска, обусловившие развитие водного транспорта. Крупнейшие порты расположены на реке Лене: Киренск и Осетрово, через них осуществляется перевалка грузов в Республику Саха (Якутия) и в северный морской порт Тикси.

Тулун относится к городам областного уровня (подчинения) и является административным центром Тулунского района Иркутской области. Площадь Тулуна в границах городского округа, определенных законом Иркутской области, составляет 12770,7 га или 0.02% территории Иркутской области. Городской застройкой (без учета санитарно-защитных зон) занято 2640,5 га, что составляет 20,9% всех городских земель. Ландшафтно-рекреационные внеселитебные территории занимают 8407,5 га 65,8% площади в границах города, под прочие виды использования остается 28,6% городских земель. Использование территории города Тулун на основе генерального плана выглядит следующим образом: селитебные территории – 2082,3 (16,3%), производственные территории – 1037,6 (8.1%), ландшафтно-рекреационные территории – 8407,5 га (65,8%), прочие территории – 1243,3 (28.5%).

Тулун является центром административного управления и культурно-бытового обслуживания населения Тулунского муниципального района. Город состоит из трех основных жилых районов: северного, центрального и южного. На территории города расположены памятники истории и культуры местного и регионального значения.

На сегодняшний день в Тулунском городском округе остались имеются: угольная промышленность, энергетика, лесная и деревообрабатывающая промышленность, пищевая промышленность (пекарни и кондитерские), и прочие мелкие предприятия.

Особенности экономико-географического положения города Тулуна определяются хорошей транспортной доступностью по отношению к другим городам Иркутской области и регионам Российской Федерации. Выгоды транспортно-географического положения связаны с размещением на Транссибирской железнодорожной магистрали, положением узла автомобильных дорог федерального и местного значения.

Через Тулун проходят автомобильные дороги федерального значения Р-255 "Красноярск - Иркутск" и "Тулун - Братск - Усть-Кут", он является узлом автодорог местного значения, обеспечивающих сообщение с населенными пунктами на территории района. Расстояние до ближайшего крупного города, Братска, составляет 225 км по автомобильной дороге, до областного центра - 389 км по железной и 428 км - по автомобильной дороге. Тулун располагается на Транссибирской железнодорожной магистрали, в пределах города действуют станции ВСЖД «Тулун» и «Нюра», а также два остановочных пункта

2.2. Социально-экономическая характеристика муниципального образования – «город Тулун»

Демографическая ситуация в г.Тулуне характеризуется сокращением численности населения, вследствие его естественной и миграционной убыли. По состоянию на 01.01.2018 года численность населения составляет 41640 человек. За период 1990-2000-х годов численность населения города сократилась более чем на 15 тыс. человек. Негативная демографическая тенденция прослеживается и в текущем десятилетии: за период с 2010 по 2017 г. численность населения г. Тулун сократилась на 2857 чел. (на 6,4%).

На начало 2017 года численность и структура населения в муниципальном образовании – «город Тулун» складывается следующим образом:

- женское население – 22,56 тыс. человек (54,14%);

- мужское население – 19,11тыс. человек (45,86%),

в том числе: население трудоспособного возраста составляет 22,34 тыс. человек (53,61%), население старше трудоспособного возраста – 9,35 тыс. человек (22,45%), моложе трудоспособного возраста – 9,97 тыс. человек (23,94%).

По статистическим данным в г.Тулуне на 01.01.2018 год за последние 10 лет четко видна ситуация ухудшения демографических показателей за счет естественной и миграционной убыли. В 2015 году миграционный отток составил 150 человек, в 2016 году - 334 человека, в 2017 году – 69, где видно тенденцию колебаний миграционного оттока. Коэффициент естественного прироста за 2017 год составил 0,9.

В 2010 году удельный вес трудоспособного населения в общей численности жителей г.Тулуна составлял 60,61%, то в 2017 году - уже 53,61%. Значительное влияние на сокращение доли трудоспособного населения в общей численности населения города влияет миграционный отток населения, основную долю, которого составляют лица в трудоспособном возрасте.

По данным органов государственной статистики в г.Тулуне в 2016 году родилось 671 ребенок, в 2017 году - 624 ребенка (снижение на 47 детей).

В 2016 году число умерших составило 653 человек, в 2017 году - 586 человек. Ведущими классами причин смерти населения, как и в предыдущие годы, были болезни системы кровообращения, новообразования, болезни органов пищеварения и болезни мочеполовой системы.

Состояние здоровья и уровень смертности населения отражается на показателе ожидаемой продолжительности жизни.

В 2016 году ожидаемая продолжительность жизни в среднем по Иркутской области увеличилась на 6 лет, продолжительность жизни мужчины составляет 62,2 года, женщины – 74,2 года.

По статистическим данным г.Тулуну присущи следующие тенденции:

- происходит уменьшение численности населения. Это происходит в основном в результате миграционного оттока в другие регионы Российской Федерации;

-начиная с 90-х годов естественная убыль, за счет смертности превышала рождаемость. В начале 2000 годов показатель рождаемости составлял 10,3-16,0 чел. на 1000 жителей, к 2010 году данный показатель вырос до 16,7 чел. на 1000 жителей. На 2011 год пришелся пик рождаемости. В период с 2011-2017 годов численность родившихся снижается с 790 до 624 чел. в год;

- Тулун отличается высоким уровнем смертности, чем в среднем по области, особенно за 2003-2004 года, составлял около 20,0 чел. на 1000 жителей. В настоящее время смертность населения г.Тулуна составляет 14,1-15,8 чел. на 1000 жителей;

- происходит постепенное старение населения. Динамика численности населения по возрастным группам свидетельствует о постепенном увеличении численности населения старше трудоспособного возраста с 19,85% в 2011 году до 22,45% в 2017 году, к 2017 году наблюдается рост показателя лиц моложе трудоспособного возраста – 23,94%.

К основным демографическим проблемам можно отнести:

- неблагоприятная возрастная динамика населения, рост числа людей пенсионного возраста;

- увеличение миграции населения, в основном в трудоспособном возрасте;

- отрицательные показатели рождаемости населения, что вызывает дисбаланс трудовых ресурсов экономически активного трудоспособного населения;

- снижение уровня качества жизни.

Сформированная социальная инфраструктура г.Тулуна позволяет жителям и приезжающим получать широкий спектр услуг в образовании, здравоохранении, занятии спортом, удовлетворении потребностей в области культурного развития.

В муниципальном образовании – «город Тулун» 24 образовательных учреждения, из них: 12 дошкольных образовательных учреждений, направленных на общеобразовательную программу дошкольного образования (2195 мест). Все детские дошкольные учреждения находятся в муниципальной собственности; 9 - общеобразовательных учреждений (8 основные общеобразовательные школы (5424 мест), 1 гимназия (286 мест), кроме того, имеются специальная (коррекционная) школа (114 мест) и специальная (коррекционная) школа-интернет для детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей с отклонениями в развитии (134 мест); 4 - учреждения дополнительного образования (ЦДО «Кристалл», МАО ДО города Тулуна «ДХШ», МБУ ДО «ДМШ», МБУ ДО ДЮСШ).

На территории города Тулуна расположено 3 средних профессиональных учебных заведения (ГБПОУ «Тулунский аграрный техникум», ГБПОУ «Братский педагогический колледж» в г. Тулуне, ОГБПОУ «Тулунский медицинский колледж»).

Физическая культура и спорт в г.Тулуне развит на высоком уровне и является приоритетным.

Общее количество спортивных сооружений на территории г. Тулуна по состоянию на 01.01.2018 составляет 43 единицы.

Стагнация производственной сферы, начавшаяся после распада советского государства, привела в тому, что распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 июля 2014 года № 1398-р г.Тулун признан моногородом, а в 2015 году г.Тулун отнесен к 1-й категории моногородов с наиболее сложным социально-экономическим положением (распоряжение Правительства Российской Федерации от 16 апреля 2015 года № 668-р).

Преобладающими видами деятельности, определяющими экономическую структуру города, являются торговля и общественное питание - 45,4%, на обрабатывающие производства приходится 25,9%, а также транспортировка и хранение - 15,2%.

Среднемесячная заработная плата по полному кругу организаций г.Тулуна в 2017 году составила 31 699 рублей и возросла по сравнению с уровнем 2016 года на 6,3% (29 808 рублей).

За 2017 год организациями г.Тулуна по расчетным данным получено выручки от реализации продукции, работ, услуг 4858,4 млн. рублей, что на 9,7% больше по сравнению с аналогичным периодом 2016 года (4430,7 млн. руб.).

Рост выручки получен по следующим видам экономической деятельности: «Обеспечение электрическое энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха» – 9,2%, «Водоснабжение; водоотведение, организация сбора и утилизации отходов, деятельность по ликвидации загрязнений» – 28,7,0%, «Транспортировка и хранение» - 18,9%.

Существенный рост выручки произошел по виду экономической деятельности: "Строительство" – в 2,2 раза.

За 2017 год по расчетным данным получено 109,4 млн. рублей прибыли работающими предприятиями г.Тулуна с учетом субъектов малого бизнеса, это на 1,5% больше аналогичного периода 2016 года.

Экономические и финансовые показатели по крупным и средним организациям и предприятиям г.Тулуна определены расчетным путем на основании отдельных данных территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Иркутской области за 2017 год (объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг; товарооборот и ввод жилья), и с уточнением данным органом отдельных показателей за 2016 год.

Ведущей отраслью промышленности города, с наибольшим числом занятого населения, является энергетика. Добывающая промышленность, остававшаяся градообразующей отраслью города на протяжении последних лет, утратила свое значение.

На территории города функционируют:

- 2 предприятия по производству и распределению электроэнергии, газа и воды;

- 1 предприятие по производству шпона, фанеры, деревянных плит и панелей;

- 2 предприятие по производству полиграфической продукции;

- 10 предприятий по производству хлеба, хлебобулочных и кондитерских изделий (в том числе 1 мукомольное);

- 1 предприятие по производству мясных полуфабрикатов;

- 1 предприятие по производству питьевой минеральной воды;

- 2 предприятие по переработке дикорастущих и кедрового ореха;

- 1 предприятие по производству стеновых домокомплектов из оцилиндрованного бревна и из профилированного бруса;

- 1 предприятие полного цикла от разработке ПСД о проведения  работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту котельных, строительству модульных котельных;

- 1 предприятие по производству прочих резиновых изделий;

- 1 предприятие по производству прочих текстильных изделий (рабочие х/б перчатки);

- 2 предприятия по производству пластмассовых изделий, используемых в строительстве;

- 3 предприятия по производству изделий из бетона для использования в строительстве;

- 1 предприятие по переработке древесных отходов (древесный уголь).

