

**Администрация муниципального образования
«Первомайское»**



**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «ПЕРВОМАЙСКОЕ»
ЗАВЬЯЛОВСКОГО РАЙОНА УДМУРТСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

2016 год

УТВЕРЖДЕНА

постановлением Администрации

муниципального образования

«Первомайское»

от 06.12.2016 № 323

**ПРОГРАММА
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «ПЕРВОМАЙСКОЕ» ЗАВЬЯЛОВСКОГО
РАЙОНА УДМУРТСКОЙ РЕСПУБЛИКИ НА 2016-2031 ГОДЫ**

Паспорт программы

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Первомайское» Завьяловского района Удмуртской Республики на 2016-2031 годы.
Основание разработки программы	1. Градостроительный Кодекс Российской Федерации, 2. Федеральный Закон № 131-ФЗ от 06.10.2003 «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», 3. Генеральный план муниципального образования «Первомайское» Завьяловского района Удмуртской Республики, 4. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», 5. Устав муниципального образования «Первомайское» Завьяловского района удмуртской Республики.
Наименование заказчика и разработчика программы	Администрация муниципального образования «Первомайское» Завьяловского района Удмуртской Республики
Цель программы	- развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры; - повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения; - повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.
Задачи программы	- увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям; - повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения; - обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения; - увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовой территории, пешеходных зон от автомобилей.

Целевые индикаторы и показатели	<ul style="list-style-type: none"> - доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно – эксплуатационным показателям; - доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения; - протяженность пешеходных дорожек; -обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием; - обеспеченность транспортного обслуживания населения.
Сроки и этапы реализации программы	Срок реализации: 2016 – 2031 гг. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) – без разбивки по годам.
Объемы и источники финансового обеспечения программы	Программа финансируется из местного, районного и республиканского бюджетов. Прогнозный общий объем финансирования Программы будет определяться при утверждении проектно-сметной документации.
Ожидаемые результаты реализации программы	<ul style="list-style-type: none"> - повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности сельского поселения; - обеспечение надежности и безопасности системы транспортной инфраструктуры.

1. Введение

Одним из основополагающих условий развития муниципального образования «Первомайское» является комплексное развитие транспортной инфраструктуры. Этапом,

предшествующим разработке основных мероприятий Программы является проведение анализа и оценка социально – экономического и территориального развития муниципального образования.

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

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

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей услугами, снижения износа объектов транспортной инфраструктуры.

Основными целями Программы являются:

- обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования;

- обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования муниципального образования;

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

- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;

- обеспечение условий для управления транспортным спросом;

- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;

- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;

- условия для пешеходного передвижения населения;

- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов.

2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры.

2.1. Социально – экономическая характеристика.

Муниципальное образование «Первомайское» находится на юго – востоке Завьяловского района Удмуртской Республики. Граничит на северо – востоке с муниципальным образованием «Якшурское», на юге с муниципальным образованием «Завьяловское», на юго – западе с муниципальным образованием «Октябрьское». На севере и западе с территорией муниципального образования «Город Ижевск». Основное направление развития муниципального образования является резервирование территорий для их перспективного освоения. В современных рыночных условиях выполнение проектных предложений зависит от множества факторов, поэтому если их реализация в период расчетного срока не будет проведена, то предложения следует рассматривать как стратегические на дальнейшую перспективу жизнедеятельности муниципального образования. Значение автомобильных дорог постоянно растет в связи с изменением образа жизни людей, превращением автомобиля в необходимое средство передвижения, со значительным повышением спроса на автомобильные перевозки в условиях роста промышленного и сельскохозяйственного производства, увеличения объемов строительства и торговли и развития сферы услуг.

Муниципальное образование «Первомайское» состоит из трех населенных пунктов: с. Первомайский, д. Позимь и д. Нижний Вожой.

Административный центр – село Первомайский.

По генеральному плану муниципальное образование «Первомайское» является перспективной зоной интенсивного градостроительного развития.

Показатели демографического развития муниципального образования являются ключевым инструментом оценки развития сельского поселения, как среды жизнедеятельности человека. Согласно статистическим показателям и сделанным на их основе оценкам, динамика демографического развития характеризуется следующими показателями:

Прогноз изменения численности населения по населенным пунктам:

Таблица 1.

Наименование населенных пунктов	Существующее население	Прогноз изменения численности населения						
		2017	2018	2019	2020	2021	2031	
с. Первомайский	4270	4407	4550	4696	4846	5002	6513	
д. Позимь	800	827	855	884	914	945	1247	
д. Нижний Вожой	30	34	38	43	49	91	131	
Итого	5100	5268	5443	5623	5809	6038	7891	

Динамика изменения численности населения муниципального образования показывает устойчивую тенденцию к увеличению. Основным фактором увеличения численности населения является миграционный приток.

2.2. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры.

Транспортно-экономические связи муниципального образования «Первомайское» осуществляются только автомобильным видом транспорта. Основным видом пассажирского транспорта муниципального образования является автобусное сообщение. На территории

муниципального образования действуют три пассажирских автотранспортных маршрута. В населенных пунктах внутренний транспорт отсутствует. Большинство передвижений в муниципальном образовании приходится на личный транспорт.

