Проект

УТВЕРЖДЕНА

решением Думы

Бодайбинского городского поселения

от \_\_\_\_\_\_\_\_ 2017 г. № \_\_\_\_\_\_

**Программа**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры Бодайбинского муниципального образования на период 2018-2029 годы**

Разработчик программы

ООО КОМПАНИЯ «РОСЭНЕРГОАУДИТ»

Ген.директор Р.Н. Глебов

Паспорт

программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Бодайбинского муниципального образования на период 2018-2029 годы

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Бодайбинского муниципального образования на период 2018-2029 годы |
| Основание для разработки программы | Статья 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ;  Статья 5 Федерального закона от 29 декабря 2014 года №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»  Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 “Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов” ПРАВИЛА ЗЕМЛЕПОЛЬЗОВАНИЯ И ЗАСТРОЙКИ Бодайбинского МО Бодайбинского района Иркутской области |
| Заказчик Программы | Заказчик: Администрация Бодайбинского городского поселения |
| Разработчик Программы | ООО КОМПАНИЯ «РОСЭНЕРГОАУДИТ», 305040, Курская область, г. Курск, проспект Энтузиастов, д. 1-А, 81 |
| Цель программы | - обеспечение сбалансированного перспективного развития транспортной инфраструктуры Бодайбинского городского поселения в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения для закрепления населения, повышения уровня его жизни. |
| Задачи программы | а) повысить безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории Бодайбинского городского поселения  б) повысить доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования Бодайбинского городского поселения;  в) повысить эффективность развития транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории Бодайбинского городского поселения (далее - транспортный спрос);  г) эффективное развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в Бодайбинском городском поселении;  д) создание условий 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) создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  и) повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Целевые показатели (индикаторы) реализации программы | Расширение улично-дорожной сети с 105,32 км до 129,59 км;  Увеличения парковочного пространства на 1510 мест;  Сокращение числа зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий с 175 до 150 случаев в год;  Увеличение количества светофорных объектов с 4 до 7 единиц;  Увеличение количества нанесенной разметки с 7700 м2 до 8200 м2;  Внедрение интеллектуальных транспортных систем - 1 единица:  Увеличение числа остановочных павильонов с 25 до 33 единиц;  Создание стоянок мест грузового транспорта - 2 комплекса стоянок грузового автотранспорта; |
| Сроки и этапы реализации Программы | 2018-2029 годы  Этапы:  I этап: 2018-2020гг;  II этап: 2021-2025гг;  III этап: 2026-2029гг. |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | Мероприятия программы (инвестиционные проекты) направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по направлениям:  а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта;  б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов;  в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства;  г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения;  д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб;  е) мероприятия по развитию сети дорог поселений, городских округов.  а) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков;  б) мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем;  в) мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения;  г) мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. |
| Объемы и источники финансирования программы | Общий объем финансирования Программы за счет средств бюджета Бодайбинского муниципального образования составит 594 266,4 тысяч рублей, в т.ч.:  2018г - 47362,5 тысяч рублей  2019г - 44655,8 тысяч рублей  2020г - 44315,5 тысяч рублей  2021г - 44311,6 тысяч рублей  2022г - 46076 тысяч рублей  2023г - 48200 тысяч рублей  2024г - 50610 тысяч рублей  2025-2019гг - 268735 тысяч рублей  Объем финансирования программы будет уточняться исходя из объемов финансирования муниципальных программ.  Финансирование мероприятий из федерального и областных бюджетов на период 2018-2029 гг. будет определено посредством принятия и утверждения финансирования на основании разработанной проектно-сметной документации по объектам. |

#### Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

#### 1.1.Анализ положения Бодайбинского городского поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

**Общие данные**

Город Бодайбо расположен в северной части Иркутской области и является административным центром двух муниципальных образований Иркутской области - Муниципального образования города Бодайбо и района, а также Бодайбинского муниципального образования.

Город Бодайбо расположен между западными отрогами Северо-Байкальского нагорья и восточными отрогами хребта Кропоткина, на правом берегу р. Витим, у впадения в неё р. Бодайбо.

Климат в районе г. Бодайбо резко-континентальный с суровой продолжительной зимой и коротким теплым летом.

Самым теплым месяцем является июль с максимальной температурой – плюс 34°С, а самым холодным - январь, когда температура воздуха может понизиться до минус 55°С. Среднее количество дней с устойчивым морозом равно 159 дней. Продолжительность безморозного периода: наименьшая - 78 дней, наибольшая - 125 дней. Устойчивый мороз наступает 22 октября и прекращается 24 марта (средние даты). Многолетняя амплитуда колебания температур воздуха составляет - 89°С. Расчетная температура равна минус 47 °С.

Режим осадков на рассматриваемой территории определяется главным образом атмосферной циркуляцией, характер которой в теплом и холодном полугодии различен. В холодный период года над большей частью Восточной Сибири устанавливается область высокого давления воздуха - сибирский антициклон. Вследствие этого, на протяжении почти всей зимы, преобладает малооблачная погода со слабыми ветрами и малым количеством осадков. В теплый период, в результате оживленной циклонической деятельности, возрастает степень облачности и выпадает до 65 – 85 % годового количества осадков.

Среднемесячная относительная влажность воздуха по многолетним годовым наблюдениям составляет 75, среднемесячный годовой недостаток насыщения равен минус 2,6.

Преобладающим направлением в течение всего года является северо-восточное (26,8 %) и юго-западное (25,6 %). Реже всего наблюдаются ветры северного направления. Их повторяемость в сумме за год не превышает 1,7 %. Незначительна повторяемость южного и юго-восточного ветра (3,8 %). В годовом ходе северо-восточные ветры имеют максимум повторяемости в зимние месяцы, минимум в августе: юго-западные ветры наоборот преобладают в летние месяцы (июнь-август).

В административном отношении город подчинен областному центру - г. Иркутску, но развитие культурно-бытовых связей с ним осложняется большими расстояниями. По автомобильным дорогам оно составляет 1 600 км, воздушным транспортом - 1 095 км, от ближайшей железнодорожной станции п. Таксимо до г. Иркутска по железной дороге - 2 138 км.

Транспортный комплекс Бодайбинского муниципального образования сформирован автомобильным, воздушным, водным транспортом и включает в себя: сеть автомобильных дорог различного значения, и водные пути, автостанция, аэропорт и пристани; различные организации, осуществляющие деятельность по перевозкам пассажиров, грузов и функционированию транспортного комплекса.

Развитие транспортной системы, повышение экологической безопасности при эксплуатации и содержании самоходных машин, а также обеспечение безопасности пассажиров легкового такси является необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста и улучшения качества жизни населения.

На территории Бодайбинского муниципального образования находится 53,4 км. автомобильных дорог с с твердым покрытием, в т.ч. с усовершенствованным (а/б, ц/б) и 49,7 км. автомобильных дорог с грунтовым покрытием общего пользования местного значения. Несбалансированное и несогласованное развитие отдельных видов транспорта в условиях ограниченности инвестиционных ресурсов привело к их нерациональному соотношению в транспортном балансе.

Недостаточна плотность сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения. Резервы повышения эффективности функционирования транспортной системы выявляются и на стыках взаимодействия отдельных видов транспорта. Региональная неравномерность развития транспортной инфраструктуры ограничивает развитие единого экономического пространства области.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, продолжительным простоям транспортных средств, повышению уровня аварийности.

Экономический рост Бодайбинского муниципального образования сдерживается также отсутствием транспортной доступности для хозяйственного освоения новых территорий и возможности обеспечения необходимой подвижности населения и мобильности трудовых ресурсов, формирующих развитый региональный рынок.

Имеется большой износ основных производственных фондов транспорта. Действующие финансово-экономические механизмы воспроизводства основных фондов и инновационного развития не в полной мере адаптированы к особенностям транспортной отрасли. Продолжают оставаться невысокими и показатели безопасности на транспорте, что оказывает негативное влияние на экономическое развитие области.

На территории Бодайбинского городского поселения представлены все виды транспорта (автомобильный, водный, авиационный), за исключением железнодорожного.

Воздушный транспорт является стратегическим в обеспечении регулярного внешнего пассажирского и грузового сообщения. В Бодайбинском городском функционируют аэропорт .

Из Бодайбинского городского поселения осуществляются перевозки в г. Иркутск, Таксимо, Перевоз.

Базовым перевозчиком аэропорта Бодайбинского городского поселения являются ОАО «ИрАэро» и «Ангара».

На территории Бодайбинского муниципального образования находится 26,62 км. автомобильных дорог с асфальтобетонным покрытием и 76,76 км. автомобильных дорог с грунтовым покрытием общего пользования местного значения в границах муниципального образования. На территории района осуществляется 3 внутригородской, 2 пригородных, 2 межмуниципальных, 5 внутрирайонных (межгородских) маршрутов.

Значительное увеличение пассажиропотока и пассажирских перевозок произойдет вследствие строительства моста через реку Витим, что в перспективе обеспечит прямой выход на международный транспортный коридор «Транссиб».

Самым востребованным на сегодняшний день водным маршрутом является маршрут по р. Витим для доставки угля, углеводородов и пиломатериалов.

Таким образом, экономическая политика в долгосрочной перспективе будет направлена на развитие транспортной инфраструктуры в Бодайбинском муниципальном образовании:

- организации круглогодичного автомобильного сообщения;

- строительства моста через реку Витим, который обеспечит транспортную связь города Бодайбо и железнодорожным узлом в пос. Таксимо, р. Бурятия.

- улучшения инвестиционного климата в транспортной инфраструктуре, путем использования механизмов государственно-частного партнёрства;

- развития внутрирайонной транспортной инфраструктуры.

**Перспективы развития транспортной инфраструктуры в основных документах стратегического развития района:**

1. Строительство мостового перехода через реку позволит снять проблему отсутствия наземного сообщения;
2. Строительство участка автомобильной дороги от мостового перехода до 14 километра автодороги Бодайбо – Кропоткин и от 14 километра до ул. Первомайская снимет напряженность и нагрузку на автомобильные дороги общего пользования в черте города;
3. Организация транспортного обслуживания населения Бодайбигнского муниципального образования.

С целью улучшения ситуации предлагается увеличить парк транспортных средств и интенсивность перевозок, а также произвести обустройство остановочных павильонов;

1. Развитие и совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования муниципального образования;

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

В состав трудовых ресурсов включаются лица в трудоспособном возрасте и работающие пенсионеры. На исходный год разработки численность составила 13 тыс. чел., или 71% населения, из которых 65,2% (10,1 тыс. чел.) занято в экономике. На предприятиях промышленности, строительства, транспорта и других градообразующих отраслях работает 6,5 тыс. чел. По сравнению с 1981 г. численность градообразующей группы сократилась, в то время как численность занятых на предприятиях, в учреждениях и организациях градообслуживающей сферы выросла.

На основании прогноза возрастной структуры населения, анализа современного баланса трудовых ресурсов и перспектив экономического развития города составлен расчет трудовых ресурсов согласно генеральному плану на I очередь и расчетный срок. Несмотря на старение населения и в связи с миграционным притоком (из с. Нерпо) трудовые ресурсы на I очередь генерального плана увеличатся незначительно при росте численности, занятых в экономике, а к расчетному сроку создание новых рабочих мест и миграционный приток граждан трудоспособного возраста приведут к росту численности как трудовых ресурсов, так и занятых в экономике. Численность работающих лиц старше трудоспособного возраста на перспективу немного увеличивается, что связано с прогнозом дефицита трудовых ресурсов.

Удельный вес инвалидов и пенсионеров в трудоспособном возрасте на перспективу остается на современном уровне в связи с наличием производств, имеющих повышенный уровень санитарной вредности, неблагоприятными условиями работы в суровых климатических условиях.

В число лиц, занятых в экономике (самодеятельное население), входят кадры градообразующих отраслей, а также предприятий, организаций и учреждений обслуживания. На перспективу численность градообразующей группы увеличивается, что связано с размещением новых предприятий деревообрабатывающей промышленности и развитием современных предприятий промышленности. В то же время ожидается рост уровня жизни населения, что приведет к увеличению численности и удельного веса обслуживающей группы до 3,9 тыс. чел (23,6% населения) на I очередь и 4,1 тыс. чел. (22,8%) - на расчетный срок генерального плана.

***Возрастная структура населения (в % к общей численности)***

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Возрастные группы | по данным  переписи населения | | | по данным текущего учета | прогноз | |
| 1979 г. | 1989 г. | 2002 г. | 2017 г. | 2023 г. | 2029 г. |
| лица моложе трудоспособного возраста (0-15 лет) | 26,2 | 29,6 | 23,7 | 21,2 | 21,0 | 20,8 |
| лица в трудоспособном возрасте  (мужчины 16-59 лет; женщины 16-54 года) | 62,6 | 60,0 | 63,9 | 65,2 | 65,0 | 65,0 |
| лица старше трудоспособного возраста  (мужчины 60 лет и старше; женщины 55 лет и старше) | 11,2 | 10,4 | 12,4 | 13,6 | 14,0 | 14,2 |
| итого | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

***Расчет трудовых ресурсов (% численности населения)***

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2017 г. | | 2023 г. | | 2029 г. | |
| тыс. чел. | % | тыс. чел. | % | тыс. чел. | % |
| Население всего | 13,1 | 100,0 | 12,5 | 100,0 | 12,0 | 100,0 |
| Состав трудовых ресурсов |  |  |  |  |  |  |
| Население в трудоспособном возрасте | 8,5 | 65,2 | 8,1 | 65,0 | 7,8 | 65,0 |
| Работающие лица старших возрастов | 0,7 | 5,8 | 0,7 | 5,5 | 0,7 | 5,6 |
| Трудовые ресурсы всего | 9,3 | 71,0 | 8,8 | 70,5 | 8,5 | 70,6 |
| Использование трудовых ресурсов |  |  |  |  |  |  |
| лица, занятые в экономике | 8,5 | 65,2 | 8,3 | 66,7 | 8,0 | 66,7 |
| учащиеся в трудоспособном возрасте, обучающиеся с отрывом от производства | - | - | - | - | - | - |
| трудоспособные лица, не занятые в экономике\* | 0,3 | 2,6 | 0,2 | 1,2 | 0,1 | 1,1 |
| инвалиды и пенсионеры в трудоспособном возрасте | 0,4 | 3,2 | 0,3 | 2,4 | 0,3 | 2,8 |

***Трудовая структура населения***

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2017 г. | | 2023 г. | | 2029 г. | |
| тыс. чел. | % | тыс. чел. | % | тыс. чел. | % |
| Самодеятельное население | 8,5 | 65,2 | 8,3 | 66,7 | 8,0 | 66,7 |
| в т. ч. градообразующая группа | 5,5 | 41,9 | 5,5 | 43,0 | 5,3 | 43,9 |
| обслуживающая группа | 3,1 | 23,2 | 3,0 | 23,6 | 2,7 | 22,8 |
| Несамодеятельное население | 4,5 | 34,8 | 4,2 | 33,3 | 4,0 | 33,3 |
| Население всего | 13,1 | 100,0 | 12,5 | 100,0 | 12,0 | 100,0 |

**Жилищный фонд**

Современное использование территории г. Бодайбо не отличается рациональным характером. Существующая застройка характеризуется низкой этажностью, наличием внутри нее значительных пустующих и заброшенных территорий. Ряд промышленных и коммунально-складских объектов располагается в окружении жилой застройки. Производственные территории располагаются в непосредственной близости от жилых кварталов, без необходимых санитарных разрывов.