На территории города Тулуна осуществляют свою деятельность 3 цеха по производству полуфабрикатов.

В промышленном производстве города сложилась тенденция увеличения выручки от реализации продукции, работ услуг. За 2017 год индекс промышленного производства составил 103,66% к предыдущему году (2016 – 102,0%).

Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами составил:

- в обрабатывающем производстве – 61,24 млн. руб. или 145,4% к уровню прошлого года (2016 год – 42,13 млн. руб.);

- в производстве и распределении электроэнергии, газа и паром – 477,0 млн. руб. или 142,2% к уровню прошлого года (2016 год – 335,40 млн. руб.)

За 2017 год грузооборот автотранспортных предприятий города Тулуна составил 8973.9 тыс. тонно-км. Всего автомобильным транспортом перевезено (отправлено) 260,9 тыс. тонн грузов.

Основной проблемой развития города является отсутствие на территории муниципального образования промышленных предприятий, создающих добавленную стоимость, несмотря на выгодное транспортно-географическое положение, наличие минерально-сырьевой базы, социальной, коммунальной и транспортной инфраструктур, а также трех свободных производственных площадок.

2.3. Характеристика градостроительной деятельности на территории муниципального образования – «город Тулун», включая деятельность в сфере транспорта

Согласно требованиям Градостроительного [кодекса](consultantplus://offline/ref=B8E8EBFEFB1226B336772B429B86961F092C4CA0D17079A3C2DAC8B0F7TDdEB) Российской Федерации учет местных нормативов градостроительного проектирования необходим при подготовке проекта генерального плана городского округа и при внесении изменений в генеральный план городского округа, при подготовке документации по планировке территории, изменений в указанную документацию.

В настоящее время Генеральный [план](consultantplus://offline/ref=B8E8EBFEFB1226B33677354F8DEACC130A2E14A8D27073F49D8CCEE7A88EDBF8AB7A84428B9414FAB5F007C4TBdCB) Тулунского городского округа, как документ территориального планирования, реализует основные принципы законодательства в области градостроительной деятельности и является главным инструментом градостроительной политики, направленной на формирование архитектурной среды, комфортной для жизни людей, характеризующейся не только функциональными, утилитарными, но и эстетическими особенностями.

Градостроительная деятельность Тулунского городского округа направлена:

- на создание условий для устойчивого развития территорий, определенных из совокупности социальных, экономических, экологических и иных факторов;

- на установление функциональных зон и размещения в них объектов капитального строительства для государственных и муниципальных нужд;

- на определение параметров развития инженерной, транспортной и социальной инфраструктур;

- на определение градостроительных требований к соблюдению зон с особыми условиями использования территорий, в том числе к сохранению объектов историко-культурного наследия, экологическому и санитарному благополучию.

2.4. Характеристика градостроительной деятельности на территории муниципального образования – «город Тулун», включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Основным документом, регулирующим отношения в сфере организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом в Тулунском городском округе, является [Положение](consultantplus://offline/ref=B8E8EBFEFB1226B33677354F8DEACC130A2E14A8D27370F29987CEE7A88EDBF8AB7A84428B9414FAB5F007C4TBdBB) об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом на территории муниципального образования – «город Тулун» от 23.12.2016г. №1266. Данное Положение принято в соответствии с Федеральным [законом](consultantplus://offline/ref=B8E8EBFEFB1226B336772B429B86961F09254AADD47679A3C2DAC8B0F7TDdEB) от 08.11.2007 N 259-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта", [статьей 6](consultantplus://offline/ref=B8E8EBFEFB1226B336772B429B86961F09274AACD57A79A3C2DAC8B0F7DEDDADEB3A8217C8D01BF8TBd5B) Федерального закона от 10.12.1995 N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения", Федеральным [законом](consultantplus://offline/ref=B8E8EBFEFB1226B336772B429B86961F092D4CACD77079A3C2DAC8B0F7TDdEB) от 13.07.2015 N 220-ФЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", постановлением Правительства Российской Федерации от 14.02.2009 года №112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

К целям организации городского пассажирского транспортного обслуживания населения г.Тулун относится:

- обеспечение безопасности пассажирских перевозок;

- установление правовых и организационных основ организации транспортного обслуживания;

- обеспечение доступности транспортных услуг для населения и оказания их с надлежащим качеством.

На территории г.Тулун представлен следующий реестр муниципальных автобусных маршрутов регулярных пассажирских перевозок на 01.11.2017 год (таблица 1).

Таблица 1. Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок г.Тулуна

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Номер маршрута | Наименование маршрута | Маршрут следования (наименование основных объектов и улиц) | Протяженность маршрута, км. | Перевозчик | Вид сообщения |
| 1 | 2 | «Березовая роща – Больничный комплекс» | Автостанция, Юбилейная, Ленина, Виноградова, Урицкого, Сигаева, Коммуны, Сорокина, Советская, Урицкого, Виноградова, Ленина, Юбилейная, Кировский, Гидролизная, Ватутина, Угольщиков, Больничный комплекс | 10,5 | «Многофункциональное транспортное предприятие» («МТП») | Городское |
| 2 | 3 | «Станция Нюра – Березовая роща» | Ст. Нюра, 1-я Заречная, Партизанский, Карбышева, Нагорный, Гидролизная, Кировский, Юбилейная, Ленина, Урицкого, Сигаева, Коммуны, Сорокина, Советская | 11,5 | ЧП | Городское |
| 3 | 4 | «Автостанция – Селекционная Станция – Иннокентьевск» | Автостанция, Ленина, Речная, Гос. Селекционная станция, Иннокентьевск | 14,0 | «МТП» | Городское |
| 4 | 5 | «Райбольница – Больничный комплекс» | Райбольница, Ленина, Юбилейная, Кировский, Ватутина, Угольщиков, Больничный комплекс | 8,5 | «МТП» | Городское |
| 5 | 6 | «Железнодорожный вокзал – Больничный комплекс» | Железнодорожный вокзал, Вокзальный, Белова, Шмелькова, Блюхера, Железнодорожный, Ермакова, Володарского, Ленина, Юбилейная, Кировский, Гидролизная, Ватутина, Угольщиков, Больничный комплекс | 13,0 | ЧП | Городское |
| 6 | 7 | «Детская поликлиника – Больничный комплекс» | Детская поликлиника,  1-я Заречная, Партизанский, Карбышева, Нагорный, Гидролизная, Ватутина, Угольщиков, Больничный комплекс | 5,5 | «МТП» | Городское |
| 7 | 8 | «Детская поликлиника –  Железнодорожный вокзал» | Детская поликлиника,  1-я Заречная, Партизанский, Карбышева, Нагорный, Гидролизная, Кировский, Юбилейная, Ленина, Володарского, Ермакова, Железнодорожный, Блюхера, Шмелькова, Белова, Вокзальный, Железнодорожный | 12,0 | «МТП» | Городское |
| 8 | 9 | «Больничный комплекс – Нефтеперекачивающая станция» | Больничный комплекс, Угольщиков, Ватутина, Гидролизная, Кировский, Юбилейная, Ленина, Володарского, Ермакова, Железнодорожный, Блюхера, Нефтеперекачивающая станция | 14,0 | «МТП» | Городское |
| 9 | 10 | «Сосновый бор – Хлебозавод» | Сосновый бор, Угольщиков, Ватутина, Гидролизная, Кировский, Юбилейная, Ленина, Володарского, Ермакова, Хлебозавод | 9,5 | «МТП» | Городское |
| 10 | 11 | «Железнодорожный вокзал – Березовая роща» | Железнодорожный вокзал, Вокзальный, Белова, Шмелькова, Блюхера, Железнодорожный, Ермакова, Володарского, Ленина, Урицкого, Сигаева, Коммуны, Сорокина, Советская | 11,5 | «МТП» | Городское |
| 11 | 12 | «Больничный комплекс – Сельхозтехника» | Больничный комплекс, Угольщиков, Ватутина, Гидролизная, Кировский, Юбилейная, Ленина, Володарского, Труда, Совхозная, Дорожная, Сельхозтехника | 14,0 | «МТП» | Городское |
| 12 | 14 | «Маслозавод – станция Нюра» | Маслозавод, Трактовая, Володарского, Ленина, Юбилейная, Кировский, Гидролизная, Нагорный, Карбышева, Партизанский, 1-я Заречная, ст. Нюра | 12,0 | «МТП» | Городско |
| 13 | 1 | «Автостанция – дачи Солнечный берег» (сезонный садоводческий маршрут) | Автостанция, Юбилейная, Кировский, Гидролизная, Угольщиков, Гидролизная, Жданова, Дачи | 15,0 | «МТП» | Пригородный |
| 14 | 111 | «Автостанция – дачи Кристалл» (сезонный садоводческий маршрут) | Автостанция, Юбилейная, Ленина, Братский трак | 14,0 | «МТП» | Пригородный |

На территории муниципального образования – «город Тулун» действует 14 городских муниципальных маршрутов регулярных пассажирских перевозок. Транспортная инфраструктура по перевозке пассажиров электрическим наземным транспортом на территории г. Тулун отсутствует.

В настоящее время основной фирмой, оказывающей транспортные услуги по перевозкам пассажиропотоков на территории г. Тулун, является «Многофункциональное транспортное предприятие» («МТП»). Также есть маршруты № 3, № 6, где перевозку пассажиров осуществляют частные предприниматели («ЧП»).

На период 2017 года на балансе предприятия МТП МО – «город Тулун», обслуживающего пассажирские перевозки, имеется 62 автобуса. На расчетный срок генплана существующих мощностей автобусного хозяйства достаточно, необходимо только обновление парка современными автобусами. По составу парка предусматривается, кроме автобусов средней вместимости, использовать автобусы малой вместимости (микроавтобусы), обладающих хорошей эксплуатационной скоростью.

В 2015 году муниципальным транспортом было перевезено 1315,3 тыс. пассажиров автомобильным транспортом, в 2016 году муниципальным транспортом было перевезено – 1347,8, тыс. пассажиров; в 2017 году муниципальным транспортом было перевезено – 1168,0 тыс. пассажиров; в 2018 году муниципальным (542,4 тыс. пассажиров) и частным транспортом в общей сложности было перевезено – 2372,9 млн. пассажиров. Таким образом, прослеживается тенденция к снижению количества перевозимых пассажиров. Это связано, в большей степени, со значительным увеличением количества личного автотранспорта, а также миграцией населения.