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

Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- объекты социальной сферы;
- объекты трудовой деятельности
- узловые объекты транспортной инфраструктуры.

Развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования «Первомайское» является необходимым условием улучшения качества жизни населения в муниципальном образовании. Улично-дорожная сеть муниципального образования «Первомайское» представляет собой сложившуюся сеть улиц и проездов, обеспечивающих внешние и внутренние связи на территории муниципального образования с производственной зоной, с кварталами жилых домов, с общественной зоной.

В составе улично-дорожной сети выделены улицы и дороги следующих категорий:

- поселковые дороги, по которым осуществляется транспортная связь населенного пункта с внешними дорогами;
- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром;
- улицы в жилой застройке (жилые улицы). По этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;
- пешеходные улицы – по ним осуществляется связь с учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественного центра. Внешние связи осуществляются по автодороге регионального значения Ижевск – Аэропорт - Первомайский.

2.3. Характеристика сети дорог муниципального образования.

Общая протяженность дорог местного значения – 25,6 км. Перечень дорог местного значения утвержден постановлением Администрации муниципального образования «Первомайское» от 11.06.2013 № 59 «Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования местного значения».

Не отвечают нормам требования – 12,3 км.

Помимо автомобильных дорог местного значения на территории муниципального образования имеются ведомственные дороги, общая протяжённость которых составляет 5,0 км.

Автомобильные дороги общего пользования местного значения.

Таблица 2.

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Протяженность автомобильной	Тип покрытия
-------	-----------------------------------	-----------------------------	--------------

		дороги (км)	
1.	Автомобильная дорога, соединяющая с. Первомайский с ул. Ленина, Сабурова, Садовая	1,5	асфальтобетон
2.	Автомобильная дорога по ул.Ленина с.Первомайский	1,5	асфальтобетон
3.	Автомобильная дорога по ул.Сабурова с.Первомайский	1,9	асфальтобетон
4.	Автомобильная дорога по ул.Садовая с.Первомайский	0,5	асфальтобетон
5.	Автомобильная дорога вдоль жилого дома № 12 по ул. Ленина, соединяющаяся с улицей Ленина	0,5	асфальтобетон
6.	Автомобильная дорога вдоль жилого дома № 10 по ул.Ленина и детским садом соединяющаяся с улицей Ленина	0,3	асфальтобетон
7.	Автомобильная дорога, соединяющая с.Первомайский с ул. Сосновая, Майская, Молодежная, Совхозная	0,8	асфальтобетон
8.	Автомобильная дорога по ул.Сосновая с.Первомайский	0,5	гравий
9.	Автомобильная дорога по ул.Майская с.Первомайский	0,46	гравий
10.	Автомобильная дорога по ул.Молодежная с.Первомайский	0,42	гравий
11	Автомобильная дорога по ул.Совхозная с.Первомайский	0,38	гравий
12.	Автомобильная дорога по ул.Полевая с.Первомайский	0,60	гравий
13.	Автомобильная дорога, соединяющая с.Первомайский с ул. Фруктовая, Южная, Малиновая, Луговая, Юбилейная, Нижняя	1,00	грунтовое
14.	Автомобильная дорога по ул.Фруктовая с.Первомайский	0,65	гравий
15.	Автомобильная дорога по ул.Южная с.Первомайский	0,20	грунтовое
16.	Автомобильная дорога по ул.Малиновая с.Первомайский	0,40	грунтовое

17.	Автомобильная дорога по ул.Луговая с.Первомайский	0,20	грунтовое
18.	Автомобильная дорога по ул.Юбилейная с.Первомайский	0,50	грунтовое
19.	Автомобильная дорога по ул. Нижняя с.Первомайский	0,55	грунтовое
20.	Автомобильная дорога, соединяющая с.Первомайский с ул. Сиреневая, Новая, Зеленая, Вишневая, Строителей	2,0	грунтовое
21.	Автомобильная дорога по ул. Сиреневая с.Первомайский	0,80	грунтовое
22.	Автомобильная дорога по ул. Новая с.Первомайский	0,90	грунтовое
23.	Автомобильная дорога по ул. Зеленая с.Первомайский	0,95	грунтовое
24.	Автомобильная дорога по ул. Вишневая с.Первомайский	1,00	грунтовое
25.	Автомобильная дорога по ул. Строителей с.Первомайский	1,00	Грунтовое, частичное гравий и асфальтобетон
26.	Автомобильная дорога по ул. Советская с.Первомайский	0,30	асфальтобетон
27.	Автомобильная дорога по ул. Мира с.Первомайский	0,30	асфальтобетон
28.	Автомобильная дорога по ул. Пионерская с.Первомайский	0,30	асфальтобетон
29.	Автомобильная дорога по ул. Свободы с.Первомайский	0,20	асфальтобетон
30.	Автомобильная дорога соединяющая с.Первомайский с ул.Лесная	0,25	грунтовое
31.	Автомобильная дорога по ул. Лесная с.Первомайский	0,15	грунтовое
32.	Автомобильная дорога по ул. Октябрьская с.Первомайский	0,95	асфальтобетон
33.	Автомобильная дорога по ул. Солнечная с.Первомайский	0,40	грунтовое
34.	Автомобильная дорога по ул. Цветочная	0,40	грунтовое