По данным Бодайбинского отделения ФГУП «Росттехинвентаризация», на 01.01.2015 г. жилищный фонд г. Бодайбо составил 369,8 тыс. м2 общей площади. Из них государственный жилищный фонд составляет 6,4 тыс. м2 (1,7%); на муниципальный фонд приходится 128,5 тыс. м2 (34,8%), на частный (в том числе индивидуальный) жилищный фонд – 234,9 тыс. м2 или 63,5%.

Средняя плотность жилищного фонда в границах жилой застройки (без учета садоводств) составляет 1160,3 м2/га. В малоэтажной жилой застройке (1-2 этажа) этот показатель снижается до 551,5 м2/га, в средне- и многоэтажной (3 этажа и выше) повышается до 9 377,3 м2/га.

Средняя плотность населения в жилой застройке составляет по городу 40,7 чел./га, по малоэтажной и многоэтажной застройке - соответственно 24,8 чел./га и 392,4 чел./га.

Жилищный фонд города представлен практически в равной мере капитальными и некапитальными жилыми домами. На долю каменных, панельных и кирпичных домов приходится 55,4% жилищного фонда, на деревянные и прочие – 44,6%.

Жилищный фонд г. Бодайбо отличается неудовлетворительным техническим состоянием. Жилые дома с физическим износом до 30% составляют 3,8% общего жилищного фонда, на ветхие дома со сверхнормативным износом (капитальные - более 70%, деревянные и прочие - более 65%) приходится 22,7% жилищного фонда города. Практически все капитальные жилые дома находятся в удовлетворительном техническом состоянии.

Средняя этажность жилой застройки в г. Бодайбо составляет 2,6 этажа. На жилищный фонд малоэтажной застройки (1-2 этажа) приходится 163,7 тыс. м2 общей площади жилья (44,4%), на среднеэтажный капитальный высотой 3-4 этажей – 18,3 тыс. м2 общей площади (5%), на многоэтажный капитальный высотой более 5 этажей – 186,5 тыс. м2.

Капитальная средне- и многоэтажная жилая застройка полностью размещена в планировочном районе Бодайбо. В районе преобладает квартальный тип застройки (как малоэтажной, так и многоэтажной). Усадебная застройка в подавляющей части сконцентрирована также в районе Бодайбо. Жилой фонд микрорайонов Бисяга и Колобовщина полностью представлен малоэтажной некапитальной застройкой. Жилищный фонд, отнесенный к прочим территориям, располагается в санитарно-защитных зонах промышленных предприятий, большая часть его находится в неудовлетворительном состоянии.

***Характеристика жилищного фонда г. Бодайбо по степени износа***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Планировочные районы | общая площадь квартир, тыс. м2 | до 30% | от 31 до 65% | более 65% |
| Бодайбо | 362,3 | 13,2 | 267,5 | 81,6 |
| мкр. Бисяга | 2,5 | 0,3 | 1,5 | 0,7 |
| мкр. Колобовщина | 5 | 0,7 | 2,8 | 1,5 |
| Всего | 369,8 | 14,2 | 271,8 | 83,8 |
| % | 100 | 3,8 | 73,5 | 22,7 |

#### 1.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

#### 1.3.1. Пассажирские и грузоперевозки автомобильным транспортом

Экономика любого муниципального образования, как сложный комплекс, включает в себя отрасли хозяйства различного направления. Все элементы экономической системы взаимосвязаны и находятся в постоянном взаимодействии. Поэтому нормальное функционирование этой сложной системы возможно лишь при гармоничном развитии всех её составляющих. Тем не менее, в экономике, как и в любом организме, существуют секторы, имеющие приоритет, их состояние имеет определяющее влияние на саму возможность развития системы, её нормального функционирования. Среди таких составляющих экономики — дорожное хозяйство.

Дорожное хозяйство — часть отрасли материального производства. Данный сектор экономики характеризуется высокой материалоемкостью, трудоемкостью и энергозатратностью. Но значение дорожного хозяйства не ограничивается сферой экономики. Являясь основой всей инфраструктуры, пути сообщения имеют огромное социальное значение, оказывают прямое влияние на потоки расселения людей.

В силу географического положения Бодайбинского муниципального образования, автомобильные дороги на его территории приобрели особенное значение, так как населенные пункты Бодайбинского муниципального образования не имеют иных путей сообщения. В настоящее время в дорожном хозяйстве Бодайбинского муниципального образования существует ряд проблем. Так, например, определилась негативная тенденция, выражающаяся в несоответствии темпов развития автомобильных дорог темпам развития автомобилизации.

На территории Бодайбинского муниципального образования протяженность автомобильных дорог общего пользования, находящихся в собственности Бодайбинского муниципального образования, составляет 105,21 км. Протяженность автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям, составляет 28,88 км.

Значительная площадь дворовой территории многоквартирных домов, расположенных на территории Бодайбинского муниципального образования, не имеет усовершенствованного покрытия, что негативно отражается на статусе Бодайбинского муниципального образования.

Это вызвано постоянным дефицитом финансирования. Мероприятия по ремонту дорог общего пользования, внутриквартальных дорог, расположенных в Бодайбинском муниципальном образовании, в течение ряда лет носили эпизодический характер. Проектирование и строительство новых дорог не осуществлялось.

Необходимым условием поддержания нормальной жизнедеятельности является обеспечение содержания и ремонта автомобильных дорог общего пользования Бодайбинского муниципального образования и сооружений на них, их обустройство в соответствие с требованиями обеспечения безопасности дорожного движения, улучшения технического и эксплуатационного состояния, повышение качества содержания.

Автомобильные дороги, являясь сложными инженерно-техническими сооружениями, имеют ряд особенностей, а именно: автомобильные дороги представляют собой материалоемкие, трудоемкие линейные сооружения, содержание которых требует больших финансовых затрат; в отличие от других видов транспорта автомобильный – наиболее доступный для всех, а его неотъемлемый элемент – автомобильная дорога – доступен абсолютно всем гражданам страны, водителям и пассажирам транспортных средств и пешеходам; помимо высокой первоначальной стоимости строительства, реконструкция, капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог также требуют больших затрат.

Автомобильные дороги имеют важное значение для Бодайбинского муниципального образования. Сеть автомобильных дорог обеспечивает доступ населения к материальным ресурсам, позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки. Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, а также обеспечения безопасного движения по дорогам.

В последние годы на территории Бодайбинского муниципального образования проводилась целенаправленная работа по улучшению состояния, содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения, а также работа по повышению безопасности дорожного движения. Но в связи с длительным сроком эксплуатации автомобильных дорог общего пользования, увеличением интенсивности движения транспорта имеется ряд проблем. Для решения проблем по состоянию и эксплуатации дорог общего пользования и по повышению безопасности дорожного движения необходимо использовать программный метод. Комплексное решение проблемы окажет положительный эффект на общую обстановку поселения, будет способствовать повышению уровня комфортного проживания граждан.

Конкретная деятельность по выходу из сложившейся ситуации, связанной с планированием и организацией работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и повышению безопасности дорожного движения на территории Бодайбинского муниципального образования, должна осуществляться в соответствии с настоящей Программой.

Содержание дорог общего пользования, внутриквартальных дорог и проездов, проведение их ремонта, проектирования и строительства, обеспечения безопасности дорожного движения на дорогах представляет собой комплекс соответствующих мероприятий, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категорий автомобильных дорог и при выполнении которых зависят конструктивные и иные характеристики их надежности и безопасности.

В свою очередь обеспечение безопасности дорожного движения является одной из важных социально-экономических задач.

Проблема аварийности на автотранспорте в Бодайбинском муниципальном образовании приобрела особую остроту в последнее время в связи с отсутствие средств на проведение мероприятий по усовершенствованию качества дорожного полотна, реконструкцию, капитальный ремонт и проектирование новых участков дорог.

Для анализа дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на УДС г. Бодайбо были использованы сведения о ДТП, полученные от ОГИБДД УМВД России по г. Бодайбо:

* отчетные данные по состоянию аварийности в г. Бодайбо за 2015г., 2016г., 8 месяцев 2017 года.

Сведения об основных показателях аварийности в г. Бодайбо\за 2015г., 2016г., 8 месяцев 2017 года

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Год | Кол. ДТП-погибло-ранено | Рост АППГ, % | Выявлено НПДД | Тяжесть последствий |
| 2015 | 20-3-21 | - | 2730 | 12,50 |
| 2016 | 32-6-33 | (60)-(100)-(57) | 2148 | 15,38 |
| 8 месяцев 2017 | 12-1-15 | (-48)-(+75)-(-32) | 1393 | 6,25 |

*Количественный анализ ДТП* за 8 месяцев 2017 года. показал, что количество ДТП *снизилось* в сравнении с аналогичным периодом предыдущего года (АППГ), снизилось число погибших и пострадавших.Благодаря проведению большой профилактической работы в детских учреждениях, предприятиях города, информированию через СМИ, абсолютные показатели остаются не высокими.

Основными причинами дорожно-транспортных происшествий стали:

- управление в нетрезвом состоянии (8%);

- превышение и несоответствие скорости конкретным условиям (5%).

Основными причинами высоких значений тяжести последствий ДТП являются:

* нарушение правил проезда пешеходных переходов;
* переход через проезжую часть вне пешеходного перехода;
* переход через проезжую часть в неустановленном месте;
* неумение прогнозировать развитие дорожно-транспортной ситуации, запоздалая и неадекватная реакция водителей на изменение условий движения;
* движение со скоростью, не соответствующей конкретной дорожно-транспортной ситуации;
* низкая степень пассивной безопасности автомобилей, вовлеченных в ДТП;
* недостаточная степень развития и уровень организации работ по оказанию медицинской помощи пострадавшим**.**

Несмотря на относительно стабильный уровень автомобилизации, требуется высокий уровень организации дорожного движения на магистралях и на пересечениях.

Для уменьшения количества вышеперечисленных нарушений ПДД необходимо проведение следующих мероприятий:

* обеспечение треугольника видимости при выезде с прилегающей территории в соответствии с требованиями СП 42.13330.2011 СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»;
* локальное ограничение скорости движения на опасных участках УДС с помощью установки знаков и устройства искусственных неровностей;
* обустройство парковок автотранспорта.

Основными *причинами наездов на пешеходов* являются:

* невнимательность водителей;
* управление транспортным средством в нетрезвом виде;
* отсутствие ограждений в местах, где они регламентированы ГОСТ Р 52289-2004.

Для уменьшения количества вышеперечисленных нарушений ПДД наряду с активизацией деятельности отдела агитации и пропаганды ОГИБДД МО МВД России по г. Бодайбо по осуществлению целенаправленной работы, связанной с повышением дисциплины участников движения и совершенствованием их знаний ПДД, необходимо проведение следующих мероприятий:

* строительство дополнительных регулируемых и нерегулируемых пешеходных переходов с учетом дислокации пунктов притяжения пешеходных потоков;
* приближение существующих пешеходных переходов к пунктам притяжения пешеходных потоков;
* принудительное ограничение свободы передвижения пешеходов путем применения дорожных ограждений;
* размещение и оборудование пешеходных переходов относительно остановочных пунктов в соответствии с требованиями действующих нормативных документов;
* улучшение условий видимости в темное время суток в районе пешеходных переходов.
* регламентация ширины пешеходных переходов с учетом требований ГОСТ Р 52289-2004;
* применение современных технических средств оборудования пешеходных переходов (дорожных знаков на желтом фоне, цветной разметки, светофоров Т.7 и др.).

Данные о ДТП в г. Бодайбо показывают, что распределение ДТП по месяцам, дням недели и времени суток крайне неравномерно: наибольшее количество ДТП приходится на летний период и ноябрь-декабрь, на последние дни недели и среду и в часы «пик». Наиболее опасными по тяжести последствий являются часы «пик».

Для снижения числа ДТП по этим причинам необходимо устранение недостатков в благоустройстве города.

Помимо этого необходимо активно внедрять автоматизированные системы контроля дорожного движения (АСКДД) для *наблюдения, регистрации*  и идентификации транспортных средств *без физического присутствия сотрудников ГИБДД в момент нарушения ПДД.*

В соответствии со статьей 3 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» приоритет в государственной поддержке безопасности дорожного движения отдан программно-целевому методу.

Указанный метод позволит более оперативно решать проблемы обеспечения безопасности дорожного движения, так как предусматривает финансирование конкретных мероприятий.

Решение проблемы аварийности, связанной с автомобильным транспортом, состоит в комплексном формировании эффективного механизма обеспечения безопасности дорожного движения и консолидации усилий правоохранительных органов и органов местного самоуправления в реализации комплекса профилактического характера, снижающих количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими и количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий.

Для достижения высоких показателей Программы в сфере дорожного хозяйства необходимо плановое распределение финансовых средств, поскольку требуются значительные бюджетные расходы.

Задача органов местного самоуправления по повышению качества жизни населения состоит в создании комфортной среды проживания и предоставления соответствующих муниципальных услуг. Повышение уровня и качества жизни граждан – одно из основных направлений деятельности администрации Бодайбинского городского поселения.

Формирование стратегических направлений развития транспорта необходимо осуществлять на базе всестороннего анализа современного состояния и проблем развития транспортной системы в тесной взаимосвязи с общими направлениями социально- экономического развития Бодайбинского муниципального образования. Транспортная инфраструктура объединяет микрорайоны поселения, что является необходимым условием территориальной целостности, единства экономического пространства. Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышение конкурентоспособности экономики и качества жизни населения.

В целях организации работы пассажирского транспорта на внутригородских и пригородных маршрутах администрация Бодайбинского городского поселения осуществляет контроль за потребностью и качеством в перевозках общественным пассажирским транспортом по маршрутам для обеспечения доступности транспортных услуг для всех слоев населения. Эти перевозки гарантируют реализацию прав на льготный проезд без ограничений для всех граждан, имеющих это право. Администрация Бодайбинского городского поселения обеспечивает из средств бюджета Бодайбинского муниципального образования компенсацию затрат перевозчиков за перевозку пассажиров по льготам, установленным нормативными актами администрации Бодайбинского муниципального городского поселения, а также предоставляет субсидии на частичное возмещение расходов, возникающих в связи с реализацией услуг по транспортному обслуживанию населения в связи с применением установленных государственно-регулируемых тарифов.

Администрация Бодайбинского городского поселения осуществляет постоянный контроль за соблюдением заключенных муниципальных контрактов на транспортное обслуживание общественным пассажирским транспортом населения Бодайбинского муниципального образования, в соответствии с которыми перевозчикам компенсируются за счет средств бюджета Бодайбинского муниципального образования выпадающие доходы от предоставления отдельным категориям граждан льготного проезда согласно соответствующим нормативным актам органов местного самоуправления Бодайбинского муниципального образования и предоставляется субсидия для обеспечения необходимого уровня обслуживания населения автобусами большой вместимости по тарифам, обусловленным социальной направленностью, доступностью транспортных услуг для всех слоев населения, в том числе и малообеспеченных, а также на маршрутах с уровнем пассажиропотока, не обеспечивающим рентабельную работу перевозчиков.