Количество перевезенных пассажиров на перспективу к 2019г. составит 1030,0 тыс. пассажиров, к 2020г. – 1029,0 тыс. пассажиров, к 2021г. – 1028,0 тыс. пассажиров, к 2022г. – 1027,0 тыс. пассажиров, к 2023г. – 1026,0 тыс. пассажиров, к 2024г. – 1025 тыс. пассажиров, к 2025г. – 1026 тыс. пассажиров.

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

Развитие транспортной инфраструктуры Тулунского городского округа является необходимым условием улучшения качества жизни населения.

Транспортная инфраструктура города представлена дорогами местного значения в асфальтобетонном и гравийно-щебеночном покрытии, по которым производится перевозка пассажиров городского пассажирского транспорта (автобусные маршруты) и внешние пассажирские перевозки.

Транспортная инфраструктура округа обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным свободное перемещение товаров и услуг.

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

Транспортную инфраструктуру округа образуют линии сооружений и устройства городского, пригородного и внешнего транспорта.

Автомобильный транспорт. Перевозки осуществляются по 14 маршрутам (до 403 рейсов в день), в том числе:

- 14 городских автобусных маршрутов (N 1, 2, 3,4, 5, 6, 7,8, 9, 10, 11, 12,14,111);

- 9 пригородных регулярных маршрута;

- 2 сезонных садоводческих маршрутов.

Общий выпуск на маршруты - до 71 единиц транспортных средств в день.

В г.Тулуне осуществляется пригородная перевозка пассажиров. С автостанции города регулярно отправляются рейсы в Усть-Илимск, Братск, Саянск, Железногорск-Илимский, Нижнеудинск, Тайшет, Усть - Кут, Красноярск, Иркутск.

Суммарная протяженность установленных городских маршрутов, проходящих по территории города составляет 165 км. Общая протяженность улично-дорожной сети в границах г. Тулун – 264,803 км

По состоянию на 01.01.2017 г., на территории г.Тулуна расположено 120 остановочных площадок.

Железнодорожный транспорт. Основная железнодорожная станция в г. Тулуне с одноименным названием, которая соединяет город с Нижнеудинском, Тайшетом, Братском, Канском, Красноярском, Белореченском и Иркутском для перевозки пассажиров и грузов. Муниципальное образование – «город Тулун» расположен на Транссибирской магистрали. Через станцию "Тулун" Восточно-Сибирской железной дороги следуют пригородные электропоезда, пассажирские поезда дальнего следования, грузовые поезда. В пределах городской черты расположен железнодорожный вокзал, а также одна железнодорожная станция: "Нюра».

Водный транспорт. На территории муниципального образования – «город Тулун» водный транспорт не используется.

Воздушный транспорт. На территории муниципального образования – «город Тулун» отсутствуют аэропорты и вертодромы. Воздушные перевозки населения производятся через ближайший аэропорт в г. Иркутске, который имеет статус международного.

2.6. Характеристика сети дорог муниципального образования – «город Тулун», параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры г.Тулуна. По ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения.

Существующая улично-дорожная сеть г.Тулун состоит из магистральных улиц общегородского значения и улиц местного значения.

Главным транспортным узлом в г.Тулун считается «Братское» кольцо оно соединяет движение в другие регионы России. Является магистральным участком для движения транзитного грузового транспорта.

Кроме магистральных улиц общегородского значения и улиц местного значения по территории г.Тулун проходят автомобильные дороги Р-255 «Сибирь» и А-331 «Вилюй».

По федеральной автомобильной дороги Р-255 «Сибирь» в границах г. Тулун, функционируют 5 светофорных объекта.

В перечне основных автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории г.Тулуна насчитывается 312 дорог общей протяженностью 264803м.

Автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального значения, проходящие по территории г.Тулун, разделены на категории. Классификация автомобильных дорог общего пользования местного значения округа и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) осуществляется в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Таблица 2. Интенсивность транспортных потоков по участкам УДС г. Тулун

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Участок УДС (улицы) | Интенсивность движения в утренний час «пик», авт./ч | | Интенсивность движения в вечерний час «пик», авт./ч | |
| прямого направления | обратного направления | прямого направления | обратного направления |
| ул. Володарского | 216 | 144 | 231 | 206 |
| ул. Ленина | 339 | 274 | 318 | 289 |
| ул. Ватутина | 187 | 220 | 225 | 210 |
| пер. Вокзальный | 102 | 120 | 201 | 208 |
| ул. Виноградова | 199 | - | 233 | - |
| ул. Горького | 61 | 48 | 70 | 109 |
| ул. Ермакова | 178 | 172 | 160 | 192 |
| ул. Жданова | 57 | 66 | 81 | 121 |
| ул. 1-ой Заречной | 78 | 94 | 68 | 88 |
| ул. Мира | 153 | 171 | 222 | 178 |
| пер. 1-й Партизанской | 50 | 60 | 70 | 51 |
| Речная ул. | 68 | 80 | 92 | 78 |
| от Саянской ул. до Советской ул. | 104 | 110 | 129 | 111 |
| ул. Сигаева | 102 | 108 | 131 | 128 |
| Советская ул. | 179 | 133 | 212 | 245 |
| ул. Сорокина | 122 | 128 | 138 | 112 |
| ул. Урицкого | 123 | - | 142 | - |
| ул. Энтузиастов | 40 | 42 | 58 | 39 |
| Юбилейная ул. | 298 | 192 | 288 | 269 |
| ул. 19 Партсъезда | 114 | 102 | 206 | 168 |
| ул. 40 лет Октября | 39 | 52 | 68 | 81 |
| Микрорайон «Угольщиков» | 178 | 222 | 210 | 260 |
| ул. Блюхера | 106 | - | 128 | - |
| ул. Коммуны | 88 | 74 | 109 | 113 |
| Мясокомбинатская ул. | 88 | 94 | 78 | 86 |
| Партизанская ул. | 78 | 82 | 70 | 90 |
| Гидролизная ул. (Р-255 «Сибирь») | 390 | 372 | 370 | 403 |
| ул. Карбышева | 134 | 98 | 108 | 149 |
| ул.Степана Разина | - | 132 | - | 151 |

2.6.1. Характеристика автотранспортных потоков на основных магистралях Тулунского городского округа в рабочие дни

Измерение интенсивности движения транспортных потоков проводилось по ключевым улицам г.Тулун в прямом и обратном направлении, исходя из установленной нормативной категории улиц и по значимости для жителей с учетом доступности основных точек тяготения и движения городского общественного транспорта.

Обследование транспортных потоков проводится в периоды пиковых транспортных нагрузок. На территории г.Тулун обследование транспортных потоков проводилось:

с 7:00 до 9:00 утром;

с 17:00 до 19:00 вечером.

Наибольшая интенсивность движения была зафиксирована на центральных улицах города:

- ул.Ленина в утренний час «пик»: в северном направлении интенсивность движения составляет – 144авт./час, в южном направлении – 216авт./час, в вечерний час «пик» в северном направлении – 289авт./час, в южном направлении – 607авт./час;

- ул. Володарского в утренний час «пик» суммарная интенсивность движения автомобилей составляет 360авт./час, в вечерний час «пик» - 437авт./час;

- ул.Юбилейная в утренний час «пик» суммарная интенсивность движения автомобилей составляет 490авт./час, в вечерний час «пик» - 557авт./час.

Минимальная интенсивность движения в утренний час пик -91авт./час и в вечерний час «пик» - 149авт.час наблюдалась на ул. 40 лет Октября .

Средняя скорость транспортных потоков на улично-дорожной сети при движении к центру города Тулун в утренний час «пик» равна 36 км/ч, от центра 35 км/ч. Вечерний период к центру 35 км/ч, от центра 34 км/ч.

В качестве ключевых проблемных транспортных узлов выделены четыре транспортных узла улично-дорожной сети г.Тулун, на которых в ходе натурных исследований были выявлены образование заторов, создание конфликтных и аварийных ситуаций, сокращение скорости движения в потоке, повышенная интенсивность движения в часы «пик».

Таблица 3. Перечень проблемных транспортных узлов

|  |  |
| --- | --- |
| № точки на карте | Место расположения |
| 1 | ул. Ленина – Юбилейная ул. |
| 2 | ул. Ленина – ул. Володарского |
| 3 | ул. Ватутина – Гидролизная ул. |
| 4 | участки ул. Виноградова, ул. Степана Разина |

Основной вклад в суммарную интенсивность автотранспортного потока вносят легковые автомобили - 77%. Минимальный вклад (7%) в суммарную интенсивность движения вносят легкий груз. 16% составляют автобусы.

2.6.2. Экологическая нагрузка на окружающую среду

от автомобильного транспорта и экономические потери

Основными источниками атмосферного загрязнения в настоящий момент являются многочисленные котельные и автотранспорт.

Один легковой автомобиль ежегодно поглощает из атмосферы в среднем более 4 т кислорода, выбрасывая с отработавшими газами примерно 800 кг оксида углерода, около 400 кг оксидов азота и почти 200 кг различных углеводородов.

Уровень загазованности зависит от интенсивности движения автомобилей, ширины и рельефа улицы, скорости ветра.

Для оценки экологического состояния была взята центральная улица Володарского. Уровень загрязнения, отработанными газами автотранспорта по концентрации оксида углерода выглядит следующим образом:

Таблица 4. Интенсивность транспортных потоков по ул. Володарского

|  |  |
| --- | --- |
| **Состав ТП** | **Доля ТП, %** |
| Легкий грузовой | 7% |
| Автобусы | 16% |
| Легковой | 77% |

Оксид углерода — это вещество является продуктом неполного сгорания топлива, время его жизни в атмосфере составляет 2–4 месяца. Важнейшим источником поступления оксида углерода в атмосферу являются автотранспортные средства. Присутствие оксида углерода в атмосферном воздухе не может ощущаться человеком по запаху либо цвету. Оксид углерода считается вдыхаемым ядом, способным создавать дефицит кислорода в тканях тела, повышает количество сахара в крови. У здоровых людей этот эффект проявляется в уменьшении способности выносить физические нагрузки. Этот эффект зависит как от концентрации газа, так и от времени пребывания человека в загрязненной атмосфере.

