

**Паспорт программы «Комплексного развития
транспортной инфраструктуры
муниципального образования
сельское поселение «Тунка»
Тункинского района Республики Бурятия
в 2018-2021 годах и на период до 2028 года»**

2018 год

1.Паспорт программы «Комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования сельское поселение «Тунка» Тункинского района Республики Бурятия»

Наименование программы	Программа «Комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования сельское поселение «Тунка» Тункинского района Республики Бурятия»
Основание разработки программы	Федеральный закон от 29.12.2014 N 456-ФЗ "О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации", Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Постановление Правительства РФ от 1 октября 2015 г. N 1050 "Об утверждении требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов», Устав МО СП «Тунка», Постановление администрации МО СП «Тунка» от 19 января 2018 г. № 7 «О разработке программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования сельское поселение «Тунка»Тункинского района Республики Бурятия в 2018-2021 годах и на период до 2028 года»,Генеральный план МО СП «Тунка».
Заказчик программы	Администрация муниципального образования сельское поселение «Тунка» Тункинского района Республики Бурятия
Разработчик программы	Администрация муниципального образования сельское поселение «Тунка» Тункинского района Республики Бурятия
Цели и задачи, важнейшие целевые показатели	Комплексное развитие транспортной инфраструктуры МО СП «Тунка»
Сроки реализации программы	2018-2021 и на период до 2028 годы
Исполнители программы	-Администрация муниципального образования сельское поселение «Тунка».
Объемы и источники	Финансирование мероприятий Программы

финансирования программы	осуществляется из различных видов источников: федерального, республиканского, бюджетов поселений, внебюджетных источников(предприятий различных форм собственности и инвесторов). Объем финансирования из бюджетов поселений уточняется при формировании бюджета на очередной финансовый год.
Ожидаемые конечные результаты реализации программы	- повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности сельского поселения; - обеспечение надежности и безопасности системы транспортной инфраструктуры.
Система организации контроля за исполнением программы	Контроль за ходом реализации программы осуществляется администрацией муниципального образования сельское поселение «Тунка»

2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры МО СП «Тунка».

2.1. Социально — экономическое состояние

Муниципальное образование СП «Тунка» расположено на территории Тункинского района. В состав муниципального образования СП «Тунка» входит 4 населенных пункта: Тунка, Никольск, Еловка, Ахалик. Центральная усадьба - село Тунка.

Общая площадь муниципального образования составляет 31747,5 га.

Расстояние от с. Тунки до районного центра Кырен - 45 км.

Климат резко континентальный с большими годовыми и суточными колебаниями температуры, с продолжительной холодной и малоснежной зимой; лето короткое и теплое.

Основными видами экономической деятельности являются сельское хозяйство, пищевая промышленность представленная хлебопечением, традиционно развита торговля.

По землям образования проходит автомобильная дорога Регионального значения Аршан-Зактуй. Муниципальное образование СП «Тунка» связано асфальтированным шоссе с ближайшей железнодорожной станцией Восточно–Сибирской железной дороги, которая расположена в г. Слюдянка Иркутской области, в 137 км., с г. Улан-Удэ, г. Иркутском и другими населенными пунктами муниципальное образование связано автомобильными дорогами. Доставка грузов осуществляется автомобильным транспортом, что значительно влияет на удорожание товаров и продукции.

Таблица 1.

Основные демографические показатели

Показатели	2015г	2016г	2017г	2018 г	2019г	2020г	2021г	2022- 2028 гг
Численность постоянного населения ,чел.	2472	2463	2463	2464	2465	2465	2466	2470
Численность экономически активного населения ,чел.	1060	1052	1055	1055	1056	1056	1057	1060
Из них занято в экономике, чел.	916	846	849	849	849	850	852	857
В % к экономически активному населению	86,4	80,4	80,5	80,5	80,4	80,5	80,6	80,8
Безработные ,чел.	149	206	206	205	204	202	200	195
В % к экономически активному населению	14	19,6	19,5	19,4	19,4	19,1	18,9	18,4
Численность официально зарегистрированных безработных, чел.	13	14	14	14	14	15	15	16
Уровень зарегистрированной безработицы %	1,2	1,3	1,3	1,3	1,3	1,4	1,4	1,5

Таблица 2.