Пассажирский транспорт Бодайбинского муниципального образования представлен автобусами.

Пассажирские перевозки маршрутными автобусами организуются с целью предоставления населению транспортных услуг за счет:

а) полного удовлетворения потребностей населения в пассажирских автомобильных перевозках;

б) обеспечения высокой культуры обслуживания пассажиров и безопасности перевозок, в том числе за счет перевозки пассажиров по вместимости, не выше установленной техническими характеристиками автобуса;

в) доставку пассажиров в кратчайшие сроки;

г) остановок в пути следования по требованию пассажиров в соответствии со схемой маршрута и с соблюдением Правил дорожного движения.

Основными принципами государственной политики в сфере пассажирского транспорта является:

- повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;

- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;

- улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте.

В последние годы в сфере транспортных услуг накопилось много нерешенных проблем, которые мешают осуществлению перспективной социально-экономической политики муниципального образования. Дальнейшему развитию транспортного комплекса препятствует убыточность перевозок пассажиров автомобильным транспортом.

Несмотря на рост транспортных тарифов за последние годы, финансовое положение транспортных организаций остается сложным. Трудное финансовое положение транспортных организаций объясняется, главным образом, ростом цен на топливо, электроэнергию и материалы, потребляемые транспортом, а также неполной компенсацией затрат на социально значимые перевозки. Рост количества личного транспорта привел к снижению спроса на пассажирские перевозки, что в свою очередь, послужило причиной сокращения доходов автотранспортных предприятий.

Таким образом, проблема развития транспортного обслуживания населения представляет собой широкий круг взаимосвязанных технических, экономических и организационных вопросов, решение которых требует значительных объемов капиталовложений, оздоровления финансового состояния предприятий транспортного комплекса, усиления их поддержки, и является необходимым условием стабилизации работы пассажирского транспорта, обеспечения его безопасности, улучшения условий и уровня жизни населения на территории Бодайбинского муниципального образования.

Реализация программы позволит поддерживать доступную для населения стоимость проезда на пассажирском транспорте, поддержание на достигнутом уровне степени износа муниципального пассажирского транспорта, повысить качество обслуживания пассажиров, сохранить социальные льготы для различных категорий граждан, пользующихся муниципальным транспортом.

#### 1.3.3. Перевозки воздушным транспортом

Воздушный транспорт представлен на территории Бодайбинского района, аэропортом расположенным в г. Бодайбо. Услуги по воздушным перевозкам населению оказываются ГУП «Аэропорт «Бодайбо». У аэропорта имеется одноэтажное деревянное здание для обслуживания пассажиров, единовременной вместимостью 50 мест.

***Краткая характеристика аэропорта г. Бодайбо***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатели | Единицы  измерения | 2011г. |
| 1. | Принадлежность и класс |  | Г |
| 2. | Занимаемая территория | Га | 89,1 |
| 3. | Принимаемые типы самолетов, вертолетов |  | Вертолеты: МИ-8  Самолеты: АН-24; АН-26; |
| 4. | Режим работы |  | Светлое время, дневное (круглосуточно по запросу) |
| 5. | Количество самолето-вылетов в сутки (период максимального движения) | Раз. | 3 |
| 6. | Длина ВПП с твердым покрытием: | м | 1600×42 |
| 7. | Направление взлета-посадки (курс) | град | МК-63, МК-243 |
| 8. | Годовой объем пассажирских перевозок местными линиями | Тыс.пасс | 21 |
| 9. | Годовой объем грузовых перевозок | Тыс.тонн | 113 отпр.  645 приб. |
| 10. | Характеристика аэровокзала | мест | 50 |

Для Бодайбинского городского поселения в период распутицы авиация является единственным видом транспорта и в аэропорту

Услугами аэропорта в г. Бодайбо пользуются две авиакомпании, выполняющие регулярные рейсы по маршруту Бодайбо-Иркутск, Иркутск Бодайбо, ежедневно, за исключением субботы – выходной

Увеличение пассажиропотока происходит в период распутицы, начало и окончание учебного года, заезд и выезд рабочих золотодобывающих предприятий

Объемы обработанных грузов в аэропорту г. Бодайбо имеет ту же цикличность , что и пассажирские перевозки

В конце 1980-х – начале 1990-х годов проводятся работы по переучиванию лётного состава на самолёты Ан-24Т, которые приобрело объединение «Лензолото» в количестве 2 –х штук, а также на самолёты Ан-26. Были установлены прямые пассажирские рейсы по маршруту Бодайбо-Иркутск-Бодайбо, чартерные до Новосибирска. За годы своей деятельности Бодайбинское авиапредприятие накопило большой опыт лётной работы в сложных северных условиях. Состояние материальной базы и техническое оснащение предприятия, а также высокий уровень знаний лётного и технического состава позволял авиапредприятию выполнять работы высокой сложности и большого объёма. Но конец 1990-х характерен сокращением работ, предприятие испытывает трудности с заказами, начинается сокращение лётного и личного состава. В конечном итоге в 2002 году Государственное Бодайбинское авиапредприятие, пройдя процедуру банкротства, было преобразовано в Бодайбинское авиапредприятие ЗАО «Ленсиб» под руководством генерального директора Н.Ф. Слепнёва и исполнительного директора В.В. Грачева. На сегодняшний день численность авиапредприятия составляет менее 100 человек. Коллектив в полном объёме справляется с поставленными перед ним задачами. Аэропорт Бодайбо имеет необходимые лицензии, сертификаты, в том числе и комплексный, необходимые для осуществления аэропортовой деятельности. Один из немногих местных аэродромов имеет светосистему, что повышает регулярность и безопасность полётов. Не многие  знают, что на воздушных трассах Иркутской области летают два самолёта Ан-26, один Ан-24 и два вертолёта Ми-8, принадлежащие ЗАО «Ленсиб» и находящиеся в аренде у разных авиакомпаний, лётную годность которым поддерживает инженерно-технический состав Бодайбинского авиапредприятия.

## **Перспективы развития аэропорта Бодайбо**

В соответствии с Федеральной целевой программой "Развитие транпортной системы России (2010-2015 гг.), утверждённой постановлением Правительства РФ № 848, предусмотрена реконструкция аэропортового комплекса в г. Бодайбо с финансированием из федерального бюджета, бюджета субъекта РФ, а также внебюджетных источников.

Общий объём финансирования составляет 569,8 млн. рублей, в том числе из внебюджетных источников 171,1 млн. рублей.

Правительство Иркутской области готовит проект подпрограммы  "Гражданская авиация" в рамках программы экономического развития региона. В данной подпрограмме значительное место уделено аэропортам местных воздушных линий.

В федеральной целевой программе "Модернизация Единой системе организации воздушного движения РФ (2009-2015 гг.) рассматривается на перспективу модернизация Бодайбинского отделения аэронавигации.

При положительном решении задач по этим программам в бодайбинском авиапредприятии появится возможность приёма и выпуска современных воздушных судов, улучшится качество аэронавигационных услуг, понизится метеоминимум аэродрома.

#### 1.3.4. Грузовые перевозки автомобильным транспортом

На территории Бодайбинского городского поселения сформирован каркас предприятий транспортного комплекса, осуществляющих перевозки различными видами транспорта. Основные пассажирские и грузовые перевозки в районе осуществляет ООО «УК Город» и ООО «Спецавтотранс».

Планомерная работа по расширению зарегистрированных грузовых перевозчиков в гп. Бодайбо, перспектива расширения интенсивности дорожного движения требуют значительного увеличения числа парковочных мест, развития сервисной инфраструктуры (придорожных пунктов обслуживания- сервисов, кафе), развитие сети станций техобслуживания, развитие мест стоянок грузового транспорта, а соответственно и развития рынка гостинично-туристических услуг.

#### 1.3.5. Речной транспорт

В настоящее время реки Лена и Витим продолжают оставаться основными транспортными магистралями для доставки в Бодайбо и золотопромышленный район крупных грузов и горюче-смазочных материалов. Реки судоходны с конца мая до конца октября (пять месяцев в году). В Бодайбо находится несколько пристаней, наиболее крупная — в центральной части города.

#### 1.4. Характеристика сети дорог городского поселения Бодайбо, параметры дорожного движения.

Городское поселение Бодайбо является крупнейшей точкой Бодайбинского района, где интегрируются все автомобильные дороги и происходит максимальное формирование интенсивности дорожного движения, транспортных потоков, точкой генерации грузопотоков.

Рассмотрим ключевые показатели дорожной сети района.

На территории Бодайбинского района автодороги федерального значения отсутствуют, основные связи осуществляются по автодорогам регионального значения:

- "Таксим - Бодайбо" проходящей по территории Бодайбинского района от границы Бодайбинского района с Республикой Бурятия до г. Бодайбо. Дорога имеет щебеночно-гравийное покрытие;

- "Бодайбо - Мама" проходящая по территории Бодайбинского района от г. Бодайбо до паромной перправы. Дорога имеет V техническую категорию. Участок имеет протяженность 12,934 км из которой 3,728 км имеет асфальтобетонное покрытие, остальная часть имеет гравийное покрытие и грунтовое покрытие.

Автомобильные дороги местного значения осуществляют внутрирайонные транспортные связи. Основные характеристики автодорог общего пользования Бодайбинского района приводятся в таблице 6.

Общая протяженность автомобильных дорог регионального и местного значения в пределах Бодайбинского района составляет 530,682 км. в том числе с асфальтобетонным покрытием – 19,072 км (3,59%), с покрытием из щебня и гравия – 290,674 км (54,77%), с гравийным покрытием– 220,936 км (41,64%).

На территории Бодайбинского района на автомобильных дорогах регионального и местного значения имеются 85 мостовых сооружений из которых 23 построены из дерева в конце 60-х годов и в настоящее время не соответствуют нормативам требованиям.

***Основные характеристики автодорог общего пользования***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование автодорог | Местоположение (адрес) | Категория | Характеристики автодорог | | | | | | Примечание |
| Протяженность км | ширина дороги м | Интенсивность движения авт./сут. среднегодовая | Придорожная полоса | | Тип покрытия |
| Автодороги регионального значения | | | | | | | | | |
| 1. "Бодайбо-Мама" | От населенного пункта Бодайбо до паромной переправы | V | 12,934 | 8 |  | | V–25 | а/б – 3728 м,  щебеночно-гравийное – 9006 м, грунтовое – 200 м. | Дорога не достроена до р.п. Мама |
| 2. "Таксим-Бодайбо" | от границе Бодайбинского района до населенного пункта Бодайбо | IV | 175,877 | 10 |  | | IV–50 | щебеночно-гравийное – 168262 м, грунтовое – 7615 м. |  |
| Автодороги местного значения | | | | | | | | | |
| 1. Бодайбо - Звездочка | от г. Бодайбо до п. Звездочка | V | 13,878 | 8 |  | | V–25 | щебеночно-гравийное – 4848 м  и грунтовое – 9030 м |  |
| 2. Бодайбо - Кропоткин | от г. Бодайбо до р.п. Кропоткин | IV | 123,902 | 10 |  | | IV–50 | а/б -15344 м и  щебеночно-гравийное – 108558 м. |  |
| 3. Кропоткин - Перевоз | от р.п. Кропоткин до п. Перевоз | V | 152,8 | 6-8 |  | | V–25 | грунтовое |  |
| 4. Подъезд к п. Маракан | от 108 км а/д Бодайбо – Кропоткин до п. Маракан | V | 51,291 | 6-8 |  | | V–25 | грунтовое |  |
| Автодороги прочие | | | | | | | | | |
| 1. Подъезд к п. Васильевский | от а/д Бодайбо – Кропоткин до населенного пункта Васильевский |  |  |  |  | |  |  |  |
| 2. От паромной переправы в районе р.п. Мамакан до поста ГИБДД | от паромной переправы в районе р.п. Мамакан до поста ГИБДД (211 км а/д "Таксим-Бодайбо") |  |  |  |  | |  |  |  |
| 3. От п.Кропоткин – до п. Светлый | от п.Кропоткин до п. Светлый |  |  |  |  | |  |  |  |
| 4. От г. Бодайбо до с. Нерпо | от г. Бодайбо до с. Нерпо |  |  |  |  | |  |  |  |

**Улично-дорожная сеть Бодайбинского городского поселения**

Улично-дорожная сеть представлена дорогами разного уровня. Центральные улицы имеют достаточную ширину, асфальтобетонное покрытие, пешеходную часть тротуаров. В отдаленных от центра районах проездов недостаточно, и они не благоустроенны.

Существующая сеть улиц и дорог поселения связывает между собой центр и все жилые и промышленные районы города. Основными, по которым осуществляются основные транспортные связи, являются ул. Мира, ул. Артема Сергеева, ул. Стояновича, пер. Технический.

Основными недостатками улично-дорожной сети города, являются несоответствие геометрических параметров улиц их нормативным показателям, недостаточная организация движения.

Согласно Постановлению Администрации Бодайбинского района № 92-п.п от 25 февраля 2015 года установлен перечень автомобильных дорог общего пользования городского поселения Бодайбо, в отношении которых администрация Бодайбинского района осуществляет дорожную деятельность. Данный перечень с указанием протяженности, категории дороги и материалу покрытия приведены в таблице.