Автомобильный транспорт привлекает к себе все большее внимание как источник антропогенной нагрузки на окружающую среду. Если рассматривать автомобильный транспорт как индустрию, связанную с производством, обслуживанием и ремонтом автомобилей, их эксплуатацией, производством горючего и смазочных материалов, с развитием и эксплуатацией дорожно-транспортной сети, то можно выделить следующие группы негативных воздействий на окружающую среду:

1) первая группа связана с производством автомобилей:

- высокая ресурсно-сырьевая и энергетическая емкость автомобильной промышленности;

- собственное негативное воздействие на окружающую среду автомобильной промышленности (литейное производство, инструментально-механическое производство, стендовые испытания, лакокрасочное производство, производство шин и др.);

2) вторая группа обусловлена эксплуатацией автомобилей:

- потребление топлива, выделение вредных выхлопных газов;

- продукты истирания шин и тормозов;

- шумовое загрязнение окружающей среды;

- материальные и человеческие потери в результате транспортных аварий;

3) третья группа связана с отчуждением земель под транспортные магистрали, гаражи и стоянки:

- развитие инфраструктуры сервисного обслуживания автомобилей (автозаправочные станции, станции технического обслуживания, мойки автомобилей и др.);

- поддержание транспортных магистралей в рабочем состоянии (использование соли для таяния снега в зимние периоды);

4) четвертая группа объединяет проблемы регенерации и утилизации шин, масел и других технологических жидкостей, отслуживших автомобилей.

С точки зрения загрязнения атмосферы, автомобильный транспорт является перемещающимся в пространстве источником выбросов продуктов сжигания топлива (отработавших газов).

В качестве топлива служат: бензин, сжиженный газ, дизельное топливо.

При сжигании указанных видов топлива в атмосферу поступают оксид азота, оксид углерода, сернистый ангидрид, углеводороды, сажа. При отравлении оксидом углерода появляются головные боли, удушье, боли в животе и рвота, сонливость, учащенное сердцебиение. Отравлениям такого рода подвержены водители, работники службы движения и пешеходы в больших городах. Оксид азота в соединении с водяными парами образует азотную кислоту, которая раздражает легочную ткань, что приводит к хроническим заболеваниям. Диоксид азота раздражает слизистую оболочку глаз, легких и вызывает необратимые изменения в сердечнососудистой системе.

Автотранспорт, как передвижной источник выбросов отличает (помимо возможности перемещаться в пространстве) существенное изменение удельных выбросов во времени. У одной и той же автотранспортной единицы выбросы при различных режимах работы двигателя (прогрев, пробег, холостой ход) будут различны (соотношение составит 1:4,4:1 соответственно). Кроме того, выбросы различаются и для периодов года (теплый, переходный, холодный - соотношение составит 1:1,1:1,3 соответственно).

Таблица 5.Коэффициенты токсичности по виду транспорта

|  |  |
| --- | --- |
| **Тип автомобиля** | **Коэффициент Ki** |
| Легкий грузовой | 2,3 |
| Средний грузовой | 2,9 |
| Тяжелый грузовой (дизельный) | 0,2 |
| Автобус | 3,7 |
| Легковой | 1,0 |

Для основных ключевых улиц г.Тулуна, с проходящим на них большего количества транспортного потока, проведенный расчет концентрации оксида углерода в атмосферном воздухе был проведен расчет концентрации оксида углерода в атмосферном воздухе.

Автомобильный транспорт опосредованно является фактором негативного воздействия на водную среду. На территории Тулунского городского округа грунтовые и поверхностные воды подвержены опасности загрязнения топливом, маслами и смазочными материалами. Пленка из углеводородов на поверхности воды затрудняет процессы окисления, отрицательно влияет на живые организмы и изменяет качество воды.

Еще одним фактором воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду и человека является шум, создаваемый двигателем внутреннего сгорания, шасси автомобиля (в основном механизмами трансмиссии и кузова), и в результате взаимодействия шины с дорожным покрытием. Интенсивность шума зависит от топографии местности, скорости и направления ветра, температурного градиента, влажности воздуха, наличия и типа шумозащитных сооружений и др. Чрезмерный шум может стать причиной нервного истощения, психической угнетенности, вегетативного невроза, расстройства эндокринной и сердечно-сосудистой системы, изменения ритма и частоты сердечных сокращений, артериальной гипертонии.

2.7. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в муниципальном образовании – «город Тулун», обеспеченность парковками (парковочными местами)

По состоянию на 01.01.2017г. парк автотранспорта в г.Тулуне насчитывает 24848 единиц, большая часть из которых принадлежит частным лицам, за счет приобретения гражданами легковых автомобилей. По видам автотранспорта парк автомобилей города делится следующим образом: 16934 (68%) легковых транспортных средств, 5212 (21%) грузовых, 695 (3%) автобусов, 950 (4%) мотоциклов и 1057 (4%) прицепных устройств.

Уровень автомобилизации населения в настоящее время на 1000 жителей приходится 406 легковых автомобиля, что соответствует установленным местным нормативам градостроительного проектирования муниципального образования – «город Тулун».

Имеющийся парк индивидуального автотранспорта хранится в боксовых гаражах и на открытых автостоянках, а также на участках придомовых территорий.

Кроме того, имеются парковочное пространство рядом с торговыми центрами, административными зданиями, образовательными учреждениями, культурно-просветительскими учреждениями и т.п., но тем не менее на основе натурного исследования была установлена нехватка парковочного пространства вблизи торговых центров, магазинов, административных зданий. Главной улицей по загруженности припаркованных автомобилей является ул. Ленина.

Таблица 6. Проблемные остановочные павильоны

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование остановочного пункта | Наличие посадочных площадок, заездных карманов, павильонов |
| 1. | Володарского | отсутствие посадочных площадок, заездных карманов, павильонов |
| 2. | Взрывпром | отсутствие посадочных площадок, заездных карманов, павильонов |
| 3. | АЗС | отсутствие посадочных площадок, заездных карманов, павильонов |
| 4. | Магазин №11 | отсутствие посадочных площадок, заездных карманов, павильонов |

На территории г.Тулуна действует 12 АЗС, 19 станций технического обслуживания СТО) Нормативная потребность в АЗС в настоящее время полностью обеспечена с учетом роста уровня автомобилизации. Согласно СНиП 2.07.01-89 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», автозаправочные станции проектируются из расчета 1 топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей, т.е. на расчетный срок генплана необходимо автозаправочных станций на 10 колонок, а уже на сегодняшний день в городе построено автозаправочных станций с количеством колонок 39.

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

Исследование маршрутов движения городского общественного транспорта позволило установить их загруженность по перевозке пассажиропотоков.

Инфраструктура для обслуживания пассажиропотоков в границах г.Тулуна представлена автомобильным транспортом в виде маршрутной сети городского общественного транспорта, пригородного и междугородного. Кроме того, в инфраструктуру обслуживания пассажиров входит железнодорожный транспорт.

По состоянию на 01.01.2017г., на территории г.Тулуна расположено 120 остановочных площадок.

Таблица 7.Режим движения маршрутов пассажирского транспорта на территории г.Тулуна

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Номер маршрута | Наименование маршрута | Режим работы рабоч./выход. дни (час.) | | Интервал движения | |
| начало | оконч. | мин. | макс. |
| 1 | 2 | «Березовая роща – Больничный комплекс» | 6-55  7-06 | 19-15  19-15 | 30 | - |
| 2 | 3 | «Станция Нюра – Березовая роща» | 7-00 | 21-00 | 5 | 10 |
| 3 | 4 | «Автостанция – Селекционная Станция – Иннокентьевск» | 6-45 | 20-30 | 25 | - |
| 4 | 5 | «Райбольница – Больничный комплекс» | 6-50 | 19-00 | 55 | 60 |
| 5 | 6 | «Ж.д. вокзал – Больничный комплекс» | 6-30 | 21-30 | 3 | 7 |
| 6 | 7 | «Детская поликлиника – Больничный комплекс» | 7-10 | 17-50 | 17 | 20 |
| 7 | 8 | «Детская поликлиника –  Ж.д. вокзал» | 7-04 | 19-05 | 20 | - |
| 8 | 9 | «Больничный комплекс – Нефтеперекачивающая станция» | 6-38 | 19-20 | 80 | 160 |
| 9 | 10 | «Сосновый бор – Хлебозавод» | 7-00 | 18-00 | 70 | - |
| 10 | 11 | «Ж.д. вокзал – Березовая роща» | 6-55  6-55 | 18-55  18-55 | 70 | - |
| 11 | 12 | «Больничный комплекс – СХТ» | 6-48  6-50 | 19-35  19-35 | 40  90 | - |
| 12 | 14 | «Маслозавод – станция Нюра» | 6-54 | 19-10 | 70 | - |
| 13 | 1 | «Автостанция – дачи Солнечный берег» | 8-30  8-30 | 20-40  21-40 | 60 | - |
| 14 | 111 | «Автостанция – дачи Кристалл» | 10-00 | 19-30 | 2 рейса в 10-00 и 19-00 | |

Транспортная инфраструктура по перевозке пассажиров электрическим наземным транспортом на территории г.Тулуна отсутствует.

2.9. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Пешеходная инфраструктура наряду с транспортной имеет важное значение для города. Проведения исследования пешеходного движения является составной частью определения основных точек тяготения на территории города Тулун.

На территории г. Тулун имеется 40 существующих пешеходных переходов. Они обустроены дорожными знаками, нанесена дорожная разметка, имеется искусственное освещение. Пешеходные переходы, в том числе расположены вблизи школьных общеобразовательных учреждений и общественных мест.

На территории г. Тулуна, преимущественно в зоне жилой застройки, а также у общественных мест оборудованы тротуары общей площадью 46438.

Существует потребность в организации и обустройстве наземных пешеходных переходов для безопасного передвижения пешеходных потоков. В том числе обустройство ограждений возле образовательных учреждений, больниц, торговых центров и т.п., исключив появление пешеходов на проезжей части.

Велосипедная инфраструктура в виде велосипедных или велопешеходных дорожек на территории г.Тулуна для комфортных и безопасных условий передвижения велосипедистов отсутствует.

2.10. Характеристика движения грузовых транспортных средств. Оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб. Оценка состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

Движение грузового транзитного транспорта проходит по территории г. Тулун, что создает проблему для городского движения и передвижения жителей, проживающих вблизи с транзитной автомобильной дорогой

По территории города Тулун проходят автомобильные дороги А-331 «Вилюй» Тулун - Братск - Усть-Кут - Мирный – Якутск и Р-255 «Сибирь» Новосибирск - Кемерово - Красноярск – Иркутск, по которым движется основная масса транзитного грузового потока.

Кроме внешне транзитного движения через г.Тулун к другим субъектам территории России, грузовой транспорта осуществляет свой маршрут к промышленным зонам города для перевозки грузов.

2.11. Анализ уровня безопасности дорожного движения

2.11.1. Анализ дорожно-транспортных происшествий в 2015 году

По итогам 2015 года основным видом дорожно-транспортного происшествия являлось столкновение автотранспорта – 49%. Наезд на пешехода по статистическим данным составил 30%. Самые низкие показатели по виду ДТП – наезд на велосипедиста – 2%, наезд на стоящее транспортное средство – 2%.