	с.Первомайский		
35.	Автомобильная дорога по деревне Позимь	1,20	асфальтобетон
36.	Автомобильная дорога по деревне Нижний Вожой	1,10	грунтовое
37.	Автомобильная дорога за деревней Нижний Вожой	0,50	грунтовое

Основными улицами движения автомобильного транспорта с. Первомайский являются ул. Азина, ул. Ленина, ул. Сабурова, т.е. те улицы, по которым осуществляется подъезд к социальным и производственным объектам, осуществляемым легковым и грузовым автотранспортом. На данных участках дорог интенсивность движения потоков транспортных средств составляет от 200 до 2000 ед./сут. На остальных автомобильных дорогах муниципального образования интенсивность движения потоков транспортных средств составляет менее 200 ед./сут. Скорость движения на дорогах муниципального образования составляет 60-40 км/час.

Улично-дорожная сеть муниципального образования «Первомайское» не перегружена автотранспортом, отсутствуют заторы и затруднения парковки, что не приводит к увеличению выбросов, загрязняющих атмосферу муниципальное образование.

На сегодняшний день требуется провести паспортизацию всех дорог общего пользования местного значения.

В результате анализа улично-дорожной сети муниципального образования «Первомайское» выявлены следующие причины, усложняющие работу транспорта:

- Частичное неудовлетворительное техническое состояние улиц и дорог;
- Значительная протяженность грунтовых дорог;
- отсутствие тротуаров необходимых для упорядочения движения пешеходов.

2.4. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации.

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории муниципального образования. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 10% в год). На 01.01.2016 года количество грузовых автомобилей составляет 31, легковых – 1200.

Хранение автотранспорта на территории муниципального образования осуществляется в пределах участков предприятий и придомовых участках жителей, у многоквартирных домов автостоянки размещены на придомовой территории. Особенно остро стоит проблема парковки машин на придомовой территории многоквартирных домов. Согласно законодательству РФ, государство не имеет права обязывать владельцев машин ставить свои автотранспортные средства на платных стоянках или приобретать гараж. С увеличением количества автомобилей бывает, что во дворе просто не хватает места для стоянки машин. Отсутствие правил о том, как и где разрешается оставлять свои автомобили во дворах многоквартирных домов является причинами возникновения конфликтов между владельцами жилых помещений. Площадки, предназначенные для хранения автотранспортных средств на территории муниципального образования отсутствуют. На территории муниципального образования «Первомайское» имеются гаражно – строительные кооперативы, но в основном используются жителями города Ижевска. В ГСК «Первомайский» гаражные боксы для хранения автотранспорта используются частично, основная часть боксов пустуют.

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

Транспортная инфраструктура муниципального образования «Первомайское» является составляющей инфраструктуры Завьяловского района Удмуртской Республики.

Ближайшая железнодорожная станция для перевозки грузов и пассажиров находится на расстоянии в 1,2 км (45 км железной дороги Ижевск - Воткинск).

Внешние транспортно-экономические связи муниципального образования «Первомайское» с другими регионами осуществляются одним видом транспорта: автомобильным.

Воздушные перевозки из муниципального образования не осуществляются.

Водный транспорт на территории муниципального образования не развит в связи с отсутствием судоходных рек.

Одним и единственным пассажирским транспортным является маршрутное такси.

На территории муниципального образования «Первомайское» автомобильное пассажирское сообщение представлено пригородными маршрутами №№ 334, 400 и 344. Автобусным движением охвачены не все населенные пункты. Деревня Нижний Вожой не имеет пассажирского обеспечения, связи с другими населенными пунктами осуществляются личным автомобильным транспортом. Для доставки детей из д. Позимь в учебное учреждение организован школьный автобус.

Пассажиропоток за 2015 год составил 142145 человек.

Большинство трудовых передвижений в муниципальном образовании приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения.

2.6. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.

Для обеспечения пешеходного передвижения создана сеть внутриквартальных тротуаров с асфальтовым покрытием. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы пешеходные переходы. Тем не менее, проблема с пешеходным передвижением существует. Так, в условиях существующей жилой застройки тротуары отсутствуют, жителям приходится передвигаться по внутриквартальным проездам. Отсутствуют пешеходные тротуары и к некоторым дошкольным и школьным образовательным учреждениям.

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

2.7. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств.

Грузовой транспорт наиболее активно наблюдается между центром села Первомайский и районами высокоплотной жилой застройки. В составе движения грузового транспорта в целом по улицам муниципального образования «Первомайское» преобладают автомобили грузоподъемностью до 2т, а также от 2 до 8 т. Основными улицами по которым происходит движение грузовых транспортных средств в селе Первомайский являются ул. Азина.

Дорожные службы на территории муниципального образования «Первомайское» отсутствуют.