**Показатели социально-экономического развития
МО СП «Тунка» в сравнении с районными в 2015 году**

Показатель	Ед. изм.	МО СП «Тунка»	Тункинский район
Объем отгруженной продукции, выполненных работ и услуг на душу населения	тыс. руб.	0,4	1,3
Продукция сельского хозяйства на душу населения	тыс. руб.	4,0	27,2

Инвестиции в основной капитал на душу населения	тыс. руб.	0	3,2
Оборот розничной торговли на душу населения	тыс. руб.	29,8	13,7
Доход бюджета на душу населения	тыс. руб.	1,4	10,4
Уровень общей безработицы	тыс. чел.	1,8	10,9
Уровень зарегистрированной безработицы	%	0,4	4,3
Число родившихся на 1000 населения	человек	17	
Число умерших на 1000 населения	человек	12	14,5

Начиная с 2015 года наблюдается постепенное увеличение численности занятых в экономике. Ожидается незначительное увеличение занятых в экономике непроеизводственной сфере, в сельском хозяйстве за счет укрупнения ЛПХ. За период 2015 года в целом произошел незначительный рост уровня жизни населения. Возрастная структура населения за последние три года претерпела значительных изменений; доля населения в трудоспособном возрасте увеличилась на 1,3 по сравнению с 2015 годом.

Численность экономически активного населения составляет на 1.01.2018г 1055 чел или 43% от общей численности населения, из них занято в экономике 849 чел. Основная часть населения сосредоточена в бюджетных организациях.

Село Тунка является центром сельского муниципального образования. Здесь сосредоточены учреждения культуры, здравоохранения и образования. На территории администрации находятся: 19 ИП, Тункинская СОШ, Ахаликская ООШ, Бурятский Республиканский информационно-экономический техникум, 4 детских сада, 2 библиотеки, 2 СДК, участок «Электросети», почта России, участок «Электросвязь», аптека ИП «Манханова», Тункинская врачебная амбулатория, 2 фельдшерских пункта, АЗС-62, метеостанция, пекарня ИП «Нефедьева», Тункинский филиал Хойморская участковая ветеринарная лечебница.

2.2. Характеристика деятельности в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.

Транспортно-экономические связи МО СП «Тунка» осуществляются только автомобильным видом транспорта. Транспортные предприятия на территории поселения отсутствуют. Основным видом пассажирского

транспорта поселения является маршрутное сообщение. На территории поселения действует один пассажирский автотранспортный маршрут. В населенных пунктах регулярный внутрисельский транспорт отсутствует. Перевозку населения по маршруту Еловка-Ахалик- Тунка - Кырен осуществляется частными легковыми автомобилями, микроавтобусам и большинство трудовых передвижений в поселении приходится на личный транспорт и пешеходные сообщения.

В основе оценки транспортного спроса лежит анализ передвижения населения к объектам тяготения.

Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- объекты социальной сферы;
- узловые объекты транспортной инфраструктуры.

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

Автомобилизация поселения (0,25 единиц/1000человек в 2015 году) оценивается как меньше средней (при уровне автомобилизации. В Российской Федерации 270 единиц на 1000 человек), что обусловлено наличием маршрутного сообщения с районным центром с.Кырен. Грузовой транспорт в основном представлен сельскохозяйственной техникой. В основе формирования улично-дорожной сети населенных пунктов лежат: основная улица, второстепенные улицы, проезды, хозяйственные проезды.

2.4. Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог.

Дорожно-транспортная сеть поселения состоит из дорог IV категории, предназначенных не для скоростного движения. Дороги общего пользования местного значения имеют грунтовое покрытие. Содержание автомобильных дорог осуществляется МО «Тункинский район» подрядной организацией по муниципальному контракту. Проверка качества содержания дорог по согласованному графику, в соответствии с установленными критериями.

Отсутствие альтернативных видов транспорта предъявляет большие требования к автомобильным дорогам. Строительства новых автомобильных дорог не производилось более 50 лет. Сохранение автодорожной инфраструктуры осуществлялось только за счет ремонта автодорог с твердым покрытием и автодорог с гравийным покрытием. В условиях ограниченного финансирования дорожных работ с каждым годом увеличивается протяженность дорог требующих ремонта. Дорожная сеть представлена дорогами общего пользования местного значения.

Общая протяжённость дорожной сети составляет 28км. Почти все дороги требуют ямочного и капитального ремонта.

2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации сельского поселения, обеспеченность парковками (парковочными местами).