***Характеристика улично-дорожной сети Бодайбинского муниципального образования***

| № п/п | Наименование улиц и дорог | Протя-жен-ность, км | Ширина, м | Тип по-крытия | Классификация |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | ул. Мира, от ул. Стояновича до мк-рн. Кирпичный | 1,686 | 6,0-8,5 | А/б | Магистральная улица районного значения |
| 2 | ул. Урицкого | 2,198 | 6,0-20,0 | А/б | Магистральная улица общегородского значения |
| 3 | ул. Иркутская, от ул. Технической до ул. Розы Люксембург | 1,895 | 6,0-8,0 | А/б | Магистральная улица районного значения |
| 4 | ул. Техническая, от ул. Иркутская до ул. Красноармейская | 0,667 | 7,0-8,0 | А/б | Магистральная улица районного значения |
| 5 | ул. Карла Либкнехта, от ул. Лыткинской до ул. Петра Поручикова | 1,691 | 5,0-9,0 | А/б | Магистральная улица районного значения |
| 6 | ул. Артема Сергеева | 4,327 | 8,0-9,0 | А/б | Магистральная улица общегородского значения |
| 7 | ул. Стояновича | 0,956  2,596 | 6,0-8,5 | А/б | Магистральная улица общегородского значения |
| 8 | ул. Олега Кошевого, от ул. Урицкого до ул. Труда | 0,720 | 6,0-8,0 | А/б | Улица местного значения в жилой застройке |
| 9 | ул. Петра Поручикова, | 0,926  0,365 | 4,0-10,0 | А/б | Магистральная улица районного значения |
| 10 | ул. Первомайская, от ул. Аэропортовой до СНТ "Заря" | 3,074 | 7,0-9,0 | Грунт | Улица местного значения в жилой застройке |
| 11 | пер. Студенческий, от ул. Железнодорожная до ул. 30 лет Победы | 0,197 | 8,0-16,0 | А/б | Переулок |
| 12 | ул. Аэропортовая | 0,586 | 6,0-8,0 | А/б | Магистральная улица районного значения |
| 13 | ул. 8-го Марта, от ул. 30 лет Победы до ул. Труда | 0,375 | 6,0 | А/б | Улица местного значения в жилой застройке |
| 14 | ул. Железнодорожная, от ул. Петра Поручикова до пер. Студенческий | 0,365 | 7,0-14,0 | А/б | Улица местного значения в жилой застройке |
| 15 | пер. Почтовый, от ул. Стояновича до ж.д. № 6 по ул. Урицкого | 0,177 | 5-7 | А/б | Улица местного значения в жилой застройке |
| 16 | ул. Депутатская, от ул. Октябрьской до ул. Труда (односторонняя) | 0,499 | 5,5 | А/б | Улица местного значения в жилой застройке |
| 17 | ул. Лисий, от ул. Ремесленная до ул. Мира | 0,273 | 6,0 | А/б | Улица местного значения в жилой застройке |
| 18 | ул. Октябрьская, от ул. Депутатская до ул. Петра Поручикова | 0,856 | 5,0-8,0 | А/б | Улица местного значения в жилой застройке |
| 19 | ул. Володарского, от ул. Технической до ул. Олега Кошевого | 2,012 | 4,0-5,0 | А/б | Улица местного значения в жилой застройке |
| 20 | ул. Розы Люксембург | 1,178 | 7,0-10,0 | А/б | Магистральная улица районного значения |
| 21 | ул. 30 лет Победы, | 1,080 | 5,0-10,0 | А/б | Улица местного значения в жилой застройке |
| 22 | пер. Технический, | 0,360 | 7,0 | Грунт | Магистральная улица районного значения |
| 23 | ул. Солнечная, от ул. Мира до автомобильной дороги Бодайбо-Колобовщина | 1,040 | 3,0-7,0 | А/б, грунт | Улица местного значения в жилой застройке |
| 24 | ул. Лыткинская, от ул. Стояновича до ул. Артема Сергеева | 0,702  0,202 | 4,0-8,0 | А/б, грунт | Переулок |
| 25 | ул. 60 лет Октября, от ул. Роза Люксембург до парникового хозяйства по ул. Лесной, 74 | 1,494  0,296 | 3,0-5,5 | А/б | Улица местного значения в жилой застройке |
| 26 | ул. Разведчиков, от ул. Ремесленная до ул. Мира | 0,280 | 5,0-6,0 | А/б | Улица местного значения в жилой застройке |
| 27 | ул. Ленских Событий, от ул. Лыткинской до руч. Кирпичного | 0,657 | 4,0-5,5 | А/б, грунт | Улица местного значения в жилой застройке |
| 28 | ул. Ремесленная, от ул. Стояновича до ул. Труда (односторонняя от Иркутской до Труда) | 0,741 | 7,0 | А/б, грунт | Улица местного значения в жилой застройке |
| 29 | ул. Лесная, от пер. Строительного до парникового хозяйства | 1,098 | 4,0-5,0 | А/б | Улица местного значения в жилой застройке |
| 30 | ул. Березовая, от автодороги Бодайбо-Кропоткин до участка "Скалистый" | 1,511 | 4,0-6,0 | А/б, грунт | Улица местного значения в жилой застройке |
| 31 | пер. Витимский | 0,720 | 6,0 | А/б | Переулок |
| 32 | ул. Красноармейская. от ЦОК № 1 по ул. Стояновича до ул. Ремесленная | 0,783 | 4,0-5,0 | А/б, грунт | Улица местного значения в жилой застройке |
| 33 | ул. Байкальская, от ул. Стояновича до ул. Березнеровская | 0,227 | 3,0-4,0 | Грунт | Улица местного значения в жилой застройке |
| 34 | ул. Березнеровская, от ул. Сорокинской до ул. Ремесленной | 0,648 | 4,0 | Грунт | Улица местного значения в жилой застройке |
| 35 | ул. Комсомольская, от ул. Стояновича до ул. Березнеровская | 0,208 | 3,0-4,0 | Грунт | Улица местного значения в жилой застройке |
| 36 | ул. Труда | - |  |  | - |
| 37 | ул. Молодежная, от автодороги Бодайбо-Кропоткин до ул. Подстанция | 0,237 | 4,0 | Грунт | Улица местного значения в жилой застройке |
| 38 | ул. Нагорная, от ул. Мира до индивидуальных гаражей по ул. 60 лет Октября | 1,455 | 4,0-5,5 | А/б, грунт | Улица местного значения в жилой застройке |
| 39 | ул. Набережная | 0,258  0,162 | 2,0-4,0 | Грунт | Улица местного значения в жилой застройке |
| 40 | ул. Николая Островского, от пер. Комунальный до ул. Артема Сергеева | 0,452 | 4,0 | Грунт | Улица местного значения в жилой застройке |
| 41 | ул. Пионерская, параллельно ул. Первомайской от жилого дома № 33 а по ул.Первомайская до пересечения с ул. Первомайской | 0,493 | 4,0 | А/б | Улица местного значения в жилой застройке |
| 42 | ул. Подстанция, от ул. Молодежной до ул. Мира | 0,720 | 3,0-4,0 | А/б | Улица местного значения в жилой застройке |
| 43 | ул. Садовая, от ул. Иркутской до базы ЗАО "ВЭ" по ул. Сорокинская, 91 | 0,360  0,213 | 4,0 | А/б, грунт | Улица местного значения в жилой застройке |
| 44 | ул. Сорокинская, от ул. Стояновича до автодороги Бодайбо-Кропоткин | 0,230  0,643 | 4,5-6,0 | А/б | Улица местного значения в жилой застройке |
| 45 | ул. Сосновая, от автодороги Бодайбо-Кропоткин до территории подстанции "Витимэнерго" | 0,288 | 3,0-8,0 | Грунт | Улица местного значения в жилой застройке |
| 46 | пер. Комунальный, от ул. Урицкого до ул. 60 лет Октября | 0,600 | 4,0 | А/б | Переулок |
| 47 | дорога на смотровую площадку, от автодороги Бодайбо-Кропоткин до смотровой площадки | 1,423 | 3,0 | А/б | Улица местного значения в жилой застройке |
| 48 | *Бисяга*  -Центральная  - Сосновая  -Школьная  - Озерная  -Тельманская  - Набережная |  | 6-8  3-4  4-5  4,0  4,0  4,0 | Грунт Грунт Грунт Грунт Грунт Грунт | Маг. ул. районного значения  Улицы местного значения в жилой застройке |
| 49 | *Колобовщина*  Набережная  Российская |  | 6,5-8  7,0 | Грунт Грунт | Улицы местного значения в жилой застройке |
| 50 | ул. МК-135, от ул. Солнечной до мкрн. Кирпичный | 0,342 | 3-4 | Грунт | Улица местного значения в жилой застройке |
| 51 | ул. Рудная, от ул. Лыткинская до ул. Сорокинская | 0,273 | 3-5 | А/б | Улица местного значения в жилой застройке |
| 52 | ул. Сибирская, от ул. Солнечная до магазина "Удачный" | 0,646 | 6,0 | Грунт | Магистральная улица общегородского значения |
| 53 | ул. Строительная, от автодороги Бодайбо-Кропоткин до ул. Мира | 0,381 | 4,0 | Грунт | Улица местного значения в жилой застройке |
| 54 | мкрн. Кирпичный, между улицами Мира, МК-135, автодороги Бодайбо-Кропоткин и руч. Кирпичный | 0,835 | 4,0 | Грунт | Улицы местного значения в жилой застройке |
| 55 | ул. Таежная,от индивидуальных гаражей по ул. 60 лет Октября до парникового хозяйства по ул. Лесная | 0,600 | 4,0 | А/б, грунт | Улица местного значения в жилой застройке |
| 56 | пер. Апрельский, от ул. Стояновича до ул. Красноармейская | 0,186 | 3,0 | Грунт | Переулок |
| 57 | пер. Базовский, от ул. Стояновича до ул. Красноармейская | 0,195 | 3,0 | Грунт | Переулок |
| 58 | пер. Вилюйский, от ул. 30 лет Победы до ул. Петра Поручикова | 0,229 | 3,0 | Грунт | Переулок |
| 59 | пер. Кирпичный,от ул. Урицкого до ул. Николая Островского | 0,183 | 4-5 | А/б, гр. | Переулок |
| 60 | пер. Охотничий, от гаража МУП "Тепловодоканал" по ул. Артема Сергеева, 18 Б до ул. Розы Люксенбург | 0,168 | 3-4 | Грунт | Переулок |
| 61 | пер. Первомайский, паралельно ул. Первомайской в районе производственных баз по ул. Первомайской, № 115, 117, 119 | 0,267 | 4,0 | Грунт | Переулок |
| 62 | пер. Пивоваринный, от ул. Урицкого до жилого дома № 28 по ул. Карла Либкнехта | 0,143 | 4,0 | Грунт | Переулок |
| 63 | пер. Рабочий, параллельно ул. Артема Сергеева от усадьбы № 71 по ул. Артема Сергеева до территории аэропорта | 0,448 | 4,0 | А/б | Переулок |
| 64 | пер. Советский, от здания администрации г. Бодайбо и района по ул. Урицкого до ул. Карла Либкнехта | 0,188 | 4,0 | Грунт | Переулок |
| 65 | пер. Спортивный, от ул. Артема Сергеева до ул. Нагорной | 0,284 | 3,0 | Грунт | Переулок |
| 66 | пер. Строительный, от ул. Артема Сергеева до ул. Нагорной | 0,459 | 4,0 | Грунт | Переулок |
| 67 | пер. Товарищеский, от ул. Артема Сергеева до ул. Нагорной | 0,272 | 4,0 | А/б, грунт | Переулок |
| 68 | проезд «Безымянный", от ул. Артёма Сергеева до ул. Строительной | 0,470 | 4,0 | А/б | Проезд |
| 69 | проезд «СМП", от ул. Артёма Сергеева до ул. Таёжной | 0,414 | 4-7 | А/б | Проезд |
| 70 | дорога до «ЛПХ", от парникового хозяйства до остановки "ЛПХ" | 2,906 | 5-6 | А/б, гр. | Автодорога |
| 71 | дорога до СНТ "Геолог", от ГИБДД до СНТ "Геолог" | 0,717 | 3,0 | Грунт | Автодорога |
| 72 | объездная автодорога, от автодороги Бодайбо-п/л "Зверздочка" до 16 км автодороги Бодайбо-Кропоткин | 6,335 | 4,0 | Грунт | Автодорога |
| 73 | дорога -третья линия, от ул. Нагорной до объездной автодороги Бодайбо-Кропоткин | 5,665 | 3,0 | Грунт | Автодорога |

Согласно характеристики улично-дорожной сети Бодайбинского муниципального образования, общая протяженность улично-дорожной сети городского поселения Бодайбо составляет 103,091 км. Соотношение дорог по типам покрытия приведено в таблице.

*Основные характеристики улично-дорожной сети*

| № п/п | Показатели | Единица измерения | Данные на 2016г. |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Общее протяженность УДС | км | 103,091 |
| 2 | Общая площадь УДС | тыс. кв. км | 957,5092 |
| 3 | Протяжение улиц с твердым покрытием, в т.ч. с усовершенствованным (а/б, ц/б) | км | 53,4 |
| 4 | Площадь улиц с твердым покрытием, в т.ч. с усовершенствованным (а/б, ц/б) | тыс. кв. км | 738,0 |
| 5 | Протяженность тротуаров | км | 15,7 |
| 6 | Площадь тротуаров | тыс. кв. км | 21,0 |

**1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами)**

Хранение индивидуальных автомашин осуществляется в индивидуальных гаражах на придомовых участках, в гаражах боксового типа, объединенных, в основном, в отдельные массивы гаражных хозяйств (гаражные кооперативы). Организованно несколько довольно крупных платных автостоянок открытого типа.

***Перечень гаражных кооперативов на территории Бодайбинского городского поселения***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование** | **Местонахождение** |
| 1 | «Проектировщик» | Березнеровская, 37а |
| 2 | «Байкал» | МК-135 |
| 3 | «БОДАЙБИНЕЦ» | ул. Артема Сергеева, д. 21б |

Обслуживание индивидуальных средств автомототранспорта осуществляется станциями технического обслуживания и 3 АЗС представленными в таблице.

***Перечень АЗС Бодайбинского городского поселения***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Адрес | Количество колонок шт | Вместимомость емкостей, м. куб. | Принадлежность |
| 1. | ул. Берёзовая уч. № 18 | 2 |  | ООО "БЭК" |
| 2. | ул. Артема Сергеева, 1 | 4 | 60 | ИП Ерошенко И. В. |
| 3. | ул. Иркутская, 2а | 6 | 240 | ООО «Негоциант» |
| 4. | ул. Солнечная, 21 | 4 |  | ОАО «Первенец» |
| 5. | ул. Иркутская, 1е | 4 |  |  |
| 6. | пер. Технический, 17 |  | 186 | «Лензолотодортранс» |
| 7. | ул. Таежная, 15 |  | 420 | «БЭК» |
| 8. | Склад ГСМ  мик. Колобовщина |  | 42000 | ООО «Ленская золоторудная компания» |

#### 1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

Пассажирские перевозки на территории Бодайбинского района осуществляются по основным маршрутам:

- Бодайбо - Мамака, протяженностью 18 км, автобусами марки ПАЗ и ЛАЗ;

- Бодайбо – Балахнинский, протяженностью 50 км, автобусами марки ПАЗ;

- Бодайбо – Артемовский, протяженностью 72 км, автобусами марки ПАЗ;

- Бодайбо – Кропоткин, протяженностью 136 км, автобусами марки ПАЗ.

В г. Бодайбо по ул. Стояновича располагается автовокзал эксплуатируемый с 1984 г. с единовременной вместимостью 16 чел. Среднее количество отправляемых автобусов в сутки составляет 8 ед.

Самолет - это единственный из общедоступных способов добраться из Иркутска до Бодайбо. Рейсы достаточно регулярные, не летают только по субботам. В основном рейсы выполняют региональные авиакомпании: "Ангара" и "ИрАэро". Вылеты осуществляются из международного аэропорта "Иркутск".

Прямого сообщения с Транссибирской магистралью никогда не было, а местная железная дорога перестала функционировать еще в 1968 году.

Расстояние до Иркутска 1 465 километров. Теоретически на дорогу автомобильным транспортом уйдет минимум 26 часов, но в реальности это не так. Вообще существует два пути: через Северобайкальск или через Улан - Удэ. Дороги как таковой нет. Переправы только в брод. По указанным причинам автобусное сообщение не осуществляется.