В зимний период расчистка улиц от снега осуществляется по договору на оказание услуг с ООО «Первомайское» и ИП Стулов. Хранение транспортных средств они

осуществляют на территории моторно – тракторной мастерской ФГБНУ Удмуртский НИИСХ.

Транспортные средства коммунальных и дорожных служб обеспечены инфраструктурой в полном объеме.

2.8. Анализ уровня безопасности дорожного движения.

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития муниципального образования «Первомайское».

Применение принудительных мер с использованием выборочной проверки дыхания водителей на алкоголь, оказывается наиболее эффективным для снижения дорожно-транспортных происшествий.

Наиболее эффективной мерой для повышения уровня безопасности в области использования ремней безопасности являются ужесточенные законодательные меры и полицейское правоприменение штрафов и иных взысканий с водителей, нарушивших данные требования.

Главной задачей обеспечения безопасности является организация единой совокупной системы управления безопасностью на автомобильных дорогах в условиях рыночного хозяйствования с созданием эффективного механизма регулирования транспортной деятельности под надзором федеральных исполнительных органов и органов местного самоуправления, различных общественных объединений.

Базовыми данными при принятии управленческих решений являются статистические сведения, которые формируются специалистами безопасности дорожного движения и применяются для анализа ДТП, выявления проблемных точек и негативных тенденций, оценки эффективности мер, которые направлены на сокращение количества, тяжести ДТП.

Профилактика дорожно-транспортного травматизма, разработка новых подходов в популяризации правил дорожного движения, обсуждение вопросов усиления взаимодействия между ведомствами в управлении безопасностью дорожного движения, определение первоочередных мер, которые направлены на улучшение ситуации на дорогах, должны стоять на контроле у уполномоченных на то людей, которые способны незамедлительно реагировать на сложившуюся ситуацию на автомобильных дорогах.

По итогам 2015 года на территории муниципального образования «Первомайское» зарегистрировано 13 Дорожно-транспортных происшествий, это на 3 меньше чем за 2014 год (16 ДТП). Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

Таким образом, к приоритетным задачам социального и экономического развития муниципального образования в среднесрочной и долгосрочной перспективе относятся задачи по сохранению жизни и здоровья участников дорожного движения. Их достижение планируется путем улучшения организации дорожного движения, инфраструктуры автомобильных дорог, дисциплины среди участников дорожного движения, качества оказания медицинской помощи пострадавшим и т. д.

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

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.

Негативное влияние транспорта на население проявляется, прежде всего, в токсическом загрязнении окружающего воздуха. При этом значительная доля загрязнений

связана с эксплуатацией автомобильного транспорта. Снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду, безопасность и здоровье населения возможно путем использования наиболее экологичных и экономичных двигателей и моторного топлива. Учитывая наметившуюся тенденцию выпуска автомобилей с наиболее экологичными и экономичными двигателями, а также значительное использование подобных транспортных средств на территории муниципального образования «Первомайское», негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения минимальное.

2.10. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры.

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

Приоритетными направлениями развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;
- развитие дорожного сервиса на территории муниципального образования для возможности получения квалифицированных услуг по сервисному обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.

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

2.11. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры

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»;
6. Генеральный план муниципального образования «Первомайское», утвержден решением Совета депутатов МО «Первомайское» от 21.11.2013 № 60;
7. Нормативы градостроительного проектирования Удмуртской Республики, утвержденные постановлением Правительства Удмуртской Республики от 16.07.2012 № 318 (в редакции постановления Правительства УР от 24.02.2015 № 55).

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

Реализация Программы осуществляется через систему программных мероприятий разрабатываемых муниципальных программ муниципального образования «Первомайское», а также с учетом федеральных проектов и программ, государственных программ Удмуртской Республики и муниципальных программ муниципального образования Завьяловский район, реализуемых на территории муниципального образования.

2.12. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков недоремонта.

Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Применение программно-целевого метода в развитии внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования муниципального образования позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

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

-риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования;

-риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характеристик передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования.

3.1. Прогноз социально – экономического и градостроительного развития

В связи с увеличением территорий под строительство индивидуального жилья увеличится транспортная нагрузка на улично-дорожную сеть.

Проектные решения по развитию сети внешних автодорог заключаются в проведении ремонтных мероприятий автодорог местного значения, обеспечивающих населенные пункты устойчивыми внутренними и внешними транспортными связями.

В соответствии с Генеральным планом муниципального образования «Первомайское» с целью создания условий для устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса на территории муниципального образования предусмотрено:

- строительство автомобильной дороги регионального значения Ижевск – Первомайский (проспект Калашникова), протяженностью 17,5 км;

- строительство магистральной улично – дорожной сети в микрорайоне для многодетных семей, протяженностью 6,11 км;

- реконструкция автомобильной дороги межмуниципального значения «Ижевск-Первомайский-Нижний Вожой»;

- реконструкция автомобильной дороги Ижевск-Аэропорт-Первомайский предлагается в разных уровнях.

Планируемое размещение автомобильных дорог и объектов автомобильного транспорта отображено на «Карте планируемого размещения объектов транспортной инфраструктуры муниципального образования «Первомайское».