**Оценка уровня автомобилизации населения на территории МО СП
«Тунка»**

Таблица 3

№	Показатели	2015 г	2016 г	2017 г	2018 г	2019 г	2020 г	2021 г	2022- 2028 гг
1	Общая численность населения, тыс. чел.	2472	2463	2463	2464	2465	2465	2466	2470
2	Количество автомобилей у населения, ед.	808	802	815	816	818	820	822	830
3	Уровень автомобилизации и населения, ед./1000 чел.	0,32	0,32	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,34

Автомобильный парк сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Детальная информация видов транспорта отсутствует. За период 2015-2018 годы отмечается рост транспортных средств и уровня автомобилизации населения. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

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

Передвижение по территории населенных пунктов сельского поселения осуществляется с использованием личного транспорта либо в пешем порядке.

Информация об объемах пассажирских перевозок необходимая для анализа пассажиропотока отсутствует.

2.7. Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств.

Транспортных организаций осуществляющих грузовые перевозки на территории сельского поселения не имеется.

2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения.

Транспорт является источником опасности не только для пассажиров, но и для населения, проживающего в зонах транспортных автомагистралей. Из всех источников опасности на автомобильном транспорте большую угрозу для населения представляют дорожно-транспортные происшествия. Основная часть происшествий происходит из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима и неудовлетворительного качества дорожных покрытий.

Крупными авариями на автотранспорте могут быть дорожно-транспортные аварии с участием пассажирских автобусов

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры ,потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач. Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

2.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

Рассмотрим характерные факторы, неблагоприятно влияющие на окружающую среду и здоровье.

Загрязнение атмосферы. Выброс в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксин азота и серы, озон) приводят не только к загрязнению атмосферы, но и к вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем

выше 55дБ. Это приводит к росту сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, вызывает раздражительность.

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

2.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения.

Технико-экономические показатели генерального плана МО СП «Тунка» Тункинского района Республики Бурятия

Таблица 4

Показатели	Единица измерения	Современное состояние	Первая очередь строительства
Протяженность дорог, в том числе:	км	28	10
-общего пользования муниципального значения	км	28	10

2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной системы поселения.

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

1. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004г. №190-ФЗ (ред. от 30.12.2015г.);

2. Федеральный закон от 08.11.2007г. №257-ФЗ (ред. от 15.02.2016г) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

3. Федеральный закон от 10.12.1995г. №196-ФЗ (ред. от 28.11.2015г.) «О безопасности дорожного движения»;

4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090 (ред. от 21.01.2016г) «О правилах дорожного движения»;

5. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

Нормативно-правовая база необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сформирована.

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

С учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения и перевозки грузов практически не изменяются.

3.2. Прогноз развития транспортно инфраструктуры по видам транспорта.

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не претерпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный. Транспортная связь с районным и другими населенными пунктами будет осуществляться общественным транспортом (автобусное сообщение), внутри населенных пунктов личным транспортом и пешеходное сообщение. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

3.3. Прогноз развития дорожной сети поселения.

Основными направлениями развития дорожной сети поселения в период реализации Программы будет являться сохранение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог, поддержание автомобильных дорог на уровне соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

3.4. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

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

3.5. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

Предполагается незначительный рост аварийности. Это связано с увеличением парка автотранспортных средств и неисполнением участниками дорожного движения правил дорожного движения.

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

Территории школ и детских садов – объекты, требующие обеспечения комфорта и безопасности для детей и их родителей, почти ежедневно посещающих данные учреждения. Освещение территорий вблизи школьных учреждений приобретает особую важность в зимний период, когда световой день уменьшается. Особого внимания требуют участки территорий, граничащие с автодорогами или подъездами транспортных средств.

В период реализации Программы предполагается проведение освещения территории вблизи школьных и детских учреждений:

Тункинская школа :

- улица Львова -485 метров;
- улица Истомина-276метров;
- улица Горького-246 метров;
- улица Тункинская-246 метров.

Токуринский детсад:

с. Тунка, улица Тракторная -339 метров.

Ахаликская школа:

-с.Ахалик, улица Ленина-310 метров.

Еловская начальная школа-сад:

- Еловка, улица Комсомольская-166 метров;
- улица Иркутная-121 метр.

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

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

4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам)

развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. Поэтому в Программе выбирается вариант качественного содержания и капитального ремонта дорог.

5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

5.1.С учетом сложившейся экономической ситуацией, мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта, по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов, по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства, по развитию пешеходного и велосипедного передвижения, по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