Постановлением администрации Бодайбинского городского поселенияот 30.12.2015 г. № 845-п утвержден реестр муниципальных маршрутов на территории Бодайбинского муниципального образования, а также реестр перевозчиков пассажиров и багажа в городском сообщении на территории Бодайбинского муниципального образования

***Реестр муниципальных маршрутов на территории Бодайбинского муниципального образования***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Рег.номер маршрута | № маршрута | Наименование автобусного маршрута | Наименования промежуточных остановочных пунктов | Наименования улиц по маршруту регулярных перевозок | Протяженность маршрута регулярных перевозок | Порядок посадки и высадки пассажиров | Вид регулярных перевозок | Виды транспортных средств и классы транспортных | Экологические характеристики транспортных средств | Дата открытия | Наименование перевозчика |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 1 | 1 | КПД-ГИБДД | КПД, Совхоз, ул. Первомайская, Аэропорт, Техникум, м. Теремок, Баня, Агентство, Музыкальная школа, БСШ №1, Площадь, Стадион, БСШ №2, ОМТС, ЦТЗБ, ДЭУ, Ташир, Мостоотряд, Мехколонна-135, ГИБДД. | ул. Первомайская, ул. Аэропортовая, ул. П.Поручикова, ул. Урицкого, ул. Стояновича, пер. Технический, ул. Техническая, ул. Солнечная, ул. А.Сергеева, МО, 10, МК-135, ул. 30 л. Победы | 9,7 км | только в установленных остановочных пунктах | регулируемый | ПАЗ 32054, ПАЗ 320540 Категория - 1 | третий | 01.01.11г | Общество с ограниченной ответственностью "Управляющая компания ГОРОД" |
| 2 | 2 | КПД-ГИБДД | КПД, Совхоз, ул. Первомайская, Аэропорт, БСШ №4, пер. Кирпичный, П.Поручикова, Строительный, Спортшкола, Магазин №1, Агентство, БСШ №1, Площадь, Рынок, Почта, Экспедиция, ЛЗДТ, ДЭУ, Ташир, ГИБДД, Мехколонна, Мостоотряд | ул. Первомайская, ул. Аэропортовая, ул.А.Сергеева, ул. Р.Люксембург, ул. Октябрьская, ул. Урицкого, ул. Мира, ул. Иркутская, ул. Солнечная, ул. А.Сергеева, МО, МК-135. | 10,2 км. | только в установленных остановочных пунктах | регулируемый | ПАЗ 32054, ПАЗ 320540, ПАЗ 4234 Категория - 1 | третий | 01.01.11г | Общество с ограниченной ответственностью "Управляющая компания ГОРОД" |
| 3 | 3 | Аэропорт-Бисяга | Аэропорт, Техникум, Агентство, БСШ №1, Площадь, Стадион, ПВУ, БСШ №2, ОМТС, ЦОК №1, п. Бисяга | ул. Аэропортовая, ул. Ул. Урицкого, ул. Стояновича, мкр. Бисяга | 5,2 км | только в установленных остановочных пунктах | регулируемый | УАЗ 220695 Категория - 3 | третий | 01.01.11г | Общество с ограниченной ответственностью "Управляющая компания ГОРОД" |

***Реестр перевозчиков пассажиров и багажа в городском сообщении на территории Бодайбинского муниципального образования***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование перевозчика | № маршрута | Наименование автобусного маршрута | дата открытия |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| ООО УК "Город" | 1 | КПД-ГИБДД | 01.01.2011 г. |
| ООО УК "Город" | 2 | КПД-ГИБДД | 01.01.2011 г. |
| ООО УК "Город" | 3 | Аэропорт-Бисяга | 01.01.2011 г. |

#### 1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

В соответствии со Сводом правил СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» затраты времени в городах от мест проживания до мест работы для 90% трудящихся при численности населения 100 тыс. жителей и менее не должны превышать зону пешей доступности, что применительно к городу Бодайбо данные мероприятия выполняются.

Основные пешеходные направления подчинены основной цели: связи жилых кварталов между собой и с социальными объектами.

Пешеходное движение по большинству улиц осуществляется по проезжей части, что вызывает небезопасную обстановку на дорогах и может привести к возникновению ДТП. Специально отведенных пешеходных дорожек на территории муниципального образования не имеется. Для безопасного перехода граждан через проезжую часть на территории муниципального образования имеются пешеходные переходы.

Развитие велосипедного движения в поселении приобретает большую популярность. В настоящее время на территории муниципального образования велосипедные дорожки и места для хранения велосипедов отсутствуют. Велосипедное движение в населенных пунктах осуществляется в неорганизованном порядке.В перспективе маршруты велосипедного движения могут быть скорректированы по итогам наблюдений за поездками велосипедистов в программе «Strava» или аналоге.

То есть велосипедные маршруты будут приведены в соответствие с имеющимися предпочтениями жителей города Бодайбо.

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

Грузовые транспортные средства принадлежат как физическим лицам, так и юридическим. Основная часть перевозимых грузов сельскохозяйственного назначения перевозится привлеченным транспортом.

Грузовые перевозки осуществляются специализированным автотранспортом. В основном перевозятся строительные материалы, грунт и мусор.

Перевозки опасных грузов, а также тяжеловесных (крупногабаритных) грузов на территории сельского поселения осуществляются на основании выданных специальных разрешений в соответствии с административными регламентами.

Содержанием дорожной сети на территории Бодайбинского городского поселения занимается Бодайбинский филиал ОАО "Дорожная служба Иркутской области".

#### 1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

По данным оГИБДД МВД России «Бодайбинский», за 8 месяцев 2017 г. на территории Бодайбинского района зарегистрировано 12 ДТП, в которых 18 человек получили телесные повреждения различной степени тяжести, 1 человек погиб, в свою очередь в 2016 году зарегистрировано всего 23 ДТП, пострадало 33 человека, погибло 6 человек.

С участием несовершеннолетних в 2017 году зарегистрировано 3 ДТП в которых несовершеннолетние дети получили ранения различной степени тяжести, погибших нет (в 2016 г. – 9 ДТП, 1 погиб).

Первоочередные мероприятия:

- своевременная обработка противогололедными материалами.

- усиление контроля и надзора за дорожным движением со стороны ДПС.

Плановые мероприятия:

- нанесение в летний период времени горизонтальной разметки, с применением современных лакокрасочных и световозвращающих материалов.

- Шероховатая поверхностная обработка проезжей части.

Также проводится информационно-разъяснительная работа о необходимости соблюдения Правил дорожного движения через средства массовой информации.

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

**Атмосферный воздух**

Состояние воздушного бассейна является одним из основных экологических факторов, определяющих экологическую ситуацию и условия проживания населения.

Основными источниками загрязнения атмосферного воздуха на территории Бодайбинского муниципального района являются: котельные на твердом и жидком топливе, автотранспорт.

Загрязнение воздушного бассейна происходит в результате поступления в него:

- пыли из узлов погрузки, разгрузки и сортировки строительных материалов, топлива и т.п;

- пыли из мест добычи полезных ископаемых (золотодобывающая промышленность).

В результате увеличивается загрязненность воздуха, меняется температурно-влажностный режим воздушного бассейна, возникают моросящие осадки, туманы, увеличивается облачность, уменьшаются освещенность и инсоляционные параметры территории, зимой интенсифицируются гололедные явления.

Состояние атмосферного воздуха определяется условиями циркуляции и степенью хозяйственного освоения рассматриваемой территории, а также характеристиками фонового состояния атмосферы.

Основные источники загрязнения атмосферного воздуха являются котельные, печное отопление частного сектора, несанкционированные свалки, а также выбросы автомобилей, перемещающихся по автодорогам регионального значения «Таксимо – Бодайбо» и «Бодайбо – Мама».

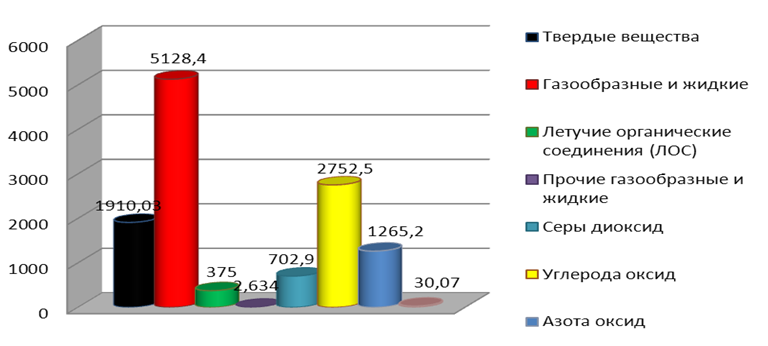
Большинство котельных (около 90 %) работают на твердом топливе (угле). От работы котельных в окружающую среду выбрасываются: диоксид серы, зола, оксид углерода, дымовые газы, оксид азота, парниковые газы, тяжелые металлы (мышьяк, медь, ртуть, никель, свинец, цинк).

Информация по формам статистической отчетности 2-ТП (воздух) «Сведения об охране атмосферного воздуха» за 2010 год по Бодайбинскому району представлена Управлением Росприроднадзора по Иркутской области.

В целом за период 2010 год включительно, **всего** на территории Бодайбинского района от предприятий было выброшено загрязняющих веществ 7038,4 тонн, в том числе: твердых – 1910,03 тонн; газообразных и жидких – 5128,4 тонн.

По значимости ущерба от загрязнения вредными веществами наибольший вклад вносят выбросы газообразных и жидких веществ, на втором месте оксид углерода и на третьем – твердые вещества.

**Выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух по Бодайбинскому району за 2010 г, тонн/год**



Данные по установленным нормативам на выбросы загрязняющих веществ, в том числе предельно допустимых выбросов по загрязняющим веществам по Бодайбинскому району Иркутской области за 2010 год представлены Управлением Росприроднадзора по Иркутской области представлены в таблице.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование загрязняющего  вещества | Выброс в атмосферу специфических загрязняющих веществ за 2010 отчетный год, тонн/год | Установленные нормативы за 2010  отчетный год, тонн/год | |
| Предельно-допустимый  выброс (ПДВ) | Временно-согласованный  выброс (ВСВ) |
| Твердые вещества | 1910,034 | - | - |
| Газообразные и жидкие | 5128,38 | - | - |
| Диоксид серы | 702,9 | 1294,89 | - |
| Оксид углерода | 2752,5 | 5042,14 | - |
| Оксид азота | 1265,2 | 1690,88 | - |
| Углеводороды (без летучих органических соединений) | 30,07 | - | - |
| Летучие органические соединения (ЛОС) | 375,0 | - | - |
| Прочие газообразные и жидкие | 2,634 | - | - |
| Всего | 7038,4 | **-** | **-** |

Из таблицы видно, что превышения по приведенным загрязняющим веществам не зафиксированы.

**Водные объекты**

Водные ресурсы Бодайбинского района представлены как подземными, так и поверхностными водами.

*Поверхностные воды*

Гидрография Бодайбинского муниципального района представлена следующими крупными реками: Витим, Мамакан, Жуя, Нечера, Ченча, Чара, Молбо, Челончен, Большой Патом, Тампер, Большая Таймендра, Муода, Бодайбо, Сигикта, Хомолхо, Малый Патом, Кутакан, Тонода, Джюкте. Вача, с большим количеством мелких притоков и сетью мелких рек, протекающих по территории района.

На территории района находятся озера в небольшом количестве. Наиболее значительные из них: оз. Орон и оз. Улахан-Сис-Кюель. Площадь их водной поверхности от 5,5 до 50 км2. Особое значение имеет озеро Орон, из-за своей уникальности, красоте ландшафтов и своеобразию. В 2002 году оз. Орон, второй по величине естественный водоем Иркутской области после Байкала, внесен ЮНЕСКО в перечень изучаемых горных озер Евразии.

*Река Витим*

Питание преимущественно дождевое. Средний годовой расход воды у г. Бодайбо 1530 м³/с, в устье - около 2000 м³/с. Для Витима характерно растянутое половодье (с мая по октябрь) с подъёмом воды до 8—10 м. Наиболее многоводный месяц - июнь (до 4900 м³/с). С марта по апрель водоносность реки резко уменьшается (до 80 м³/с). Замерзает в начале ноября, вскрывается во 2-й декаде мая. На участке выше с. Калакан река часто перемерзает на 100—120 дней.

*Основные источники загрязнения вод*

Состояние водоисточников в черте населенных мест Бодайбинского района характеризуется большим количеством аварийных и неорганизованных сбросов неочищенных хозяйственно-фекальных стоков.

В отчетном году осуществлялся лабораторный контроль за поверхностными водотоками в местах использования водоемов для рекреационных целей, в местах неорганизованного (3 створа) отдыха и купания населения. Полученные результаты по СанПиН "Водоотведение населенных мест, санитарная охрана водных объектов. Гигиенические требования к охране поверхностных вод": микробиология – 51/8, санитарная химия – 42/4.

Из поверхностных водоемов 1 категории в местах нецентрализованного водоснабжения отобрано на микробиологический анализ 12 проб, нестандартных нет. На санитарно-химический анализ из водоемов 1 категории отобрано 12 проб, все отвечали требованиям гигиенических нормативов.

Источниками загрязнения поверхностных водных объектов являются: паводки, ливневые стоки с промышленных, сельскохозяйственных и жилых территорий, стихийные свалки, талые воды с дорог, отсутствие системы водоподготовки и водопроводных очистных сооружений.

*Питьевое водоснабжение и санитарно-гигиеническое состояние его источников*

По данным Государственного доклада «О санитарно-эпидемиологической обстановке в г. Бодайбо и Бодайбинском районе в 2010 году» в качестве источников хозяйственно-питьевого водоснабжения населенных мест Бодайбинского района используются в основном поверхностные источники, относящиеся ко 2-му классу по ГОСТ 2761-84.

Лабораторными исследованиями установлено содержание неорганических и органических веществ 1-4 класса опасности, в количествах, на порядок и более, ниже предельно-допустимых концентраций.

Вода в водоемах слабоминерализованная, с низким содержанием фтора, что при дефиците других источников поступления фтора служит причиной высокой заболеваемости населения кариесом.

Основная причина ухудшения качества воды в источниках в местах водозаборов по санитарно-химическим и микробиологическим показателям – паводки.

По этой же причине, при отсутствии систем водоподготовки на водозаборных сооружениях населенных мест района, ухудшается качество воды по санитарно-химическим показателям в водопроводах.

Кроме этого, три из семи водозаборов района не имеют зон санитарно охраны первого пояса, в том числе и водозабор г. Бодайбо, размещенный в зоне влияния нефтебазы Бодайбинского авиапредприятия.

Водопроводные очистные сооружения отсутствуют, что сказывается на качестве питьевой воды в паводковый и летний период времени. 80 % нестандартных проб по микробиологическим показателям и 90 % по органолептическим показателям приходится на май – август (период весеннего паводка и дождей).

Магистральные и распределительные сети прокладывались 30-40 лет назад, технически устарели, не отвечают современным требованиям. Процент износа водопроводных сетей достигает 100 %, что приводит к частым порывам на сети и как следствие, к перебоям водоснабжения и теплоснабжения населению и вторичного загрязнения питьевой воды.

Фактическая обеспеченность населения централизованным водоснабжением по району составляет 78 %. Во всех населенных местах вода подается круглосуточно.

В связи с тем, что превышения нормативных требований по санитарно-химическим и микробиологическим показателям качества воды в пять и более раз не наблюдалось, ранжирование территории по степени загрязненности водоисточников не проводилось.

В связи с незначительным содержанием химических веществ, как в источниках, так и после систем водоподготовки, приоритетные вещества (факторы риска) в питьевой воде не выявлены.

С 2007 года владельцами водопроводов реализуется Постановление главного государственного санитарного врача по Иркутской области за №29 от 24.08.2007г. "О проведении санитарно-вирусологического контроля водных объектов" в части организации производственного контроля за безопасностью подаваемой населению питьевой воды по вирусологическим показателям. Положительных находок в 2010 году не отмечалось.