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

С ростом промышленного производства и повышением жизненного уровня ускоренно растут мобильность и подвижность населения, объемы и дальность перевозок, в значительной мере определяющие социально-экономическое развитие общества. Мобильность товаров, подвижность населения во многом определяют эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения. Потребность человека в передвижении во многом определяется:

- уровнем развития общества;
- социальной структурой;
- укладом жизни;
- характером расселения по территории поселения;
- свободным временем и реальными доходами населения;
- культурно-бытовыми потребностями;
- концентрацией мест жительства и мест работы;
- ростом поселения и др.

Передвижения человека могут быть пешеходными и транспортными (на индивидуальном или общественном транспорте). В случае сочетания нескольких способов передвижений или видов транспорта, их называют сложными или комбинированными. Любые передвижения осуществляются в соответствии с определенной целью: трудовые, учебные, культурно-бытовые, служебные.

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

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

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

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

Выбор способа передвижения, вида транспорта и степени их использования зависят от ряда факторов: социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к

референтной группе), личностные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий, экономическое положение, образ жизни, представление о себе), культурные (культура, субкультура, принадлежность к социальному классу), психологические (мотивация), состояние развития транспортной системы, качество транспортного обслуживания территории, уровень автомобилизации, расстояние передвижения и другое.

Прогноз транспортного спроса муниципального образования.

Таблица 3.

№ п/п	Показатели	Единица измерения	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021-2031
Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения									
1.1	Объем грузоперевозок	тонн	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
1.2	Объем пассажироперевозок	чел	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта (объем грузоперевозок)									
2.1	воздушный транспорт	тонн	-	-	-	-	-	-	-
2.2	водный транспорт	тонн	-	-	-	-	-	-	-
2.3	железнодорожный транспорт	тонн	-	-	-	-	-	-	-
2.4	автотранспорт	тонн	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
Прогноз развития дорожной сети поселения									
3.1	протяженность дорожной сети	км	30,6	30,6	30,6	30,6	30,6	36,71	54,21
Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения									
4.1	индивидуальный автотранспорт	авт. на 1000 чел	221	243	265	287	309	331	400
4.2	общественный транспорт	авт.	1	1	1	2	2	2	3
Прогноз показателей безопасности дорожного движения									
5.1	Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП	%	0	0	0	0	0	0	0

3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Воздушные и железнодорожные перевозки из муниципального образования не осуществляются.

Водный транспорт на территории муниципального образования не развит в связи с отсутствием судоходных рек.

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры муниципального образования, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения.

3.4. Прогноз развития дорожной сети.

Автодороги с асфальтобетонным покрытием находятся в удовлетворительном состоянии, местами требуют ремонта.

Часть автомобильных дорог общего пользования местного значения имеют грунтовое покрытие, что существенно мешает социально-экономическому развитию муниципального образования и негативно сказывается на безопасности дорожного движения и скорости движения, а также приводит к повышенному износу транспортных средств и дополнительному расходу топлива.

Отставание развития дорожной сети сдерживает социально-экономический рост во всех отраслях экономики и уменьшает мобильность передвижения трудовых ресурсов.

В соответствии с определёнными выше приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования проектом Программы предусмотрены нижеописанные мероприятия по оптимизации улично-дорожной сети.

Программой даются предложения по формированию сети магистральной улично-дорожной сети в соответствии с нормативами.

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах сельского населенного пункта и сельского поселения принимаются в соответствии со СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Параметры уличной сети в пределах муниципального образования

Таблица 4.

Категория сельских улиц и дорог	Основное назначение	Расчётная скорость движения км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Ширина пешеходной части тротуара, м
Поселковая дорога	Связь сельского поселения с внешними дорогами общей сети	60	3,5	2	-
Главная улица	Связь жилых территорий с общественным центром	40	3,5	2 - 3	1,5 – 2,25
Улица в жилой застройке основная	Связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением	40	3,0	2	1,0 – 1,5
второстепенная (переулок)	Связь между основными жилыми улицами	30	2,75	2	1,0
проезд	Связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей	20	2,75 – 3,0	1	0 – 1,0

Хозяйственный проезд, скотопрогон	Прогон личного скота и проезд грузового транспорта к приусадебным участкам	30	4,5	1	-
-----------------------------------	----------------------------------------------------------------------------	----	-----	---	---

В основу построения улично-дорожной сети положена идея увеличения числа связей между существующими и планируемыми районами муниципального образования и включение улично-дорожной сети в автодорожную систему региона.

При проектировании улиц и дорог в районах нового жилищного строительства необходимо соблюдать проектную ширину улиц в красных линиях, что позволит избежать в дальнейшем реализации дорогостоящих мероприятий по изъятию земельных участков и сноса объектов капитального строительства с целью расширения улиц. Проектируемые улицы должны размещаться таким образом на рельефе, чтобы было выполнено требование соблюдения нормативных уклонов. Необходимо уделять особое внимание проектированию и строительству основных улиц в условиях наличия сложных геоморфологических факторов.