2.11.2. Анализ дорожно-транспортных происшествий в 2016 году

По итогам 2016 года лидирующим показателем аварийности как и в 2015 году осталось столкновение автотранспорта, но отмечается заметное снижение показателя – 34%. Показатель наезда на пешехода по сравнению с 2015 годом возрос на 2% и составил 32%. Наезд на стоящее транспортное средство составил 1%, что ниже показателя 2015 года на 1%. Также к самым низким показателям относятся иные дорожно-транспортные происшествия – 2%.

Динамика показателей аварийности дорожно-транспортных происшествий с погибшими и пострадавшими сформирована в таблице 8.

Таблица 8. Динамика аварийности за период 2015 – 2017 гг.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Год | Количество ДТП | Погибло | Ранено |
| 2015 | 53 | 7 | 59 |
| 2016 | 73 | 10 | 91 |
| за 9 месяцев 2017 | 61 | 9 | 86 |

На период 2017 года по Иркутской области Тулунский район занимает 4 место по общему количеству ДТП, по погибшим в ДТП – 6 место, по раненым в ДТП – 3 место.

Главным видами ДТП за последние три года остается столкновение и наезд на пешехода. Процентное соотношение изменения этих видов ДТП колеблется в одинаковых границах.

За период 2015-2017 года определены участки дорог с наибольшей концентрацией ДТП:

1. Транспортный узел ул. Ленина – Юбилейная ул., совершенных ДТП за 3 года: наезд на пешехода – 5, наезд на препятствие – 1.

2. Транспортный узел ул. Ватутина – Гидролизная ул., совершенных ДТП за 3 года: наезд на пешехода – 2, столкновение – 1.

3. Участок УДС по Гидролизной ул. совершенных ДТП за 3 года: наезд на пешехода – 4, столкновение – 1.

4. Участок УДС по ул. Ермакова, совершенных ДТП за 3 года: наезд на пешехода – 2.

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

Автомобильный транспорт относится к одному из главных источников загрязнения окружающей среды.

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

Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды загрязняют придорожные полосы.

Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания - окись углерода (угарный газ) - опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации.

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

Научно-исследовательские и технологические работы по проведению сводных расчетов загрязнения атмосферного воздуха Тулунского городского округа не проводились.

2.13. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Тулунского городского округа

2.13.1. Внешние транспортные связи г.Тулуна осуществляются через автомобильные дороги регионального и федерального значения, а также железнодорожный транспорт.

Основой для формирования транспортных связей Тулунского городского округа в области железнодорожного транспорта является его удобное расположение в схеме транспортного обслуживания. Район расположен на важнейших путях сообщения Восточной Сибири - Транссибирской железнодорожной магистрали.

Существующая улично-дорожная сеть подразделяется на магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения, магистральные улицы районного значения и улицы местного значения.

Существующая улично-дорожная сеть имеет следующие недостатки:

- пропуск грузовых потоков и транзитного транспорта через селитебные территории и центр города;

- низкая пропускная способность сети в связи с недостаточной шириной проезжих частей, отсутствие транспортных развязок;

- несоответствие технических параметров улиц и дорог современным нормативным требованиям;

- отсутствие дублирующих транспортных коридоров для связи жилых районов между собой;

- неудовлетворительное техническое состояние городских улиц и дорог.

В Тулунском городском округе регулирование движения пешеходов через проезжую часть осуществляется по регулируемым светофорами пешеходным переходам и пешеходным переходам, регулируемым знаками (нерегулируемые пешеходные переходы).

Нерегулируемые пешеходные переходы являются наиболее распространенными. Важнейшими условиями безопасного движения пешеходов на нерегулируемом пешеходном переходе являются:

- правильный выбор места перехода в соответствии со сложившимися пешеходными потоками;

- их обозначение техническими средствами регулирования движения в соответствии с требованиями "ГОСТ Р 52982 - 2004. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств" (далее - ГОСТ Р 52982 - 2004);

- удовлетворительные условия видимости в соответствии с требованиями СП "СП 42.13330.2011. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*".

Общими недостатками в организации и применении технических средств регулирования движения на существующих нерегулируемых светофорами пешеходных переходах являются:

- частичное отсутствие знаков 5.19.1 (5.19.2) "Пешеходный переход" для обозначения пешеходных переходов на нерегулируемых перекрестках;

- в ряде случаев несоответствие расстояния между стойками знаков 5.19.2 "Пешеходный переход", обозначающими ширину пешеходного перехода требованиям, установленным ГОСТ Р 52289 - 2004;

- частичное отсутствие асфальтированных подходов к пешеходным переходам.

Для устранения недостатков в организации движения и применении технических средств организации дорожного движения необходимо:

- оборудовать все типы нерегулируемых пересечений и пешеходных переходов техническими средствами организации движения, необходимыми для обеспечения безопасности дорожного движения транспортных и пешеходных потоков;

- ввести светофорное регулирование на пересечениях с недопустимыми конфликтами транспортных и пешеходных потоков.

Проезжая часть улиц и дорог преимущественно состоит из 1 - 2 полос движения в каждом направлении. Пересечения магистралей между собой выполнены в одном уровне со светофорным регулированием.

2.13.2. Перспективы развития и размещения транспортной инфраструктуры

Генеральным планом г.Тулуна предусматривается создание системы автомобильных улиц и дорог, обеспечивающих необходимые транспортные связи районов города и выходы на внешние автодороги, с четкой классификацией по назначению. Генпланом предлагается проведение реконструктивных мероприятий участков дорог, не отвечающих нормативным требованиям, и строительство обхода Федеральной автодороги.

Объемы работ по развитию улично-дорожной сети г.Тулуна, предусмотренные генеральным планом составляют: магистральные улицы общегородского значения – 7,95 км; магистральные улицы районного значения – 7,7 км; улицы и дороги местного значения – 24,2 км.

В целях развития улично-дорожной сети округа на весь срок действия Генерального плана Тулунского городского округа предусматриваются мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог. Главной задачей является обеспечение сохранности существующей сети автомобильных дорог города.

Протяженность улично-дорожной сети на территории Тулунского городского округа на расчетный срок составит: магистральные улицы – 108,79 км; общая протяженность улично-дорожной сети – 368,4 км; плотность улично-дорожной сети Тулунского городского округа – 19,78 км/.

Целями и задачами мероприятий по организации движения грузового транспорта на территории г.Тулуна является обеспечение защиты жителей, проживающих в районах, наиболее чувствительных к экологическому загрязнению и обеспечение безопасности движения всех участников, а также упорядочивание грузовой логистики в районе.

Для достижения этих целей целесообразным является организация движения грузового транспорта в объезд территории г. Тулун.

В рамках грузового движения АО «Траспроект» была разработана схема обхода автомобильной дороги Р-255 «Сибирь» вокруг г. Тулун.

Свое начало автомобильная дорога возьмет с существующего тракта в районе д. Трактово – Курзан, пройдет мимо п. Котика и п. Утая, через железную дорогу до д. Заусаево, выйдет на Братский тракт в районе д. Афанасьева, минуя г. Тулун, пересекая р. Ия, от п. Нюры до железнодорожной станции «Азей» с выходом на существующую трассу Р-255 «Сибирь».

Ожидается благоприятная перспектива развития транспортной инфраструктуры на период до 2025 года.

2.14. Оценка нормативной правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования – «город Тулун»

Основой функционирования всей транспортной системы является нормативная правовая база, соответствующая установленным принципам транспортного обслуживания населения Тулунского городского округа. Качество и проработка нормативной документации позволит снизить риски, связанные с обращениями перевозчиков в судебные инстанции, Управление федеральной антимонопольной службы по Иркутской области и т.п.

Основными направлениями государственной политики в сфере развития транспорта согласно [Концепции](consultantplus://offline/ref=B8E8EBFEFB1226B336772B429B86961F092448ADD07079A3C2DAC8B0F7DEDDADEB3A8217C8D019FBTBdDB) долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.11.2008 N 1662-р, является создание условий для повышения конкурентоспособности экономики и качества жизни населения, включая:

- развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, формирование единого транспортного пространства;

- повышение доступности и качества услуг транспортного комплекса для населения;

- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;

- снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

Основными направлениями совершенствования нормативной правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Тулунского городского округа являются:

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;

- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами местного самоуправления Тулунского городского округа и бизнеса;

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

- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры.

Также для развития транспортной инфраструктуры в Тулунского городском округе необходимо контролировать движение тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств на въездах в Тулунского городской округ и на мостовых сооружениях в автономном режиме с применением технических средств автоматической видеофиксации правонарушений. При этом необходимо руководствоваться федеральным законодательством в отношении организации работы автоматического весового контроля. В случае приобретения оборудования для организации работы автоматического весового контроля потребуется внесение изменений в методику расчета суммы в счет возмещения вреда, причиненного дорогам местного значения Тулунского городского округа.

2.15. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансовой основой реализации муниципальных программ являются средства бюджета Тулунского городского округа. Привлечение средств бюджета Иркутской области учитывается как прогноз софинансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством.

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет бюджетных ассигнований, предусмотренных на оплату муниципальных контрактов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для муниципальных нужд в целях реализации полномочий Тулунского городского округа в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

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

Ежегодные объемы финансирования определяются в соответствии с бюджетом Тулунского городского округа на соответствующий финансовый год.

Глава 3. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ТУЛУНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития муниципального образования - «город Тулун»

Основной целью Генерального плана является определение долгосрочной стратегии градостроительного формирования г.Тулуна на основе принципов экологической безопасности и устойчивого развития.

В задачи Генерального плана входит разработка основных градостроительных мероприятий в части обеспечения экологической безопасности, последовательного экономического роста, предпосылок социальной стабильности, формировании благоприятной среды обитания.

Генеральным планом предусматривается создание системы автомобильных улиц и дорог, обеспечивающих необходимые транспортные связи районов города и выходы на внешние автодороги, с четкой классификацией по назначению.

Транспортный каркас города формируют магистральные улицы общегородского значения, имеющие радиальную структуру с пересечением лучей в общегородском центре.

Генеральным планом в городе предусматривается возрождение и развитие промышленности как на основе существующей промышленной базы, так и за счет новых предприятий, и на перспективу г.Тулун сохраняет статус промышленно-транспортного центра с развитыми межселенными функциями.

На территории города Тулуна предусматриваются следующие направления развития:

-перепрофилирование промышленного комплекса;

-внедрение новых технологий лесохимии и биотехнологий;

-развитие предприятий фармацевтического кластера;

-реконструкция железнодорожной станции и аэропорта;

-присвоение городу Тулуну статуса исторического поселения регионального значения.