В динамике 2006-2010 гг. качество воды централизованного водоснабжения по микробиологическим показателям оставалось нестабильным, процент нестандартности колебался от 12,6 в 2006 году до 2,5 % до в 2009 году, при 4,7 % в 2010 году.

В соответствии с методиками, используемыми Роспотребнадзором, вода централизованного водоснабжения в г. Бодайбо по гигиеническим критериям оценки отнесена по органолептическим показателям к недоброкачественной питьевой воде.

Количество источников нецентрализованного водоснабжения, используемых населением для хозяйственно-питьевых целей - 1, качество воды за 2010 год: по микробиологии 4/0, по санитарно-химическим показателям 16/0.

Актуальность проблемы охраны водных ресурсов продиктована возрастающей экологической нагрузкой на водные источники и включает следующие аспекты:

- обеспечение населения качественной водой в необходимых количествах;

- рациональное использование водных ресурсов;

- предотвращение загрязнения водоёмов;

- соблюдение специальных режимов на территориях санитарной охраны водоисточников и водоохранных зон водоёмов;

- действенный контроль над использованием водных ресурсов и их качеством.

Для предупреждения различных заболеваний и инфекций в районе, необходимо проводить регулярный контроль качества воды, соблюдать режимные мероприятия в зонах санитарной охраны водоисточников, проводить своевременные мероприятия по ремонту водозаборных сооружений, применять современные средства по очистке и обеззараживанию воды, позволяющие изменить исходное качество воды, привести его в соответствие с гигиеническими нормами.

*Выводы*

- источники водоснабжения в поселении не имеют установленных зон санитарной охраны;

- население района не в полной мере обеспечено качественной питьевой водой;

- отсутствие зон санитарной охраны источников водоснабжения.

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

На первую очередьсуществующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения предлагается:

разработка и утверждение КСОДД, паспортов дорожной безопасности детских дошкольных и общеобразовательных учебных заведений;

нанесение дорожной разметки, устройство остановочных, посадочных площадок, автопавильонов на автобусных остановках;

замена поврежденных и установка недостающих дорожных знаков, установка дорожных знаков индивидуального проектирования.

Реализация вышеуказанных мероприятий и принципов развития транспортной системы позволит обеспечить выполнение основных требований по приведению дорог в нормативное состояние. Приведение дорог в нормативное состояние имеет важное социально-экономическое и хозяйственное значение: возрастут скорость и безопасность движения автотранспорта, сократятся пробеги. Все это даст возможность снизить себестоимость перевозок грузов и пассажиров, обеспечить своевременное оказание медицинской помощи и проведение противопожарных мероприятий.

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

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

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.01.2016).
2. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2016) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
3. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2016).
4. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.08.2015).
5. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения».
6. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
7. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».
8. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года в редакции распоряжения Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 11.06.2014) «О Транспортной стратегии Российской Федерации».
9. Постановление правительства Иркутской области от 24 октября 2013 года N 445-пп «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ "РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА И СЕТИ ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ" НА 2014 - 2020 ГОДЫ»
10. Постановление администрации Бодайбинского городского поселения от 20.10.2014 г. № 477- п об утверждени муниципальной программы «Дорожная деятельность и транспортное обслуживание на территории Бодайбинского муниципального образования» на 2015-2017 года, в которую включена подпрограмма 1 «Повышение безопасности дорожного движения и развития улично- дорожной сети» (прилагается).
11. Постановление администрации Бодайбинского городского поселения от 16.02.2015 г. № 64-п «О внесении изменений в постановление администрации Бодайбинского городского поселения от 20.10.2014 г. № 477-п»;
12. Постановление администрации Бодайбинского городского поселения от 27.11.2015 г. № 722-п «О внесении изменений в постановление администрации Бодайбинского городского поселения от 20.10.2014 г. № 477-п».

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

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. от 15.02.2016 г.), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения

Программа позволит обеспечить:

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

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

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

г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;

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.

Для качественного функционирования и развития транспортной инфраструктуры необходимо постоянно актуализировать и дополнять нормативно правовую базу.

## **1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

Уровень финансирования муниципального образования достаточно низкий. Финансирование мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры может осуществляться за счет средств бюджета Иркутской области, Бодайбинского района, бюджета Бодайбинского городского поселения и внебюджетных источников финансирования. Средства бюджета Бодайбинского района выделяются из дорожного фонда Бодайбинского района на основании направленных бюджетных заявок. Средства местного бюджета составляют муниципальный дорожный фонд, источниками формирования которого являются:

* акцизы на дизельное топливо, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
* акцизы на моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
* акцизы на автомобильный бензин, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
* акцизы на прямогонный бензин, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
* плата в счет возмещения вреда, причиняемого объектам дорожного хозяйства транспортными средствами, осуществляющими автомобильные перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов;
* штрафы за нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов;
* субсидии из федерального и регионального дорожного фонда на финансовое обеспечение дорожной деятельности, а также капитального ремонта и ремонта дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов, расположенных в границах Бодайбинского городского поселения;
* безвозмездные поступления от физических и юридических лиц на финансовое обеспечение дорожной деятельности, в том числе добровольные пожертвования, в отношении объектов дорожного хозяйства Бодайбинского городского поселения;
* денежные средства, поступающие в бюджет Бодайбинского городского поселения от уплаты неустоек (штрафов, пеней), а также от возмещения убытков муниципального заказчика, взысканные в установленном порядке в связи с нарушением исполнителем (подрядчиком) условий муниципального контракта или иных договоров, финансируемых за счет средств муниципального дорожного фонда, или в связи с уклонением от исполнения таких контрактов или иных договоров;
* денежные средства, внесенные участником конкурса или аукциона, проводимых в целях заключения муниципального контракта, финансируемого за счет средств муниципального дорожного фонда, в качестве обеспечения заявки на участие в таком конкурсе или аукционе в случае уклонения участника конкурса или аукциона от заключения такого контракта и в иных случаях, установленных законодательством Российской Федерации;
* государственная пошлина за выдачу уполномоченным органом администрации Бодайбинского городского поселения специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов;
* иные поступления в бюджет Бодайбинского городского поселения, установленные законодательством в части финансового обеспечения дорожной деятельности, а также иные источники, связанные с обеспечением дорожной деятельности.

Объем бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда утверждается решением Совета Бодайбинского городского поселения о бюджете Бодайбинского городского поселения на очередной финансовый год и плановый период в размере не менее базового объема дорожного фонда Бодайбинского городского поселения и не менее прогнозируемого объема доходов бюджета Бодайбинского городского поселения по вышеуказанным источникам.

# **2.Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории городского поселения Бодайбо**

#### 2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Прогнозные темпы экономического развития Бодайбинского городского поселения указаны в документах территориального планирования.

Также в соответствии с нормативами градостроительного проектирования рассчитаны в соответствии с СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89 разработчиком программы были рассчитаны планируемые места организации остановок транспортных средств на расстоянии пешеходных подходов не более 250 метров, в коммунальных и складских зонах не более 400 м, в зонах массового отдыха и спорта не более 800 м от главного входа.

Основными документами, определяющими перспективы социально-экономического развития Бодайбинского муниципального района являются: «Программа комплексного развития социальной инфраструктуры Бодайбинского муниципального образования на период 2018-2029 годы» и проект «Схема территориального планирования Иркутской области», предусматривающая перспективы развития Бодайбинского района до 2030 г.

Программой, в связи с отсутствием перспектив экономического развития, транспортной инфраструктуры, значительным износом инженерной инфраструктуры, большими затратами на содержание социальной сферы и жилищно-коммунального хозяйства, предлагается к ликвидации следующие населенные пункты: п. Апрельск и п. Маракан (Артемовское муниципальное образование), п. Васильевский (Балахнинское муниципальное образование), с. Нерпо (Бодайбинское муниципальное образование).

Ожидаемые конечные результаты реализации программы:

1. Увеличение к 2029 г. выручки от реализации работ и услуг на 41% по отношению к 2017 г.;

2. Увеличение к 2029 г. среднемесячной заработной платы на 39% по отношению к 2017 г.;

3. Увеличение к 2029 г. среднедушевого денежного дохода населения на 25% к 2017 г.;

4. Создание к 2029 г. 420 дополнительных рабочих мест, в том числе: промышленность и строительство – 357, сельское хозяйство – 15, другие отрасли – 50;

5. Снижение к 2029 г. уровня официально зарегистрированной безработицы до 0,2%;

6. Увеличение к 2029 г. строительства жилья в 1,1 раза;

7. Увеличение к 2029 г. доходов бюджета на 12% по отношению к 2017 г.

В материалах «Схемы территориального планирования Иркутской области» предложены основные мероприятия, необходимые для повышения эффективности управления развитием территории входящих в него муниципальных образований и достижения устойчивого развития территории Иркутской области.

Основными задачами территориального планирования являются:

1. Обеспечение реализации на территории Иркутской области федеральных приоритетов социально-экономического развития;

2. Реализация мероприятий, запланированных в программах социально-экономического развития Иркутской области, муниципальных образований, в областных долгосрочных целевых программах посредством их территориальной привязки на принципах комплексного развития территорий и повышения эффективности использования территории;

3. Определение перспективного назначения территорий Иркутской области, исходя из совокупности социальных, экономических, экологических и иных факторов.

На территории Бодайбинского района проектом «Схемы территориального планирования Иркутской области» предусмотрены следующие мероприятия:

а) Промышленность

- освоение месторождений золота «Сухой Лог», «Чертово корыто», «Вернинское»;

- строительство комплекса по добычи и переработке руды;

- модернизация ГОКа;

- инвестиционные программы ЗАО «ЗДК Лензолото» и ЗАО «Артель старателей «Витим»;

- развитие лесозаготовки и деревообработки;

- развитие производства строительных материалов.

б) Социальное и культурно-бытовое обслуживание населения

- достижение во всех сельских поселениях района уровня обслуживания, соответствующего нормативному;

- оптимизация размещения сети учреждений социального и культурно-бытового обслуживания с учетом специфики его планировочной и функциональной структуры;

- модернизация существующей сети учреждений социального и культурно-бытового обслуживания с реструктуризацией их работы в соответствии с потребностями населения и учетом новых технологий обслуживания и современного уровня развития общества;

- повышение эффективности использования территорий, занятых существующими учреждениями социального и культурно-бытового обслуживания.

в) Транспортная инфраструктура

- реконструкция и развитие аэропорта г. Бодайбо;

- создание сети благоустроенных вертолетных площадок в зоне перспективного развития туристско-рекреационного обслуживания.

г) Рекреация и туризм

- развитие спортивного, водного, горного туризма и альпинизма.

**Внешний транспорт**

Бодайбинский район относится к группе Северных районов. На востоке и юго-востоке район граничит с Читинской областью, на севере и северо-востоке - с Республикой Саха (Якутия), на западе – с Мамско-Чуйским районом, на юге – с Республикой Бурятия.

Транспортная инфраструктура представлена на территории Бодайбинского района: автомобильным, внутренним водным и воздушным.

Расстояние от поселения до областного центра г. Иркутска автомобильным транспор-том составляет 1945 км, расстояние от районного центра г. Бодайбо до ближайшей железно-дорожной станции составляет 176 км (станция Таксимо, Республика Бурятия), расстояние по воздушной линии составляет 1095 км.

Внешние грузовые и пассажирские перевозки, обеспечивающие связь поселения с другими населенными пунктами, осуществляются преимущественно авиацией.

Развитие внешнего автомобильного транспорта непосредственно связано с реконструкцией дорог, связывающих все населенные пункты поселения между собой, с центром поселения.

**Оптимизация улично-дорожной сети**

Основная задача проектируемой системы улиц и дорог заключается в обеспечении удобных транспортных связей с уменьшением затрат времени для преодоления расстояний между населенными пунктами и центром поселения.

В проекте предусматривается реконструкция дорог. Замена грунтового дорожного полотна на асфальто-бетонные покрытия.

Развитие систем общественного транспорта непосредственно связано с ростом населения и освоением новых территорий для жилищного строительства, а также с формированием новых трудовых потоков в районе расширяемого промышленного производства и проектируемого автодорожного сервиса.

Для совершенствования пешеходного движения и улучшения социальных, функциональных и эстетических характеристик поселковой среды предусматривается сооружение пешеходных зон.

Учитывая прогнозные особенности социально-экономического и градостроительного развития необходим программный подход для создания и эффективного функционирования транспортной инфраструктуры для удовлетворения потребностей населения в комфортном проживании на территории Бодайбинского городского поселения.

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

При прогнозировании и построении транспортной модели учитывались прогноз численности населения, деловая активность региона, была построена многофакторная модель, по итогам которой сформированы прогнозы по развитию ключевых отраслей транспортного спроса населения на услуги транспортного комплекса.

Кроме того, учитывалось, что инфраструктура транспортного комплекса в свою очередь должна расти опережающими темпами вслед за транспортным спросом.

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

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

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

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

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

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

Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности.

**Вариант 3 (экономически обоснованный)**. На территории поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети поселении, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, развитие кварталов перспективной застройки, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок до 2029 года

| **Показатель** | **Ед. изм.** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2029** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Количество муниципальных маршрутов | ед. | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| -по регулируемым тарифам | ед. | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| - но нерегулируемым тарифам | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Протяженность муниципальных маршрутов | км | 301,1 | 301,1 | 301,1 | 301,1 | 301,1 | 301,1 |
| - по регулируемым тарифам | км | 301,1 | 301,1 | 301,1 | 301,1 | 301,1 | 301,1 |
| - по нерегулируемым тарифам | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением | % | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |

Показатели деятельности воздушного транспорта до 2029 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатели** | **Ед. изм.** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2029** |
| Всего вылетов, в т.ч. | выл. | 1095 | 1095 | 1095 | 1095 | 1095 | 1095 |
| Количество обслуженных пассажиров, всего в т.ч. | чел. | 21000 | 21000 | 21000 | 21000 | 21000 | 21000 |
| - отправленных | чел. | 10500 | 10500 | 10500 | 10500 | 10500 | 10500 |
| - принятых | чел. | 10500 | 10500 | 10500 | 10500 | 10500 | 10500 |
| Обработано груза | тонн | 758 | 758 | 758 | 758 | 758 | 758 |

Показатели деятельности железнодорожного транспорта до 2029 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатели** | **Ед. изм.** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2029** |
| Количество маршрутов | ед. | - | - | - | - | - | - |
| Протяженность | км | - | - | - | - | - | - |
| Количество выполненных рейсов | ед. | - | - | - | - | - | - |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | - | - | - | - | - | - |
| Количество перевезенных грузов | тонн | - | - | - | - | - | - |

На территории Бодайбинского городского поселения железнодорожный транспорт отсутствует.

**2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

На расчетный срок внешние связи поселения будут обеспечиваться, как и в настоящее время, авиатранспортом.

Базовыми принципами развития транспортной системы должны стать:

Повышение доступности социальных услуг путем оптимизации системы автодорог и улучшения транспортного сообщения.

Стимулирование экономического развития за счет улучшения транспортного положения и инфраструктурной обеспеченности отдельных территорий.

Повышение мобильности населения как фактора экономического развития.

Основные принципы развития транспортного комплекса на территории муниципального образования включают в себя три основные составляющие: улучшение качества существующих автодорог, строительство новых автодорог и тротуаров, реконструкция аэропорта Бодайбо.