Уровень транспортного обеспечения существенно влияет на градостроительную ценность территории. Задача развития транспортной инфраструктуры - создание благоприятной среды для жизнедеятельности населения, нейтрализация отрицательных климатических факторов, снижение социальной напряженности от транспортного дискомфорта.

При проектировании улично-дорожной сети максимально учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития населенных пунктов, предусмотрены мероприятия по исключению имеющихся недостатков. Введена четкая дифференциация улиц по категориям в соответствии с таблицей 9 СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Генеральным планом предложено строительство новых, ремонт и реконструкция уже существующих улиц и дорог. Ширина проезжей части поселковых дорог и главных улиц – 7 м улиц в жилой застройке, проездов и улично-дорожной сети за расчетный срок – 6 м. Проектом предлагается дорожная одежда с покрытием из асфальтобетона.

В проекте принята следующая классификация улично-дорожной сети на территории муниципального образования «Первомайское»:

Таблица 5.

Основные показатели улично-дорожной сети

№	Тип покрытия	Ед.изм.	Кол-во		
			2016	I этап	II этап
1	Асфальт	км	15,29	15,29	54,21
2	Гравий	км	3,01	9,46	0
3	Грунт	км	12,30	5,85	0

3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории муниципального образования. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 10% в год).

На территории муниципального образования «Первомайское» на расчетный срок предполагается проживание 7891 человек. Принятый уровень автомобилизации на расчетный срок в соответствии с требованиями п. 6.3. СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» составит 300 автомобилей на 1000 жителей. Таким образом, суммарное количество автомобилей составит 2367 штук.

Расчет объектов транспорта проведен в соответствии с СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» пункты 6.40, 6.41:

Техническое обслуживание и заправка горючим планируется осуществлять на ближайших станциях технического обслуживания автомобилей и автозаправочных станциях (АЗС) г. Ижевска.

3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Диспропорция роста перевозок к объемам финансирования дорожного хозяйства привели к существенному ухудшению состояния автомобильных дорог и, как следствие, к росту доли дорожно-транспортных происшествий, причиной которых служили неудовлетворительные дорожные условия. Ежегодно растет количество ДТП связанных с неудовлетворительными условиями дорог.

Потери от дорожно-транспортных происшествий, связанные с гибелью и ранениями людей, с повреждением автомобильного транспорта, влекут за собой расходы бюджетной системы на медицинское обслуживание, административные расходы и расходы по восстановлению технического оснащения дорог.

Четкое выполнение мероприятий Программы позволит снизить количество ДТП до 0 при создании удовлетворительных дорожных условий.

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

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет. Прогнозы на 2030 г. для муниципального образования «Первомайское» предполагают дальнейший рост легкового и грузового транспорта. Внутрипоселковая транспортная инфраструктура не справляется с большим количеством индивидуального автотранспорта: возникают заторы, проблемы с паркованием автомобилей. Также транспорт воздействует на окружающую среду, загрязняя атмосферу, изменяя климат, увеличивая бытовой шум. В связи с этим растет беспокойство по поводу воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. Возникающий риск для здоровья требует все более срочных действий для снижения негативного воздействия и связанного с ним риска. Включение вопросов защиты окружающей среды и охраны здоровья в политику для транспорта совершенно необходимо для обеспечения устойчивости развития и снижения заболеваемости.

Чтобы оценить важность проблемы, рассмотрим ряд факторов, неблагоприятно влияющих на здоровье.

Загрязнение атмосферы. Выбросы в воздух черного дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO₂), диоксид серы (SO₂) и озон (O₃)) приводят к множеству вредных проявления для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. Транспорт (автомобильный) служит самым главным источником бытового шума. Приблизительно 10 % населения подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ.

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

Психологическое и социальное воздействие. Психологическое и социальное воздействие транспорта часто не учитывают или недооценивают, несмотря на то, что оно может влиять на поведение при передвижении. Например, страх перед опасностью в связи с угрозой жизни, которую создает интенсивное движение транспорта, привел к тому, что все большее число родителей отвозит своих детей в школу на автомобиле. Одни лишь психологические и социальные механизмы, которые включаются ожидаемым воздействием

транспорта, могут приводить к заболеваниям. Каждое заболевание может повлечь за собой изменение ментального и социального статуса человека или действовать на группу людей. То есть психологическое состояние и социальное положение могут непосредственно влиять на воздействие на человека факторов стресса в окружающей среде.

Альтернативным решением проблемы может стать снижение привлекательности автомобиля. Автомобиль должен использоваться гораздо реже, не повседневно, т.е. когда автомобиль используется только для того, чтобы ездить на дачу и на закупки в магазины в выходные. Нет необходимости ездить на машине на работу. Чтобы это было так, необходимо одновременно повышать привлекательность общественного транспорта. Кроме того, необходимо расширять использование альтернативных способов передвижения, к которым относятся пешеходное и велосипедное.

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;

- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (не нефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

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

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;

- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль них для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

- обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

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

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

Приоритетными направлениями развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;
- развитие дорожного сервиса на территории сельского поселения для возможности получения квалифицированных услуг по сервисному обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.

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

5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономические параметры объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов)

5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение комплекса мероприятий.