Реализуемые проекты:

-создание к 2025 году производства промышленных древесных гранул (пеллет) на ОАО «Восточно-Сибирский комбинат биотехнологий» мощностью 150,, тыс.тонн топливных пеллет;

-реконструкция и модернизация, к 2025 году., ОАО «Восточно-Сибирский комбинат биотехнологий» с доведением мощности до 16,0 тыс.тонн биобутанола, 24,0 тыс.тонн этилацетта и 7,5 тыс.тонн изопропанола;

-строительство к 2025 году новой ТЭЦ на местном угле мощностью 1500 МВт;

-реконструкция автомобильной дороги федерального значения Р-255 «Сибирь» со строительством транспортного обхода г.Тулуна;

-организация на территории г.Тулуна, в месте пересечения существующих и перспективных автомобильных и железнодорожных магистралей, транспортно-логистического объекта регионального значения;

-строительство ГРС Тулун, строительство и капитальный ремонт водопроводных сетей в г.Тулуне, реконструкция КОС.

Генеральным планом предлагается значительное расширение участков под учреждения и предприятия обслуживания, физкультурно-спортивные сооружения, высшие и средние специальные учебные заведения районного и городского значения. Их суммарная площадь увеличивается более чем в полтора раза, главным образом за счет завершения формирования новых общественных центров городского значения, расширения больничного комплекса, строительства новых спортивных сооружений, выноса из санитарно-защитной зоны строительства новых спортивных сооружений, выноса из санитарно-защитной зоны педагогического колледжа и размещения его на новой площадке с расширением территории.

Площадь озелененных селитебных территорий общего пользования увеличивается в два раза, главным образом путем формирования новых зеленых насаждений, размещения рекреационных зон на берегах реки Ия, обустройства набережных.

В целом современное использование территории г.Тулуна не отличается рациональным характером и требует рационализации.

Выгоды транспортно-географического положения г.Тулуна, связанные с размещением на Транссибирской железнодорожной магистрали и положением узла автомобильных дорог федерального, регионального и местного значения, а также наличие удобных площадок для размещения новые производств, позволяют предположить к расчетному сроку формирование предприятий, перспективы появления, которых в настоящее время не прослеживаются.

3.2. Прогноз транспортного спроса муниципального образования - «город Тулун»

По прогнозам, при условии развития экономической базы города будет наблюдаться уменьшение миграционного оттока жителей г.Тулуна и тенденция сокращения численности населения городского округа, при положительном естественном движении населения, несколько замедлится. К расчетному сроку генерального плана (2025г.) численность жителей города учитывается в размере 38,0 тыс.чел.

Данная демографическая ситуация в округе позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории Тулунского городского округа не предвидится.

При этом необходимо систематически, не реже одного раза в пять лет, проводить сплошное обследование пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов и трамваев, организации укороченных маршрутов.

3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Генеральным [планом](consultantplus://offline/ref=B8E8EBFEFB1226B33677354F8DEACC130A2E14A8D27073F49D8CCEE7A88EDBF8AB7A84428B9414FAB5F007C4TBdCB) Тулунского городского округа на расчетный срок предусмотрены следующие мероприятия по видам транспорта:

**Автобусный транспорт.**

Планируется дальнейшее развитие пригородных и междугородных автобусных маршрутов. Необходимо введение комплекса мероприятий для повышения качественного уровня перевозок общественным транспортом и обновление автобусного парка комфортабельными автобусами малой, средней и большой вместимости.

**Воздушный транспорт.**

Воздушный транспорт на территории округа развивать не планируется.

**Водный транспорт.**

Водный транспорт на территории округа развивать не планируется.

На расчетный срок не предусматривается увеличение территории железнодорожного транспорта. Генеральным планом предусматривается планировочное развитие железнодорожного хозяйства, главным образом, за счет интенсификации использования территории, внедрения новых современных технологий. Предполагается сохранение сети железнодорожных подъездных путей предприятий Тулунского промышленного узла для обслуживания существующих предприятий.

3.4. Прогноз развития дорожной сети муниципального образования - «город Тулун»

Генеральным [планом](consultantplus://offline/ref=B8E8EBFEFB1226B33677354F8DEACC130A2E14A8D27073F49D8CCEE7A88EDBF8AB7A84428B9414FAB5F007C4TBdCB) Тулунского городского округа предусмотрено развитие транспортной инфраструктуры (реконструкция и строительство автомобильных дорог). Реконструктивные мероприятия участков дорог, не отвечающие нормативным требованиям, и строительство обхода Федеральной автодороги.

Для обеспечения транспортных связей внутри жилых и промышленных районов система магистральных улиц дополняется сетью улиц и дорог местного значения.

По развитию улично-дорожной сети г.Тулуна на 1-ю очередь с учетом поэтапного освоения новых районов предусматриваются следующие мероприятия:

-реконструкция ул.2-я Анганорская под параметры магистральной улицы районного значения;

-реконструкция ул.Островского под параметры магистральной улицы районного значения;

- строительство участка грузовой дороги в п.Стекольный;

- строительство связки от ул.Володарского до объездной дороги с параметрами улицы общегородского значения;

- реконструкция объездной магистральной дороги от моста через р.Ия до кольцевой развязки со спрямлением участка от ул.Степной до ул.Песочной;

- реконструкция центральной улицы в п.Сосновый Бор под параметры магистральной улицы районного значения;

- строительство сети местных улиц в районах новой жилой застройки.

Таким образом, на 1-ю очередь предусматривается строительство:

магистральных улиц общегородского значения -2,45 км;

магистральных улиц районного значения – 0,85 км;

улиц и дорог местного значения – 10,1 км.

Реконструированы будут улицы и дороги протяженность 2,19 км. под параметры общегородских магистралей и 3,93 км. под районные магистральные улицы.

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

-пробивка ул.Шмелькова в восточном направлении до примыкания с промышленной дорогой;

-строительство обходной грузовой автодороги в восточной части города вдоль железнодорожной магистрали от Московского тракта до Братского тракта;

-строительство новых магистральных улиц районного значения в проектируемом поселке малоэтажной застройки, расположенном в западной части центрального планировочного района;

-реконструкция ул.Горького под параметры магистральной улицы районного значения;

-продление ул.Черняховского до ул.Гидролизной;

-реконструкция улицы в микрорайоне Угольщиков под параметры магистральной улицы районного значения;

-строительство магистральной улицы районного значения в п.Гидролизный от ул.1-я Нагорная вдоль подъездных путей до железнодорожного переезда;

-реконструкция ул.Карбышева от пер.Партизанский до примыкания с ул.Гидролизной под параметры магистральной улицы районного значения;

-строительство путепровода через железную дорогу по объездной грузовой дороге;

-строительства моста через р.Ия;

-строительство транспортной развязки в разных уровнях на пересечении Братского тракта и проектируемого обхода Федеральной автодороги М53;

-строительство сети местных улиц и дорог в новых жилых районах.

Объемы работ на расчетный срок генплана составят:

магистральных улиц общегородского значения – 5,5 км;

магистральных улиц районного значения – 6,8 км;

улиц и дорог местного значения – 14,1 км.

Реконструированы будут улицы и дороги протяженностью 4,8 км. под параметры общегородских магистралей и 5,6 км. под районные магистральные улицы.

Существующие риски возможности недостижения прогнозируемых результатов:

1) риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращении объемов финансирования дорожной отрасли;

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

3.5. 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.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а также для совершенствования регулирования дорожного движения. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зеленый сигнал светофора, поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент нагрузки полосы движением, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости.

На расчетный срок прогнозируются улучшение параметров дорожного движения.

3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

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

3.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье человека

В период действия Программы не предполагается изменения центров транспортного тяготения, структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Причиной возможного увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения может стать рост автомобилизации населения, в связи с чем может усилиться загрязнение атмосферы выбросами в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ и увеличением воздействия шума на здоровье человека.

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

- 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;

- повышение экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог;

- мотивация уменьшения вредного воздействия транспорта на воздушную, водную среду и здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств.

Глава 4. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ - «ГОРОД ТУЛУН»

В рамках реализации настоящей Программы рассматриваются два принципиальных варианта развития транспортной инфраструктуры Тулунского городского округа:

4.1. Целевой вариант: автомобильные дороги подвержены влиянию окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту, капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. В связи с увеличением территорий под строительство индивидуального жилья увеличится транспортная нагрузка на улично-дорожную сеть. Поэтому в Программе первоочередной задачей является строительство, качественное содержание и капитальный ремонт дорог.

Проектные решения по развитию сети автодорог заключаются в проведении ремонтных мероприятий автодорог местного значения, обеспечивающих Тулунский городской округ устойчивыми внутренними и внешними транспортными связями.

Для создания функциональной и рациональной среды Тулунского городского округа вся транспортная система округа должна быть подчинена единому инженерно-экономическому решению и обеспечивать ряд основополагающих принципов транспортировки жителей и грузов:

- безопасность передвижения населения;

- охрану окружающей среды;

- учет особенностей ландшафта территории;

- учет исторических приоритетов жителей в отношении определенного вида транспорта.

Поэтому для организации рациональной транспортной системы Тулунского городского округа необходимо осуществить комплекс сложных инженерно-экономических решений, а именно:

- улучшить организацию движения;

- обеспечить безопасность передвижения пешеходов и транспортных средств по территории муниципального образования.

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

Мероприятия Программы исходят из реально существующих потребностей населения и экономики округа, направлены на снятие возможных инфраструктурных ограничений по развитию экономики и на обеспечение доступности и качества транспортных услуг населению в соответствии с социальными стандартами.

Перечень программных мероприятий приведен в приложениях к настоящей Программе.

Объекты капитального строительства ежегодно уточняются согласно объемам финансирования.

Данный вариант развития предусматривает выполнение мероприятий Программы в полном объеме при наличии финансирования из федерального, регионального и муниципального бюджетов.

4.2. Базовый вариант, который предусматривает сохранение существующих тенденций изменения транспортного спроса и установленных целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры, недостаточные объемы работ по развитию транспортной инфраструктуры, содержание и ремонт только отдельных приоритетных объектов. При данном сценарии транспортная инфраструктура будет развиваться, прежде всего, за счет имеющегося финансирования, определенного муниципальной [программой](consultantplus://offline/ref=B8E8EBFEFB1226B33677354F8DEACC130A2E14A8D2707AF5988ECEE7A88EDBF8AB7A84428B9414FAB5F007C4TBdCB) г. Тулуна "Городские дороги» на 2014 - 2021 годы, согласно ежегодным планам мероприятий по ее реализации.

К реализации предлагается целевой вариант развития транспортной инфраструктуры.