Проектом схемы территориального планирования Иркутской области предусматривается реконструкция аэропорта в г. Бодайбо с повышением до категории до «В» класса, мероприятия предусматривают строительство взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием размером 1800 × 45 м.что позволит принимать самолеты типа: Ан – 140, Ан – 72, Як – 40 и т.п.

Проектом схемы территориального планирования Иркутской области предусматривается строительство вертолетных площадок в зонах перспективного развития туристско-рекреационного обслуживания.

Проектом схемы территориального планирования Иркутской области, проектом генерального плана г. Бодайбо мероприятия по развитию водного транспорта не предусматривались.

Программой предусматривается следующие мероприятия, для развития автотранспорта:

- окончание строительства автодороги регионального значения "Бодайбо-Мама", мероприятия предусматриваются на первую очередь строительства;

- реконструкция с повышением категорийности автодороги Таксимо – Бодайбо, по нормативным параметрам IV технической категории, мероприятие предусматривается на первую очередь строительства;

- провести инвентаризацию и паспортизацию бесхозных дорог, оформить межевую документацию, после чего приступить к их выборочной постепенной модернизации до норм IV технической категории и включить в состав дорог общего пользования;

- окончание строительства мостового перехода через р. Витим, мероприятие предусматривается на первую очередь строительства, данное мероприятие позволит обеспечить круглогодичные устойчивые транспортные связи;

- строительство мостового перехода через р. Бисяга, мероприятие предусматривается на первую очередь строительства;

- реконструкция автовокзала с доведением до нормативных параметров, мероприятие предусматривается на расчетный срок проекта.

#### 2.4. Прогноз развития дорожной сети

Проектом схемы территориального планирования Российской Федерации в области развития федерального транспорта, путей сообщения предусматривались следующие мероприятия:

- строительство аэропортного комплекса в г. Бодайбо Иркутской области, мероприятия предусматривают строительство взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием размером 1800 × 45 м.

Проектом схемы территориального планирования Иркутской области предусматривались следующие мероприятия:

- реконструкция и развитие аэропорта в г. Бодайбо, мероприятия запланированы на первую очередь строительства;

- создание сети благоустроенных вертолетных площадок в зоне перспективного развития туристско-рекреационного обслуживания, мероприятия запланированы на расчетный срок строительства.

Проектом генерального плана г. Бодайбо предусматривались следующие мероприятия:

- развитие аэропорта с повышением до категории «В» класса и с мероприятиями по удлинению ВПП до 2200 м.

Проектом схемы территориального планирования Иркутской области, предусматривались следующие мероприятия:

- окончание строительства автодороги регионального значения Мама - Бодайбо, мероприятие предусматривается на первую очередь строительства;

- реконструкция с повышением категорийности автодороги Таксимо – Бодайбо, мероприятие предусматривается на первую очередь строительства;

- строительство мостового перехода через р. Витим, мероприятие предусматривается на первую очередь строительства.

Проектом генерального плана г. Бодайбо предусматривались следующие мероприятия:

- реконструировать автомобильную автодорогу общего пользования регионального значения Таксимо – Бодайбо по нормативам IV технической категории, мероприятие предусматривается на расчетный срок строительства;

- строительство двух мостовых переходов: через р. Витим протяженностью 700 м, и через р. Бисяга, протяженностью 200 м;

- реконструкция существующего автовокзала в соответствии с нормативными требованиями, мероприятие предусматривается на расчетный срок строительства.

#### 2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

На сегодняшний день уровень автомобилизации населения достаточно высок. Учитывая рост притока автомобильного транспорта в весеннее- летний период, общее число автомобилей также увеличиться.

# 2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Увеличение дорожно-транспортных происшествий связано с увеличением парка автотранспортных средств на территории муниципального образования, неисполнением участниками дорожного движения правил дорожного движения, неуклонным ростом автомобилизации, ростом количества дорожно-транспортных происшествий с участием водителей со стажем управления транспортным средством менее 3-х лет.

Сокращение количества человек, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение уровня тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий в целом по сельсовету неразрывно связано с эффективностью от реализации муниципальных программ.

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

Прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения до 2029 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2029** |
| Число зарегистрированных ДТП | 22 | 22 | 21 | 21 | 20 | 20 | 19 | 16 |

В результате проводимых мероприятий, предложенных в рамках данной программы, планируется сокращение доли лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, на 25 % по сравнению с 2017 годом.

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

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

ИТС должна решать следующие основные задачи:

- обеспечение повышения пропускной способности транспортной инфраструктуры;

- обеспечение снижения нагрузки на транспортную инфраструктуру от индивидуального и грузового автомобильного транспорта без ущерба для мобильности населения;

- повышение надежности и безопасности функционирования транспортного комплекса;

- повышение удобства пользования услугами транспортного комплекса города.

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

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

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

- управления транспортными потоками с минимизацией задержек транспортных средств (в первую очередь городского пассажирского транспорта) и негативного влияния на окружающую среду;

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

- управления работой пассажирского транспорта, обеспечению надежности его работы и увеличению скорости и регулярности движения;

- мониторинга погодных условий и состояния окружающей среды;

- электронных платежей за транспортные услуги;

Важной является задача по интеграции работы указанных систем между собой.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Выбор приоритетных сервисных доменов, развитие которых необходимо в кратчайшие сроки должен быть ориентирован на решение наиболее острых проблем функционирования транспортного комплекса. В настоящее время это проблема постоянно возникающих заторов, вследствие которых существенно возрастают затраты времени на передвижения, ухудшается экологическая обстановка. Основная причина возникновения заторов - это несоответствие пропускной способности транспортной инфраструктуры (прежде всего УДС) и транспортной нагрузки.

Пропускная способность УДС определяется пропускной способностью перегонов и перекрестков. Как показывает анализ, на перегонах основная причина снижения пропускной способности – парковка с нарушением ПДД (перпендикулярно, в 2 ряда, в запрещенных местах и т.д.). На перекрестках основными причинами снижения пропускной способности являются следующие:

- нарушения ПДД, такие как проезд на запрещающий сигнал и выезд на «забитый» перекресток;

- неэффективное светофорное регулирование, из-за режимов не соответствующих транспортной ситуации, ручного регулирования, применения устаревших технологий управления.

Отдельно следует выделить подходы к перекресткам, хотя они и являются частью перегона. На подходах к перекресткам с целью канализации потоков по маневрам обязательно необходимо обеспечивать работу всех полос движения. В случае нахождения в крайних правых полосах припаркованных автомобилей и стабильных пешеходных потоков, пропускная способность перекрестков резко снижается. Для решения этой задачи следует устанавливать знаки запрета остановки на подходах к перекресткам и, именно здесь, обеспечивать работу эвакуации неправильно припаркованных транспортных средств и устанавливать системы автоматической фиксации нарушений.

Основными путями снижения транспортной нагрузки в условиях сформировавшейся городской среды являются переориентация передвижений населения с индивидуального на городской общественный пассажирский транспорт, повышение «разумности» поведения участников движения за счет повышения их информированности, введение ограничительных мер и обеспечение контроля за их соблюдением. Все это работает только в сочетании с повышением качества работы общественного транспорта.

С учетом вышеизложенного, в качестве приоритетных доменных сервисов, которые необходимо развивать в первую очередь необходимо выделить следующие (в порядке убывания их значимости):

- *управление дорожным движением и действия по отношению к его участникам*, прежде всего, развитие эффективно работающей АСУДД;

- *общественный транспорт*, прежде всего в части совершенствования управления пассажирскими перевозками и повышения уровня надежности его функционирования и информационного обеспечения пользователей;

- *информирование участников движения*, включая создание системы мониторинга транспортной ситуации, необходимой для выработки решений по управлению транспортным комплексом, развития и функционирования АСУДД, он-лайн информирование участников движения;

С целью повышения безопасности функционирования транспортного комплекса также крайне важным является развитие сервисного домена «мониторинг погодных условий и состояния окружающей среды».

Практическая реализация ИТС в г. Бодайбо позволит существенно улучшить качество транспортного обслуживания населения, позволит администрации г. Бодайбо своевременно принимать управленческие решения по транспортной отрасли.

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

Разработчиками был применен комплексный подход при разработке программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского поселения Бодайбо.

Учитывая мировой опыт в области охраны окружающей среды программой предусмотрен ряд организационно-распорядительных решений, который позволит значительно снизить негативное воздействие по видам транспорта:

1) авиационный транспорт:

1.1) в зоне взлета посадки, коридоров воздушного движения запрещается строительство объектов транспортной инфраструктуры;

1.2) с целью минимизации воздействия на верхние слои атмосферы и на воздушное воздействие исключается посадка сверхзвуковых самолетов;

1.3) строительство вертолетных площадок по программы планируется с учетом санитарно-защитных зон с целью снижения шумового воздействия с учетом безопасного расстояния 300 метров;

2) автомобильный транспорт:

2.1) создание централизованных мест стоянок автомобилей с соответствующими местами утилизации жидких и твердых бытовых отходов, что исключает попадание материалов в реку и загрязнение почвы в местах хранения автомобилей;

2.2) с целью снижения выбросов в режиме холостого хода, износа дорожного покрытия, дорожной одежды предусмотрена реконструкция основных улиц, магистралей города Бодайбо, расширение и строительство новых дорог (для увеличения скорости прохождения основных объектов улично-дорожной сети), что позволит значительно снизить негативное воздействие на окружающую среду;

2.3) дополнительным мероприятием по уменьшению шумового воздействия на жителей городского поселения Бодайбо (при наличии соответствующего финансирования) может стать возведение шумопоглощающих панелей на основных его улицах;

2.4) перевод транспорта на газомоторное топливо позволит значительно снизить загрязнение окружающей среды из-за применения двигателей внутреннего сгорания;

3) речной транспорт:

3.1) поддержание причалов в нормативном состоянии позволит организовать судоходство с использованием экологически безопасных технологий и исключить попадание загрязняющих технологий в реку. С целью увеличения экологической надежности следует предусмотреть механизм утилизации жидкостей, стоков, на одном из причалов;

4) пешеходное и велосипедное движение:

4.1) ключевые места организации велосипедного движения проложены в местах рекреации вдали от промышленных зон и деловых кварталов, что позволит существенно уменьшить негативное воздействие на жителей городского поселения Бодайбо.

Указанные выше предлагаемые мероприятия позволят при комплексном подходе значительно уменьшить возможное негативное воздействие на окружающую среду и здоровье населения.

Ключевым итоговым критерием негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения в городах является расчетный показатель «индекс загрязнения атмосферы», который характеризует уровень длительного загрязнения воздуха и рассчитывается по значениям средних годовых концентраций пяти загрязняющих веществ. В связи с набирающей общемировой тенденцией перевода транспортных средств на газомоторное топливо в долгосрочной перспективе просматривается стабилизация тенденции и оценка прогнозируемого показателя, как «низкий».

Прогноз изменения Индекса загрязнения атмосферного воздуха

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2017** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2025** | **2039** |
| Индекс загрязнения атмосферного воздуха | 5  повышенное | 5  повышенное | 5  повышенное | 4  низкое | 4  низкое | 4  низкое | 3  низкое | 3  низкое |

#### 

#### **3. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта**

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

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

Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). На территории сельского поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций.

Вариант 3 (экономически обоснованный). На территории поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий предполагает строительство дорог и парковок, а также установка дорожных знаков и нанесение разметки

По итогам анализа и моделирования приведенного в разделе 2 следует, что наиболее оптимальным вариантом, гарантирующим наиболее полное использование возможностей транспортной инфраструктуры и гарантирующим максимальное удовлетворение потребностей населения является Вариант 3.

Без развития транспортной инфраструктуры в районах точечной застройки, новых микрорайонов, будет нарастать дисбаланс транспортного спроса и транспортного предложения.

Детальный анализ показывает, что также будет осуществлено недостаточное развитие улично-дорожной сети, будут пропущены межремонтные сроки текущего и капитального ремонта дорожного покрытия.

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

# 4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

4.1.1.Авиатранспорт

Проектом схемы территориального планирования Российской Федерации в области развития федерального транспорта, путей сообщения предусматривались следующие мероприятия:

- строительство аэропортного комплекса в г. Бодайбо Иркутской области, мероприятия предусматривают строительство взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием размером 1800 × 45 м.

Проектом схемы территориального планирования Иркутской области предусматривались следующие мероприятия:

- реконструкция и развитие аэропорта в г. Бодайбо, мероприятия запланированы на первую очередь строительства;

- создание сети благоустроенных вертолетных площадок в зоне перспективного развития туристско-рекреационного обслуживания, мероприятия запланированы на расчетный срок строительства.

Проектом генерального плана г. Бодайбо предусматривались следующие мероприятия:

- развитие аэропорта с повышением до категории «В» класса и с мероприятиями по удлинению ВПП до 2200 м.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **План. сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед.бюдж** | **бюдж.субъекта** | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Приобретение спецтехники и оборудования | 2025-2029 |  |  |  | 100 |
| Реконструкция искусственных покрытий аэродрома | 2020-2025 | 100 |  |  |  |
| Реконструкция ВПП | 2025-2029 | 100 |  |  |  |
| Развитие вертолетных посадочных площадок | 2025-2029 |  | 100 |  |  |
| Развитие грузовой базы в аэропорту. Строительство грузового склада | 2025-2029 |  | 100 |  |  |
| Субсидирование новых авиаперевозок | 2018-2019 |  |  | 100 |  |

4.1.2 Речной транспорт

Программой развитие водного транспорты на территории Бодайбинского района не планируется, причалы сохраняются в существующем состоянии.