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог, ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожной одежды проезжей части, реконструкции искусственных сооружений для приведения их характеристик в соответствие с параметрами автомобильных дорог на соседних участках, повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности.

В связи с тем, что воздушный, водный и железнодорожный транспорт на территории муниципального образования отсутствует, то и развитие инфраструктуры по этим видам транспорта не предусматривается.

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

В рамках задачи, предусматривающей создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, предусмотрены мероприятия, направленные на формирование устойчивых транспортных связей с соседними населенными пунктами, муниципальными образованиями, дорогами регионального и федерального значения.

Проектом генерального плана муниципального образования «Первомайское» предусмотрены следующие изменения во внешней транспортной сети:

- строительство автомобильной дороги регионального значения Ижевск – Первомайский (проспект Калашникова), протяженностью 17,5 км;
- строительство магистральной улично – дорожной сети в микрорайоне для многодетных семей, протяженностью 6,11 км;
- реконструкция автомобильной дороги межмуниципального значения «Ижевск-Первомайский-Нижний Вожой»;

-реконструкция автомобильной дороги Ижевск-Аэропорт-Первомайский предлагается в разных уровнях.

Таким образом, мероприятиями Программы в части развития внешнего транспорта будут следующие:

1. Учет в территориальном планировании муниципального образования мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения (весь период).

2. Обеспечение резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог (весь период).

3. Обеспечение соблюдения режима использования полос отвода и охранных зон автомобильных дорог (весь период).

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

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. В целях повышения безопасности дорожного движения и улучшения обслуживания пользователей предусмотрено обустройство автомобильных дорог местного значения объектами дорожного сервиса и другими предприятиями, оказывающими услуги участникам движения.

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности предусматривают меры по антитеррористической защищенности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и внедрению современного оборудования и технологий обеспечения безопасности.

Хранение автотранспорта на территории муниципального образования осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и агропромышленной зоне муниципального образования. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

1. Обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства (весь период);

2. Строительство автостоянок около объектов обслуживания (весь период);

3. Организация общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей (первая очередь – расчётный срок).

5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Для поддержания экологически чистой среды, при небольших отрезках для корреспонденции, на территории населённых пунктов Программой предусматривается система велосипедных дорожек и пешеходных улиц.

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

Мероприятия по данному разделу:

1. *Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением (расчётный срок - перспектива);*
2. *Устройство велодорожек в поперечном профиле главных улиц (расчётный срок – перспектива);*
3. *Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию без барьерной среды (весь период).*

5.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных хозяйств

В целях упорядочения организации дорожного движения:

Внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам местного значения, позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

5.6. Мероприятия по развитию сети дорог муниципального образования

В рамках задачи, предусматривающей меры по обеспечению устойчивого функционирования автомобильных дорог общего пользования местного значения, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задач муниципального заказчика Программы, направленные на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства муниципальной собственности, установление придорожных полос автомобильных дорог местного значения и обозначение их на местности, информационное обеспечение дорожного хозяйства, выполнение работ и оказание услуг, направленных на обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения, выполнение работ и оказание услуг, направленных на правовое обеспечение реализации Программы.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

на первую очередь (2020г.):

- расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- строительство тротуаров и пешеходных пространств для организации системы пешеходного движения;

на расчётный срок (2030г.):

- упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах муниципального образования, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
- строительство новых главных и основных автодорог;
- строительство улично-дорожной сети на территории муниципального образования нового жилищного строительства.

При планировании развития транспортной системы необходимо учитывать перспективное развитие транспортной системы района и региона в целом. Транспортная система 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 Программой предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления Завьяловского района и

органов государственной власти Удмуртской Республики по развитию транспортной инфраструктуры.

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

Мероприятиями в части развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

- проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения – 2017-2025 гг;
- строительство автомобильной дороги регионального значения Ижевск – Первомайский (проспект Калашникова), протяженностью 17,5 км – 2019-2031г.г.;
- комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров – 2016-2031 гг (в том числе, строительство магистральной улично – дорожной сети в микрорайоне для многодетных семей, протяженностью 6,11 км);
- реконструкция автомобильной дороги межмуниципального значения «Ижевск-Первомайский-Нижний Вожой»;
- реконструкция автомобильной дороги Ижевск-Аэропорт-Первомайский предлагается в разных уровнях (весь период).

Перечень мероприятий.

Таблица 6.

Наименование мероприятия	Местоположение объекта	Сроки реализации	Затраты (тыс. руб.)
Проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения	Муниципальное образование «Первомайское»	2017-2025г.г.	200
строительство автомобильной дороги регионального значения Ижевск – Первомайский (проспект Калашникова)	Муниципальное образование «Первомайское»	2019-2031г.г.	Согласно ПСД
комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров	Муниципальное образование «Первомайское»	2016-2031г.г.	Согласно ПСД
реконструкция автомобильной дороги межмуниципального значения «Ижевск-Первомайский-	Муниципальное образование «Первомайское»	2018-2020г.г.	Согласно ПСД

Нижний Вожой»			
реконструкция автомобильной дороги Ижевск-Аэропорт-Первомайский предлагается в разных уровнях (весь период)	Муниципальное образование «Первомайское»	2018-2031г.г.	Согласно ПСД

6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств республиканского бюджета, бюджета муниципального образования Завьяловский район и бюджета муниципального образования «Первомайское».