Глава 5. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМЫЙ К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

5.1. Генеральным [планом](consultantplus://offline/ref=B8E8EBFEFB1226B33677354F8DEACC130A2E14A8D27073F49D8CCEE7A88EDBF8AB7A84428B9414FAB5F007C4TBdCB) Тулунского городского округа предусматривается проведение капитального ремонта объектов (котельной, ремонтной мастерской, теплотрассы, здания техобслуживания автомобилей, ремонт автостанции, складов), увеличение норматива на содержание дорог, строительство и ремонт автомобильных дорог города.

Для обеспечения безопасности, бесперебойности и удобства транспортного сообщения в населенных пунктах Генеральным [планом](consultantplus://offline/ref=B8E8EBFEFB1226B33677354F8DEACC130A2E14A8D27073F49D8CCEE7A88EDBF8AB7A84428B9414FAB5F007C4TBdCB) Тулунского городского округа предусмотрено ремонт улиц и дорог.

Категории улиц и дорог следует назначать в соответствии с классификацией, СП 42.13330.2011 "Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*":

- главные улицы;

- улицы в жилой застройке: основные;

- улицы в жилой застройке: второстепенные;

- проезды.

Для движения пешеходов в состав улиц включены тротуары с шириной пешеходной части равной 1 - 2,25 м, варьирующейся в зависимости от категории улицы.

Определенная Генеральным [планом](consultantplus://offline/ref=B8E8EBFEFB1226B33677354F8DEACC130A2E14A8D27073F49D8CCEE7A88EDBF8AB7A84428B9414FAB5F007C4TBdCB) Тулунского городского округа структура улично-дорожной сети максимально решает транспортные проблемы: обеспечивает необходимыми связями населенные пункты, повышает плотность главных и основных улиц, обеспечивает удобные выходы на региональные автодороги, а также решает проблему движения грузового транспорта в обход районов жилой застройки.

Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры разработан с учетом следующих приоритетов (для пользователей транспортной инфраструктуры):

1) пешеход;

2) велосипедист;

3) общественный транспорт;

4) личный транспорт;

5) грузовой транспорт.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводимых по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в Тулунском городском округе, проектированию и строительству тротуаров, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (установка дорожных знаков, обустройство пешеходных переходов), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения. Перечень мероприятий по ремонту дорог, мостов по реализации Программы формируется администрацией Тулунского городского округа 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, а также в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства проектно-сметной документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

5.2. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

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

5.3. 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.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мероприятия | Планируемые сроки | Источники финансирования, % | | | |
| фед. бюджет | бюдж. Иркутской области | бюдж. АГО | внебюдж. |
| Установка и содержание остановочных павильонов | 2021 - 2025 |  |  | 100 |  |

5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового

автомобильного транспорта, включая развитие единого

парковочного пространства

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мероприятия | Планируемые сроки | Источники финансирования, % | | | |
| фед. бюджет | бюдж. Иркутской области | бюдж. АГО | внебюдж. |
| Организация парковочного пространства | 2018 - 2025 | 42 | 21 | 7 |  |
| Нанесение разметки | 2018 - 2025 |  |  | 100 |  |
| Изготовление информационных материалов | 2018 - 2025 |  |  | 100 |  |

5.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного

и велосипедного передвижения

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мероприятия | Планируемые сроки | Источники финансирования, % | | | |
| фед. бюджет | бюдж. Иркутской области | бюдж. АГО | внебюдж. |
| Создание велодорожек | 2018 - 2025 | 72 | 21 | 7 |  |
| Содержание велодорожек | 2018 - 2025 |  |  | 100 |  |
| Установка дорожных и информационных знаков | 2018 - 2025 |  |  | 100 |  |
| Установка ограждений | 2018 - 2025 |  |  | 100 |  |
| Нанесение разметки | 2018 - 2025 |  |  | 100 |  |

5.6. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового

транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных

служб

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мероприятия | Планируемые сроки | Источники финансирования, % | | | |
| фед. бюджет | бюдж. Иркутской области | бюдж. АГО | внебюдж. |
| Строительство станций техобслуживания | 2018 - 2025 |  |  |  | 100 |
| Строительство АЗС | 2018 - 2025 |  |  |  | 100 |

5.7. Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего

пользования местного значения Тулунского

городского округа

В целях развития сети дорог Тулунского городского округа планируются:

- мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.

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

- мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.

- мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.

- мероприятия по паспортизации дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них находящихся на территории Ангарского городского округа. Реализация мероприятий позволит изготовить технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения.

Глава 6. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ

МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ,

СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ

ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Источниками финансирования Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Тулунского городского округа на 2018 - 2025 годы являются средства федерального бюджета, бюджета Иркутской области и бюджета Тулунского городского округа, а также средства частных инвесторов.

При расчете объемов финансирования принимались во внимание средства бюджета Тулунского городского округа, направляемые на развитие дорожной инфраструктуры с учетом трехлетнего бюджетного планирования. Также оценивался объем средств, необходимый для реализации мероприятий Программы.

Предполагается, что при софинансировании мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры за счет внебюджетных источников будут использоваться, в том числе, различные механизмы муниципально-частного партнерства.

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

Предоставление и расходование средств федерального бюджета, бюджета Иркутской области и бюджета Тулунского городского округа осуществляется в объемах, определенных решениями Думы Тулунского городского округа о бюджете на соответствующий финансовый год.

Ответственным за реализацию Программы является отдел архитектуры и градостроительства Комитета жилищно-коммунального хозяйства администрации городского округа.

Реализация Программы осуществляется на основе:

1) муниципальных контрактов, заключенных в соответствии с законодательством о размещении заказов на поставки товаров, выполнения работ, оказания услуг для государственных и муниципальных нужд;

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

В случае несоответствия результатов выполнения Программы целям и задачам, а также невыполнения показателей результативности, утвержденной Программой, муниципальный заказчик готовит предложения о корректировке сроков реализации Программы и перечня программных мероприятий.

Для реализации Программы используются средства федерального бюджета, бюджета Иркутской области и бюджета Тулунского городского округа на ремонт и средства бюджета Тулунского городского округа на содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Глава 7. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ

ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ

ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО

К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ,

ВКЛЮЧАЯ ОЦЕНКУ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ

И СООТВЕТСТВИЕ НОРМАТИВАМ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ

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

- обеспечение доступности и качества транспортных услуг (регулярность пассажирских перевозок, количество транспортных средств, оснащенных навигационным оборудованием);

- повышение безопасности дорожного движения;

- ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения (например, протяженность дорог);

- повышение эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;

- развитие транспортной инфраструктуры Тулунского городского округа.

7.2. Оценка эффективности реализации Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Тулунского городского округа на 2018 - 2025 годы осуществляется разработчиком Программы по итогам ее исполнения за отчетный период (за отчетный финансовый год и в целом за период реализации Программы).

7.3. Оценка эффективности реализации Программы осуществляется по следующим критериям:

7.3.1. Оценка степени достижения за отчетный период запланированных значений целевых индикаторов и показателей Программы определяется по следующей формуле:



И - оценка степени достижения запланированных значений целевых индикаторов и показателей Программы;

Ф - фактические значения целевых индикаторов и показателей Программы;

П - плановые значения целевых индикаторов и показателей Программы.

Фактические значения целевых индикаторов и показателей Программы за отчетный период определяются путем мониторинга, включающего в себя сбор и анализ информации о выполнении плановых значений целевых индикаторов и показателей Программы.

7.3.2. Оценка уровня финансирования мероприятия Программы за отчетный период определяется по следующей формуле:



Фи - оценка уровня финансирования мероприятия Программы;

Фф - фактический уровень финансирования мероприятия Программы;

Фп - объем финансирования мероприятия Программы, предусмотренный Программой.

7.3. Степень выполнения мероприятий Программы определяется по следующей формуле:



Ми - степень выполнения мероприятий Программы;

Мф - количество мероприятий Программы, фактически реализованных за отчетный период;

Мп - количество мероприятий Программы, запланированных на отчетный период.

Глава 8. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ,

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ –«ГОРОД ТУЛУН»

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

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

Основа институциональных преобразований - сохранение базовой части сети автомобильных дорог общего пользования в муниципальной собственности.

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

Для обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе программы мероприятий (инвестиционных проектов) необходимо решение приоритетной задачи институциональных преобразований: использование нормативной правовой базы, обеспечивающей четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между заказчиком Программы и инвестором, а также определение приоритетных сфер применения партнерских форм в сфере дорожного хозяйства, в том числе совершенствование нормативной правовой базы, регулирующей вопросы инвестиционной деятельности в сфере дорожного хозяйства, осуществляемой в форме капитальных вложений.

Должны произойти уточнения и изменения в существующей и перспективной системах доходных полномочий бюджетов разных уровней и, соответственно, возможностей финансирования содержания и развития дорог и улично-дорожных сетей.

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

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

▪ применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;

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

▪ координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъекта Российской Федерации, 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;

РЕСУРСЫ И ОЦЕНКА ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОГРАММЫ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ -

«ГОРОД ТУЛУН» НА 2019-2025 ГОДЫ

Приложение 1

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование объекта | Всего млн.руб. | Период реализации, ориентировочная стоимость, млн.руб. | | | | | | | |
| 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
| 1 | Мероприятия по проектированию, строительству, реконструкции объектов | 161,604 | 22,404 | 18,6 | 20,1 | 20,1 | 20,1 | 20,1 | 20,1 | 20,1 |
| 2 | Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов | 25,9 | 0 | 0,7 | 4,2 | 4,2 | 4,2 | 4,2 | 4,2 | 4,2 |
| 3 | Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта | 14,58 | 1,63 | 1,7 | 1,75 | 1,8 | 1,85 | 1,9 | 1,95 | 2 |
| 4 | Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог (капитальный ремонт и реконструкция) | 706,7 | 2,7 | 150 | 112 | 115 | 107 | 50 | 75 | 95 |
| 5 | Мероприятия по ремонту автомобильных дорог | 23,064 | 0,868 | 1,396 | 3,3 | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 3,5 |
| 6 | Мероприятия по приведению дорожной сети городской агломерации в соответствие с требованиями по транспортно-эксплуатационными | 180,61 | 21,616 | 20,89 | 20,8 | 21,6 | 22,55 | 23,65 | 24,2 | 25,3 |
|  | Итого | 1112,458 | 49,218 | 193,3 | 162,15 | 166,2 | 159,2 | 103,35 | 128,95 | 150,1 |

МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ,

РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ – «ГОРОД ТУЛУН» НА 2018-2025 ГОДЫ