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

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед.бюдж** | **бюдж.субъекта** | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Разработка документа планирования перевозок | 2020-2025 |  |  | 100 |  |
| создание автоматизированной системы управления транспортом с мобильным приложением | 2020-2025 |  |  | 100 |  |
| создание автоматизированной системы оплаты проезда | 2020-2025 |  |  | 100 |  |
| создание ТПУ модульного типа-1 шт | 2020-2025 |  |  | 100 |  |
| Обустройство остановочных павильонов - 8 шт. | 2020-2025 |  |  | 100 |  |
| установка элементов транспортной навигации | 2020-2025 |  |  | 100 |  |
| субсидирование автобусных перевозок | 2017-2018 |  |  | 100 |  |
| Реконструкция существующего автовокзала в соответствии с нормативными требованиями, мероприятие предусматривается на расчетный срок строительства. | 2020-2029 |  | 50 | 50 |  |

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

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед.бюдж** | **бюдж.субъекта** | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Организация парковочного пространства | 2025-2029 |  |  | 100 |  |
| Нанесение разметки | 2025-2029 |  |  | 100 |  |
| Изготовление информационных материалов | 2025-2029 |  |  | 100 |  |
| Организации стоянки транспортных средств-2 шт | 2025-2029 |  |  | 100 |  |

4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед.бюдж** | **бюдж.субъекта** | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Создание велодорожек | 2020-2025 |  |  | 100 |  |
| Содержание велодорожек | 2020-2025 |  |  | 100 |  |
| Установка дорожных и информационных знаков | 2020-2025 |  |  | 100 |  |
| Установка ограждений | 2020-2025 |  |  | 100 |  |
| Нанесение разметки | 2020-2025 |  |  | 100 |  |

4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб по дорогам в черте муниципального образования-городское поселение:

- реконструкция с повышением категорийности автодороги Таксимо – Бодайбо, мероприятие предусматривается на первую очередь строительства;

- реконструировать автомобильную автодорогу общего пользования регионального значения Таксимо – Бодайбо по нормативам IV технической категории, мероприятие предусматривается на расчетный срок строительства;

- строительство мостовых переходов: через р. Витим протяженностью в районе угольного склада 7 км от Бодайбо ниже по течению;

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед.бюдж** | **бюдж.субъекта** | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Строительство станций техобслуживания- -2шт | 2025-2029 |  |  |  | 100 |
| Стоянка для большегрузных машин-2шт | 2025-2029 |  |  |  | 100 |
| Приобретение 5 единиц спецтехники | 2025-2029 |  |  |  | 100 |

4.6.Мероприятия по развитию сети дорог поселения город Бодайбо

| Местоположение дороги | Объем финансирования, тыс. руб. | Перечень работ | Площадь а/ф покрытия (в т.ч.трот.)м2 | Планируемые сроки |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| А. Сергеева от стеллы до ул. Подстанция | 16 305,578 | разборка покрытия и основания дороги, устройство основания, укладка асфальта в два слоя, укрепление обочин щебнем, обустройство монолитного дренажа, строительство линии уличногоосвещения | 5200 | 2018 |
| Стояновича от пер. Студенческого до Аэропортовой | 9 249,7 | разборка покрытия и основания дороги, устройство основания, укладка асфальтового покрытия в два слоя, строительство тротуара, обустройство дренажа | 5400 | 2018 |
| Солнечная от А. Сергеева до маг. "Удачный" МК-135 | 4 161 | ямочный ремонт (1760 м2), устройство основания дороги, укладка асфальтобетонного покрытия в два слоя (1680 м2), укрепление обочин гравием | 3440 | 2018 |
| Разведчиков | 2 744,4 | разборка покрытия и основания дороги, устройство основания, укладка асфальтового покрытия в два слоя, обустройство дренажа | 1650 | 2018 |
| Стояновича от пер. Почтовый до Байкальская 7 | 9 875 | разборка покрытия и основания дороги, устройство основания, расширение тротуара, обустройство дренажа, в т.ч подземного | 5 600 | 2018 |
| Лисий | 501,599 | ямочный ремонт толщ. 7 см - 162 м2, толщ. 5 см. -324 м2 | 486 | 2018 |
| Р. Люксембург (вокруг фонтана) | 2 993,52 | ямочный ремонт, укладка 2-го слоя асфальта, разборка старого и обустройство нового дренажа | 2736 | 2018 |
| Р. Люксембург от Урицкого до Стояновича | 1 916,48 | ямочный ремонт, укладка 2-го слоя асфальта, замена бордюрного камня | 2732 | 2018 |
| Иркутская (от остановки до Лыткинской) | 1 027,172 | обустройство тротуара с двух сторон, обустройство дренажа через дорогу 17,5 м | 315 | 2018 |
| 30 лет Победы + П. Поручикова (от Витимского до Урицкого) | 4 915,12. | ямочный ремонт, укладка 2-го слоя асфальта, | 6763,6 | 2018 |

Примечание: объем инвестиций необходимо уточнять по факту принятия решения о строительстве, реконструкции или ремонте каждого объекта в индивидуальном порядке, кроме того объем средств будет уточняться после доведения лимитов бюджетных обязательств из бюджетов всех уровней на очередной финансовый год и плановый период.

4.7 Система мероприятий по повышение безопасности дорожного движения и развития улично-дорожной сети

| №  п/п | Наименование основных мероприятий | Источник финансирования | в том числе по годам | | | | | | | | | Показатели результатив-ности |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025-2029 | Итого за весь период |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
| 1.1. | Основное мероприятие: Совершенствование деятельности по организации дорожного движения |  | 2 830,0 | 2 210,0 | 1 220,0 | 380,0 | 390,0 | 400 | 400 | 2000 | 9830 | Уровень безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети |
| 1.2 | Установка и замена дорожных знаков | Местный бюджет | 350,0 | 360,0 | 370,0 | 380,0 | 390,0 | 400 | 410 | 2100 | 4760 |
| 1.3 | Установка ограждений дорожного полотна | Местный бюджет | 500,0 | - | - | - | - | - | - | - | 500 |
| 1.4 | Приобретение и монтаж  искусственных неровностей | Местный бюджет | 200,0 | - | - | - | - | - | - | - | 200 |
| 1.5 | Приобретение и установка светофоров на нерегулируемых пешеходных переходах | Местный бюджет | 280,0 | 300,0 | - | - | - | - | - | - | 580 |
| 1.6. | Приобретение и установка оборудования для видения фото и видео фиксации дорожного движения | Местный бюджет | 750,0 | 800,0 | 850,0 | - | - | - | - | - | 2400 |
| 1.7. | Организация парковочных мест в районе образовательных учреждений | Местный бюджет | 750,0 | 750,0 | - | - | - | - | - | - | 1500 |
| 2. | Разработка схемы организации дорожного движения по автомобильным дорогам общего пользования поселения | Местный бюджет | 2 500,0\* | - | - | - | - | - | - | - | 2500 | Готовность схемы |
| 3. | Разработка проекта по капитальному ремонту автомобильной дороги | Местный бюджет | - | - | - | - | - | 2 087,0 | - | - | 2087 | Готовность проекта |
|  | Итого | Местный бюджет | 8160 | 4420 | 2440 | 760 | 780 | 800 | 810 | 4100 | 22270 |  |

4.8 Ремонт внутриквартальных и автомобильных дорог общего пользования местного значения и сооружений на них.

| №  п/п | Наименование основных мероприятий | Источник финансирования | в том числе по годам | | | | | | | | | Показатели результатив-ности |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025-2029 | Итого за весь период |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
| 1 | Основное мероприятие: Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования поселения, сооружений на них и элементов обустройства автомобильных дорог | Местный бюджет | 18 275,4 | 19 114,5 | 19 929,4 | 20 746,5 | 21 597,1 | 22800 | 24100 | 120635 | 267197,9 | Доля капитально отремонтированных автомобильных дорог |
| 2 | Строительство остановок общественного транспорта | Местный бюджет | 300,0 | - | - | - | - |  |  |  | 300,0 |
| 3 | Основное мероприятие: Ремонт автомобильных дорог, образующих проезды к территориям, прилегающим к многоквартирным домам (внутриквартальные проезды), а также их элементов и сооружений на них | Местный бюджет | 1 000,0 | 1 000,0 | 1 000,0 | 1 000,0 | 1 000,0 | 1 000,0 | 1 000,0 | 5 000,0 | 12 000,0 |  |
| 4 | Основное мероприятие: Содержание и текущий ремонт действующей сети автомобильных дорог общего пользования поселения, сооружений на них и элементов обустройства автомобильных дорог | Местный бюджет | 14 412,7 | 14 989,2 | 15 603,7 | 16 243,5 | 16 909,4 | 17600 | 18500 | 106000 | 220258,5 |  |
|  | Итого: | Местный бюджет | 33988,1 | 35103,7 | 36533,1 | 37990 | 39506,5 | 41400 | 43600 | 231635 | 499756,4 |  |

4.9 Обеспечение транспортного обслуживания населения Бодайбинского муниципального образования.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Наименование основных мероприятий | Источник финансирования | в том числе по годам | | | | | | | | | Показатели результативности |
| 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025-2019 | Итого за весь период |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
|  | Цель: Повышение качества и надежности транспортного обслуживания | | | | | | | | | | | |
| 1. | Задача 1. Обеспечение транспортного обслуживания населения Бодайбинского муниципального образования. | | | | | | | | | | | |
| 1.1. | Субсидии в целях возмещения недополученных доходов в связи с оказанием услуг по городским пассажирским перевозкам | Местный бюджет | 5 214,4 | 5 132,1 | 5 342,4 | 5 561,6 | 5 789,5 | 6000 | 6200 | 33000 | 72240 | Определяется по данным, предприятия осуществляющего услуги перевозок |
|  | Итого: | Местный бюджет | 5 214,4 | 5 132,1 | 5 342,4 | 5 561,6 | 5 789,5 | 6000 | 6200 | 33000 | 72240 |  |

**5.Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

Финансирование Программы намечается осуществлять за счет консолидации средств федерального, регионального, муниципального бюджета и внебюджетных источников.

Внебюджетные источники - средства муниципальных предприятий и учреждений, заемные средства, средства организаций различных форм собственности, плата за пользование услугами.

В качестве потенциальных источников финансирования программы являются средства федерального и регионального бюджетов, в том числе выделенные для реализации федеральных и региональных программ, средства инвесторов. Объемы ассигнований, выделяемых из вышеперечисленных источников, ежегодно уточняются с учетом их возможностей и достигнутых соглашений.

Финансовое обеспечение предполагается из местного бюджета и средства областных субсидий.

Финансово-экономическое обоснование программы на 2018 - 2029 годы будет производиться ежегодно, по мере уточнения утверждения инвестиционных программ и объемов финансирования.

# 6. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Цель программы - обеспечение нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортным и безопасным условиям для проживания людей.

1. Оценка эффективности реализации Программы (далее – Оценка) осуществляется заказчиком Программы ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации.

2. Источником информации для проведения оценки эффективности являются отчеты исполнителей мероприятий Программы о достигнутых результатах, использовании финансовых средств за отчетный период.

3. Оценка осуществляется по следующим критериям:

3.1. Достижение запланированных значений целевых показателей.

Степень достижениязапланированных результатов по каждому целевому показателю за отчетный период (Иi)проводится путем сопоставления фактически достигнутого значения целевого показателя за отчетный период (Ифакт) с его плановым значением (Иплан) по следующей формуле:

Ифакт

Иi = ----------,

Иплан

где:

Иi – степень достижения планового значения целевого показателя за отчетный период;

Ифакт – значение показателя, фактически достигнутое на конец отчетного периода;

Иплан – плановое значение целевого показателя в отчетном периоде.

i – порядковый номер целевого показателя.

Если значение Иi превышает 1, а также в случае, если желаемой тенденцией является снижение показателя и полученное значение меньше 1, для расчета среднего значения достижения запланированных целевых показателей данное отношение принимается равным 1.

Среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы (И) рассчитывается по формуле:

∑ Иi

И = ----------,

N

где:

И – среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы за отчетный период;

∑ Иi – сумма оценок достижения плановых значений показателей за отчетный период;

N – количество целевых показателей Программы, подлежащих выполнению в отчетном периоде.

3.2. Соответствие объемов фактического финансирования запланированным объемам.

Степень соответствия объемов фактического финансирования запланированным объемам за отчетный период (Ф) проводится путем сопоставления фактического объема финансирования за счет всех источников финансирования за отчетный период (Ффакт) к запланированному объему (Фплан) по следующей формуле:

Ффакт

Ф = -----------,

Фплан

где:

Ф – степень уровня финансирования мероприятий Программы за отчетный период;

Ффакт – фактический объем финансирования мероприятий Программы за отчетный период;

Фплан – объем финансирования мероприятий, предусмотренный Программой на отчетный период.

3.3. Выполнение запланированных мероприятий.

Степень выполнения каждого запланированного мероприятия Программы за отчетный период (Мj) определяется путем сопоставления фактически полученного результата от реализации мероприятия (Мфакт) к его запланированному значению (Мплан) по следующей формуле:

Мфакт

Мj = ------------,

Мплан

где:

Мj – показатель степени выполнения мероприятия Программы за отчетный период;

Мфакт – фактически полученный результат по мероприятию за отчетный период;

Мплан – предусмотренный Программой ожидаемый результат по мероприятию за отчетный период;

j – порядковый номер мероприятия Программы.

Расчет среднего показателя степени выполнения запланированных мероприятий за отчетный период (М) определяется как отношение суммы оценок степени выполнения запланированных мероприятий к их количеству.

∑ Мj

М = ------------

К

где:

М – среднее значение степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;

∑ Мj – сумма оценок степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;

К – количество мероприятий Программы, подлежащих выполнению в отчетном периоде.

4. При проведении Оценки определяется показатель эффективности использования финансовых средств (Э), как отношение среднего показателя степени выполнения запланированных мероприятий (М) к степени уровня финансирования (Ф).

М

Э = --------

Ф

где:

Э – эффективность использования финансовых средств Программы за отчетный период;

М – среднее значение степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;

Ф – степень уровня финансирования мероприятий Программы в отчетном периоде.

5. Показатель эффективности реализации Программы определяется как произведение среднего значения достижения запланированных значений целевых показателей (И) и показателя эффективности использования финансовых средств Программы (Э) по следующей формуле:

П = И x Э

где:

П – показатель эффективности реализации Программы за отчетный период;

И – среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы за отчетный период;

Э – эффективность использования финансовых средств Программы в отчетном периоде.

6. Вывод об эффективности реализации Программы формируется на основании значений П.

Реализация Программы признается:

с высоким уровнем эффективности, если значение П больше либо равно 0,9;

со средним уровнем эффективности, если значение П меньше 0,9, но больше либо равно 0,7.

В остальных случаях реализация Программы признается с низким уровнем эффективности.

# **7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Бодайбинского муниципального образования**

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

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

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, при наличии генеральных планов поселений, генеральных планов городских округов, утвержденных до дня вступления в силу настоящего Федерального закона, не позднее 25 июня 2016 года должны быть разработаны и утверждены программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов.

В целях информационной открытости программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Бодайбинского муниципального образования на период 2018-2029 годы» подлежит размещению на официальном портале органов местного самоуправления в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

***Организация контроля за реализацией программы***

Система управления Программой и контроль за ходом ее выполнения определяется в соответствии с требованиями, определенными действующим законодательством.

Механизм реализации Программы базируется на принципах четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей программы.

Координатор Программы является ответственным за реализацию Программы.

Контроль выполнения программных мероприятий, подготовки бюджетной заявки по финансированию предусмотренных программой мероприятий на каждый год, уточнению затрат по направлениям программы, срокам их реализации, составу исполнителей в соответствии с результатами выполнения программных мероприятий за год, подготовке годового отчета о ходе реализации программы и эффективности использования бюджетных средств возлагаются на администрацию.

Прекращение или изменение настоящей муниципальной программы производиться на основании соответствующего постановления администрации.

***Механизм обновления программы и внесения изменений***

В процессе реализации Программы мероприятия по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры могут корректироваться и дополняться в зависимости от складывающейся ситуации, изменения внутренних и внешних условий.

По ежегодным результатам мониторинга осуществляется своевременная корректировка Программы.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- разработка предложений для исполнительных органов власти Иркутской области по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры Бодайбинского муниципального образования, в состав государственных программ.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

- · создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

на первом этапе (2018-2020гг.):

- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- строительство улично-дорожной сети на территории районов нового жилищного строительства;

на втором этапе (2021-2025гг.):

- создание велодорожек и веломаршрутов на территории Бодайбинского муниципального образования;

- реконструкция и модернизация объектов транспортной инфраструктуры;

- расширение парковочного пространства.

на третьем этапе (2026-2029):

- расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;

- дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Иркутской области;

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

Развитие транспорта на территории муниципального образования должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

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

Таким образом ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры для целях обеспечения нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортным и безопасным условиям для проживания людей в Бодайбинском муниципальном образовании.