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2018-2027 годов будет определяться при подготовке проектно-сметной документации.

На реализацию мероприятий могут привлекаться также другие источники.

Мероприятия программы реализуются на основе государственных контрактов (договоров), заключаемых в соответствии с Федеральным законом "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

7. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Эффективность реализации Программы оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов.

Оценка результативности и эффективности Программы осуществляется по следующим направлениям:

- оценка степени достижения запланированных результатов, выраженных целевыми контрольными показателями по стратегическому направлению (для этого фактически достигнутые значения показателей сопоставляются с их плановыми значениями);

- оценка степени выполнения запланированных мероприятий в установленные сроки (выявления степени исполнения плана по реализации программы (подпрограммы) проводится сравнение фактических сроков реализации мероприятий плана с запланированными, а также сравнение фактически полученных результатов с ожидаемыми);

- оценка степени достижения целевых индикаторов и контрольных показателей по каждому из приоритетных направлений развития в корреспонденции с объемом фактически произведенных затрат на реализацию мероприятий (для выявления степени достижения запланированного уровня затрат фактически произведенные затраты на реализацию программы в отчетном году сопоставляются с их плановыми значениями).

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий Программы значений целевых показателей (индикаторов) Программы эффективность реализации Программы по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

- высокий (Е 95%);
- удовлетворительный (Е 75%);

неудовлетворительный (если значение эффективности реализации программы не отвечает приведенным выше уровням, эффективность ее реализации признается неудовлетворительной).

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий Программы осуществляется в рамках мониторинга.

Мониторинг Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры включает следующие этапы:

1. Периодический сбор информации о результатах выполнения мероприятий Программы, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры муниципального образования.

2. Анализ данных о результатах планируемых и фактически проводимых преобразований в сфере транспортной инфраструктуры.

Мониторинг Программы муниципального образования «Первомайское» предусматривает сопоставление и сравнение значений показателей во временном аспекте. Анализ проводится путем сопоставления показателя за отчетный период с аналогичным показателем за предыдущий (базовый) период.

По ежегодным результатам мониторинга осуществляется своевременная корректировка Программы. Решение о корректировке Программы принимается администрацией муниципального образования «Первомайское» по итогам ежегодного рассмотрения отчета о ходе реализации Программы или по представлению Главы муниципального образования «Первомайское».

Основные прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры

Таблица 7.

№	Перечень мероприятий	Единицы измерения	ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ	
			1 ОЧЕРЕДЬ	РАСЧЕТНЫЙ СРОК
Транспортная инфраструктура				
1	Строительство автомобильных дорог местного значения	км	12,31	18,41
2	Строительство автомобильных дорог межмуниципального значения	км	0	17,5
3	Реконструкция дорог местного значения	км	10,3	18,3

Перечень целевых показателей, используемых для оценки результативности и эффективности Программы (контрольные показатели реализации Программы):

- Отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, км;

- Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, %;

- Доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, единицы на 1 тыс. автотранспортных средств.

8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования «Первомайское»

Функциональный механизм реализации Программы включает следующие элементы:

- стратегическое планирование и прогнозирование (определение стратегических направлений, темпов, пропорций структурной политики развития хозяйственного комплекса муниципального образования в целом, его важнейших отраслевых и межотраслевых комплексов), трансформированное в систему программных мероприятий (проектов) и плановых показателей их результативности;
- переход к программно-целевому бюджетированию с выстраиванием процессов планирования бюджета Программы от стратегических целей через долгосрочные региональные и муниципальные программы (далее – функциональные программы) до конкретных мероприятий, исполнения бюджета Программы в разрезе муниципальных функциональных программ, а также региональных функциональных программ, содержащих мероприятия, реализуемые на территории муниципального образования; мониторинга достижения поставленных в рамках каждой функциональной программы целей и реального влияния их на поставленные стратегические цели развития;
- экономические рычаги воздействия, включающие финансово-кредитный механизм Программы, ее материально-техническое обеспечение и стимулирование выполнения программных мероприятий;
- правовые рычаги влияния на экономическое развитие (совершенствование нормативной правовой базы и механизмов правоприменения на федеральном, региональном и муниципальном уровне, включая в том числе предложения по мерам совершенствования налогового и технического регулирования, совокупность нормативных правовых документов федерального, областного и муниципального уровня, способствующих деловой и инвестиционной активности, а также регулирующих отношения федеральных, областных и муниципальных органов, заказчиков и исполнителей в процессе реализации мероприятий и проектов Программы);
- организационная структура управления Программой (определение состава, функций и согласованности звеньев административно-хозяйственного управления), в том числе распределение полномочий и ответственности между участниками реализации Программы, необходимых и достаточных для достижения целей Программы;
- регулярная оценка результативности и эффективности реализации Программы с возможностью корректировки действий участников реализации.