Приложение N 2

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование объекта | Итого 2018-2025 гг. | Период реализации, ориентировочная стоимость, тыс.руб. | | | | | | | |
| 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
| 1 | Разработка ПСД по строительству линий уличного освещения | 1549,2 | 149,2 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 |
| 2 | Строительство линий уличного освещения | 23800 | 0 | 3400 | 3400 | 3400 | 3400 | 3400 | 3400 | 3400 |
| 3 | Разработка ПСД по капитальному ремонту и реконструкции автомобильных дорог | 23754,8 | 2754,8 | 3000 | 3000 | 3000 | 3000 | 3000 | 3000 | 3000 |
| 4 | Выполнение работ по капитальному ремонту и реконструкции автомобильных дорог | 112500 | 19500 | 12000 | 13500 | 13500 | 13500 | 13500 | 13500 | 13500 |
|  | Всего | 161604 | 22404 | 18600 | 20100 | 20100 | 20100 | 20100 | 20100 | 20100 |

МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, СОЗДАНИЮ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ – «ГОРОД ТУЛУН» НА 2018-2025 годы

Приложение 3

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование объекта | Итого | Период реализации, ориентировочная стоимость, тыс.руб. | | | | | | | |
| 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
| 1 | Разработка ПСД по реконструкции остановочных пунктов | 1400 | 0 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 |
| 2 | Выполнение работ по реконструкции остановочных пунктов | 18000 | 0 | 0 | 3000 | 3000 | 3000 | 3000 | 3000 | 3000 |
| 3 | Установка ограждений | 2800 | 0 | 400 | 400 | 400 | 400 | 400 | 400 | 400 |
| 4 | Проектирование светофорных узлов на пешеходных переходах | 700 | 0 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 5 | Выполнение работ по устройству светофорных узлов на пешеходных переходах | 3000 | 0 | 0 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 |
|  | Всего | 25900 | 0 | 700 | 4200 | 4200 | 4200 | 4200 | 4200 | 4200 |

МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ – «ГОРОД ТУЛУН» НА 2018-2025 ГОДЫ

Приложение 4

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование объекта | Итого | Период реализации, ориентировочная стоимость, тыс.руб. | | | | | | | |
| 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
| 1 | Автомобильный транспорт | 14580 | 1630 | 1700 | 1750 | 1800 | 1850 | 1900 | 1950 | 2000 |
|  | Всего | 14580 | 1630 | 1700 | 1750 | 1800 | 1850 | 1900 | 1950 | 2000 |

МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ СЕТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ –

«ГОРОД ТУЛУН» НА 2018-2025 ГОДЫ

Приложение 5

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование объекта | Населенный пункт | Протяженность | Период реализации, ориентировочная стоимость, тыс.руб. | | | | | | | |
| 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
| 1 | Разработка ПСД на капитальный ремонт автомобильной дороги ул.Ленина | г.Тулун | 0 | 2,7 |  |  |  |  |  |  |  |
| 2 | Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул.Ленина | г.Тулун | 2,9 |  | 150 |  |  |  |  |  |  |
| 3 | Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул.Сорокина | г.Тулун | 2,2 |  |  |  | 50 |  |  |  |  |
| 4 | Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул.Горького | г.Тулун | 1,262 |  |  | 20 |  |  |  |  |  |
| 5 | Капитальный ремонт автомобильной дороги на дачи | г.Тулун | 4,65 |  |  |  |  |  |  | 60 |  |
| 6 | Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул.Ермакова | г.Тулун | 1,4 |  |  |  | 15 |  |  |  |  |
| 7 | Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул.Коммуны | г.Тулун | 2,4 |  |  |  | 50 |  |  |  |  |
| 8 | Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул.Совхозная | г.Тулун | 3,53 |  |  |  |  | 90 |  |  |  |
| 9 | Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул.Красного Октября | г.Тулун | 1,1 |  |  |  |  |  | 35 |  |  |
| 10 | Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул.Сигаева | г.Тулун | 0,82 |  |  |  |  |  | 15 |  |  |
| 11 | Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул.Лыткина | г.Тулун | 1,7 |  |  |  |  | 17 |  |  |  |
| 12 | Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул.Майская | г.Тулун | 1,3 |  |  |  |  |  |  | 15 |  |
| 13 | Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул.Ватутина (от ул.Гидролизная до границы ГО с учетом пер.Индивидуальный) | г.Тулун | 7,623 |  |  |  |  |  |  |  | 95 |
| 14 | Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул.Володарского | г.Тулун | 3,9 |  |  | 92 |  |  |  |  |  |
|  | Итого |  | 34,785 | 2,7 | 150 | 112 | 115 | 107 | 50 | 75 | 95 |
|  | Всего за период 2018-2025 гг. | 706,7 млн.руб. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Мероприятия по текущему ремонту автомобильных дорог гравием (2018-2019гг.)

Приложение 6

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование дорог, улиц | Начало/конец участка | Протяженность автодорог (улиц) в пределах агломерации, км | Подлежит ремонту, км | Вид работ | Финансирование (сумма (тыс.руб.), источник финансирования) |
| 1 | Ул.Лесная | Вся улица | 1,6 | 1,6 | Восстановление профиля с добавлением нового материала | М.б.207,0 |
| 2 | Ул.Островского | Вся улица | 0,82 | 0,82 | М.б.106,0 |
| 3 | Ул.Песочная | В районе домов №57-71 | 0,4 | 0,4 | М.б.52,0 |
| 4 | Ул.Дорожная | Участок движения автобусного маршрута | 0,768 | 0,348 | М.б.45,0 |
| 5 | Ул.Совхозная | У ж/д переездов и на повороте на ул.Дорожная | 3,53 | 0,3 | М.б.39,0 |
| 6 | Ул.Пригородсная | Вся улица | 0,66 | 0,66 | М.б.87,0 |
| 7 | Ул.1-я Анганорская | Участок от пер.Железнодорожный до пер.Элеваторный | 2,3 | 0,8 | М.б.105,0 |
| 8 | Ул.2-я Анганорская | Участок от пер.Элеваторный до пер.Глухой | 2,5 | 1,6 | М.б.206,9 |
| 9 | Пер.Элеваторный | Участок от ул.1-я Анганорская до ул.2-я Анганорская | 2,23 | 0,13 | М.б.20,0 |
|  | **Итого 2018г.** |  |  |  |  | 867,9 |
| 10 | Ул.Матросова | На повороте с ул.Саянская | 0,76 | 0,1 |  | М.б.130,0 |
| 11 | Пер.Театральный | Весь переулок | 0,165 | 0,165 |  | М.б.210,9 |
| 12 | Ул.Л.Шевцовой | Вся улица | 1,175 | 1,175 |  | М.б.268,0 |
| 13 | Ул.Маяковского | Вся улица | 0,68 | 0,68 |  | М.б.154,4 |
| 14 | Ул.Октябрьская | Вся улица | 0,72 | 0,72 |  | М.б.163,2 |
| 15 | Ул.1-я Пионерская | Участок от ул.Шмелькова до дома №87 | 2,319 | 0,1 |  | М.б.130,6 |
| 16 | Ул.3-я Анганорская | От дома №1 до пер.Элеваторный | 1,587 | 0,4 |  | М.б.191,0 |
| 17 | Ул.Братская | Вся улица | 1,45 | 1,45 |  | М.б.136,0 |
|  | **Итого 2019г.** |  |  |  |  | 1394,1 |
|  | Итого |  |  | 11,448 |  | 2262 тыс.руб. |

Мероприятия по приведению дорожной сети городской агломерации в соответствие с

требованиями по транспортно-эксплуатационным показателям на 2019-2025 годы

Приложение 7

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование объекта | Всего, тыс. руб | Период реализации, ориентировочная стоимость, тыс.руб. | | | | | | |
| 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
| 1 | Работы по летнему содержанию автомобильных дорог | 77048 | 8989 | 8900 | 9000 | 9500 | 10000 | 10500 | 11000 |
| 2 | Работы по зимнему содержанию автомобильных дорог | 87534 | 10000 | 10000 | 10600 | 11000 | 11500 | 11500 | 12000 |
| 3 | Нанесение дорожной разметки | 9600 | 1100 | 1100 | 1200 | 1200 | 1300 | 1300 | 1400 |
| 4 | Установка дорожных знаков | 4915,2 | 600 | 600 | 600 | 650 | 650 | 700 | 700 |
| 5 | Установка и содержание остановочных павильонов | 1508,5 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 |
|  | Итого | 180605,7 | 20889 | 20800 | 21600 | 22550 | 23650 | 24200 | 25300 |

Комплексные мероприятия по организации дорожного движения,

в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного

движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков

Приложение 8

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мероприятия | Планируемые сроки | Источники финансирования, % | | | |
| фед. бюджет | бюдж. Иркутской области | бюджет АГО | внебюджет. |
| Разработка комплексной схемы организации дорожного движения | 2019 - 2025 |  |  | 100 |  |
| Установка светофоров | 2019 - 2025 |  |  | 100 |  |
| Установка отбойников | 2019 - 2025 |  |  | 100 |  |
| Изготовление новых знаков | 2019 - 2025 |  |  | 100 |  |
| Установка систем ограничения скорости движения | 2019 - 2025 |  | 100 |  |  |
| Установка систем контроля скорости движения, систем видеофиксации | 2019 - 2025 |  | 100 |  |  |
| Установка систем видеонаблюдения | 2019 - 2025 |  | 100 |  |  |

Мероприятия по внедрению интеллектуальных

транспортных систем

Приложение 9

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мероприятия | Планируемые сроки | Источники финансирования, % | | | |
| фед. бюдж. | бюдж. Иркутской области | бюдж. АГО | внебюдж. |
| Установка электронных табло на остановочных пунктах | 2019 - 2025 |  |  | 100 |  |

Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта

на окружающую среду и здоровье населения

Приложение 10

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мероприятия | Планируемые сроки | Источники финансирования, % | | | |
| фед. бюдж. | бюдж. Иркутской области | бюдж. МО | внебюдж. |
| Применение экологических добавок в дорожном полотне | 2019 - 2025 |  | 100 |  |  |

Мероприятия по мониторингу и контролю за работой

транспортной инфраструктуры и качеством транспортного

обслуживания населения и субъектов экономической

деятельности

Приложение 11

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мероприятия | Планируемые сроки | Источники финансирования, % | | | |
| фед. бюдж. | бюдж. Иркутской области | бюдж. АГО | внебюдж. |
| Мониторинг реализации Программы | 2019 - 2025 |  |  | 100 |  |
| в т.ч. проведение опросов по удовлетворенности транспортным комплексом, оценка населения качеством предоставляемых услуг транспортным комплексом, уровнем развития транспортной инфраструктуры | 2019 - 2025 |  |  | 100 |  |