

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 14.08.2019

п. Балахта

№ 141-1

Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования поселок Балахта Балахтинского района Красноярского края на 2019-2033 годы

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 03.08.2018 №340-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», в связи с постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», руководствуясь статьей 19 Устава поселка Балахта

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования поселок Балахта Балахтинского района Красноярского края на 2019-2033 годы согласно приложению.
2. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.
3. Постановление вступает в силу со дня подписания, подκειται размещению на официальном сайте администрации поселка Балахта [http://bdu.su\(balaha.bdu.su\)](http://bdu.su(balaha.bdu.su)).



Т.В.Иванцова

Глава поселка Балахта

2019 год

**ПРОГРАММА  
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ  
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
ПОСЕЛОК БАЛАХТА БАЛАХТИНСКОГО  
РАЙОНА КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ  
на 2019 – 2033 годы**

Заказчик:

Администрация поселка Балахта Балахтинского района Красноярского края

Юр. адрес: 662340 Красноярский край, Балахтинский район, п. Балахта,

ул. Молодегвардейцев, д.4

Почтовый адрес: 662340 Красноярский край, Балахтинский район, п. Балахта,

ул. Молодегвардейцев, д.4

Работчик:

Индивидуальный предприниматель Крылов Иван Васильевич

Юридический адрес: 160024, г. Вологда, ул. Фрязиновская 33-13

Фактический адрес: 160000, г. Вологда, ул. Пречистенская набережная, д.72, оф. 1Н



Крылов И.В.

5	ВВЕДЕНИЕ
7	ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ
10	1.1 Анализ положения Красноярского края в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения муниципального образования поселок Валяхта в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации
10	1.2 Социально-экономическая характеристика муниципального образования поселок Валяхта
12	1.3 Характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса
14	1.3.1 Автомобильный транспорт
16	1.3.2 Воздушный транспорт
16	1.3.3 Воздушный транспорт
16	1.3.4 Железнодорожный транспорт
16	1.3.5 Трубопроводный транспорт
16	1.4 Характеристика сети дорог муниципального образования поселок Валяхта, параметры дорожного движения
23	1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в муниципальном образовании поселок Валяхта. Обеспеченность парковками (парковочными местами)
24	1.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока
26	1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения
27	1.8 Характеристику движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств
28	1.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения
29	1.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения
32	1.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры муниципального образования поселок Валяхта
35	1.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования поселок Валяхта
37	1.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры
39	2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ПОСЕЛОК ВАЛЯХТА
39	2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития
40	2.2 Прогноз транспортного спроса муниципального образования поселок Валяхта, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта
42	2.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта
42	2.4 Прогноз развития дорожной сети
43	2.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения
44	2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения
45	2.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения
46	3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДУСМАТВОМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ..... 49

4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта..... 49

4.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов..... 50

4.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие сети автопарковочного пространства..... 50

4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения..... 51

4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортные средства коммунальных и дорожных служб..... 52

4.6. Мероприятия по развитию сети дорог муниципального образования поселок Баяхта..... 52

5. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ..... 54

5.1. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перепропускности дорог и (или) их участков..... 54

5.2. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем..... 55

5.3. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровью населения..... 55

5.4. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности..... 57

6. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ..... 59

7. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДУСМАТВОМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ..... 60

8. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ..... 64

9. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ПОСЕЛОК БАЯХТА..... 68

## ВВЕДЕНИЕ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселений, который предусматривает также 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 муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Реализация программы должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Одним из основополагающих условий развития муниципального образования является комплексное развитие транспортной инфраструктуры. Станом, преимущественно является комплексное развитие транспортной инфраструктуры. Станом, преимущественно является комплексное развитие транспортной инфраструктуры. Станом, преимущественно является комплексное развитие транспортной инфраструктуры.

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

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

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей услугами, снижение 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 соответствия с нормативами территориального проектирования;
- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с транспортными грузами на территории муниципального образования;
- обеспечение условий для управления транспортным спросом;
- создание благоприятных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
- создание благоприятных условий развития транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Важнейшие 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. Таким образом, программа является прогнозно-плановым документом; во-первых, формулирующим и увязывающим по срокам, финансовым, трудовым, материальным и прочим ресурсам реализацию стратегических приоритетов в сфере развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, во-вторых, формирующим плановую основу взаимодействия органов местного сообщества, обеспечивающего и реализацию стратегических приоритетов, и тем самым обеспечивающее функционирование экономического и социального секторов муниципального образования.

**ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ**

<p align="center">Наименование программы</p>	<p>Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования поселок Балахта Балахинского района Красноярского края на 2019-2033 годы.</p>
<p align="center">Основание для разработки программы</p>	<p>- [редостроительный кодекс РФ;          - Федеральный закон от 3 августа 2018 г. № 340-ФЗ «О внесении изменений в [редостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации];          - Генеральный план муниципального образования поселок Балахта Красноярского края на период до 2033 года;          - Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».</p>
<p align="center">Заказчик (полное и сокращенное наименование)</p>	
<p align="center">Исполнитель</p>	<p>Индивидуальный предприниматель Крылов Иван Васильевич (далее – Исполнитель)          160024, Вологодская область, г. Вологда, ул. Фрезинцовская 33-13          тел: 8 8172 503 532</p>
<p align="center">Цели и задачи программы</p>	<p><i>Цель программы:</i>          Сбалансированное комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры муниципального образования поселок Балахта в соответствии с текущими и перспективными потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения, в целях повышения качества услуг и улучшения экологического состояния муниципального образования.</p> <p><i>Задачи программы:</i>          - Обеспечение инвестиционной привлекательности транспортной инфраструктуры.          - Повышение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, торгических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории муниципального образования.</p> <p>- Эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.          - Определение потребности объемов и стоимости строительства и реконструкции транспортной инфраструктуры.          - Разработка перечня мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.          - Разработка мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры.</p> <p>[Ключевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры включают технико-экономические, финансовые и социально-экономические показатели развития</p>



<p>Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:</p> <p>1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры.</p> <p>Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.</p> <p>2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</p> <p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели транспортных-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.</p> <p>3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог.</p> <p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели транспортных-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.</p> <p>искусственных сооружений на них.</p> <p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели транспортных-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.</p>	<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, проектированию, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры</p>
<p>транспортной инфраструктуры, в том числе показатели безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- финансовое обеспечение исполнения программы</li> <li>- количество маршрутов общественного автомобильного транспорта</li> <li>- охват населенных пунктов регулярным автомобильным сообщением</li> <li>- пассажирооборот общественного автомобильного транспорта</li> <li>- число обустроенных остановочных площадок</li> <li>- протяженность пешеходных тротуаров</li> <li>- протяженность улично-дорожной сети</li> <li>- обеспеченность парковочным пространством</li> <li>- реконструкция автомобильных дорог местного значения</li> <li>- строительство автомобильных дорог местного значения</li> <li>- уровень автомобилизации населения</li> <li>- обеспеченность населения объектами транспортной инфраструктуры</li> <li>- число зарегистрированных III</li> </ul>	<p>программы</p>

<p>Объем финансирования Программы составляет в 2019-2033 годах – 863968 тысяч рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечение внебюджетных источников. Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2019 – 2033 годах, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.</p> <p>Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода</p>	<p>Объемы и источники финансирования программы</p>
<p>Мероприятия Программы охватывают период 2019 – 2033 годы. 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. Этапы реализации программы:</p> <p>I этап: 2019-2023 гг.; II этап: 2024-2033 гг.</p>	<p>Срок и этапы реализации программы</p>
<p>4. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и категориях дорог. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.</p> <p>5. Мероприятия по организации дорожного движения. Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.</p> <p>6. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных и велосипедных дорожек. Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения.</p>	

## 1 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

1.1 Анализ положения Красноярского края в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положений муниципального образования поселок Балахта в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Красноярский край — субъект Российской Федерации в Сибирском федеральном округе; относится к Восточно-Сибирскому экономическому району. Является вторым по площади субъектом России и крупнейшим из краев. Площадь его составляет 2 366 797 км<sup>2</sup>; он чуть меньше площади крупнейшего африканского государства Алжир и чуть больше площади второго по величине африканского государства Демократической Республики Конго.

Образован 7 декабря 1934 года. Административный центр — город Красноярск. В границах практически полностью совпадает с Енисейской губернией.

Граничит с Республикой Якутией и Иркутской областью на востоке, с Тывой и Хакасией на юге, с Кемеровской, Томской областями, Ханты-Мансийским и Ямало-Ненецким автономными округами на западе.

Красноярский край является крупным транспортно-распределительным и транзитным узлом Сибирского федерального округа. Транспортный комплекс края представлен всеми видами транспорта, включая трубопроводный.

### Краткая характеристика муниципального образования поселок Балахта

На основании Закона, принятого Законодательным Собранием Красноярского края 18.02.2005г. №13-3005 «Об установлении границ и наделении соответствующим статусом муниципального образования Балахтинский район и входящих в его границы иных муниципальных образований», статусом городского поселения наделено муниципальное образование поселок Балахта. В состав МО входит городской населенный пункт рабочий поселок Балахта (административный) и сельские населенные пункты: деревня Марьясово, деревня Стоячки, деревня Таловая.

Рабочий поселок Балахта одновременно является и административным центром района. В Балахте находится районная администрация, администрация МО, Глава района, Глава администрации района, Глава МО и Балахта является официальным местом пребывания Балахтинского районного Совета депутатов и поселкового Совета депутатов.

МО п. Балахта расположено в центральной части Балахтинского района и территориально граничит: на З с Тюльковским с/с, на СЗ с Елювским с/с, на С с Большесельским с/с, на В и ЮВ с Огурским с/с, на Ю с Красноярским с/с, на ЮЗ граница муниципального образования совпадает с границей района, по другую сторону которой, расположен Новоселовский район.

Связь р. п. Балахта с г. Красноярском осуществляется по автомобильной дороге регионального значения «ЕНИСЕЙ - Балахта» и автомобильной дороге федерального значения Р-257 (М-54 «Енисей»).

Общая площадь МО п. Балахта составляет 48689,5 га. Из них земли сельскохозяйственного назначения - 39869,04 га, земли населенных пунктов - 1238,43 га, земли промышленности, энергетики, транспорта, связи и пр. - 58,9 га, земли лесного фонда - 7109,98 га, земли водного фонда - 413,15 га.

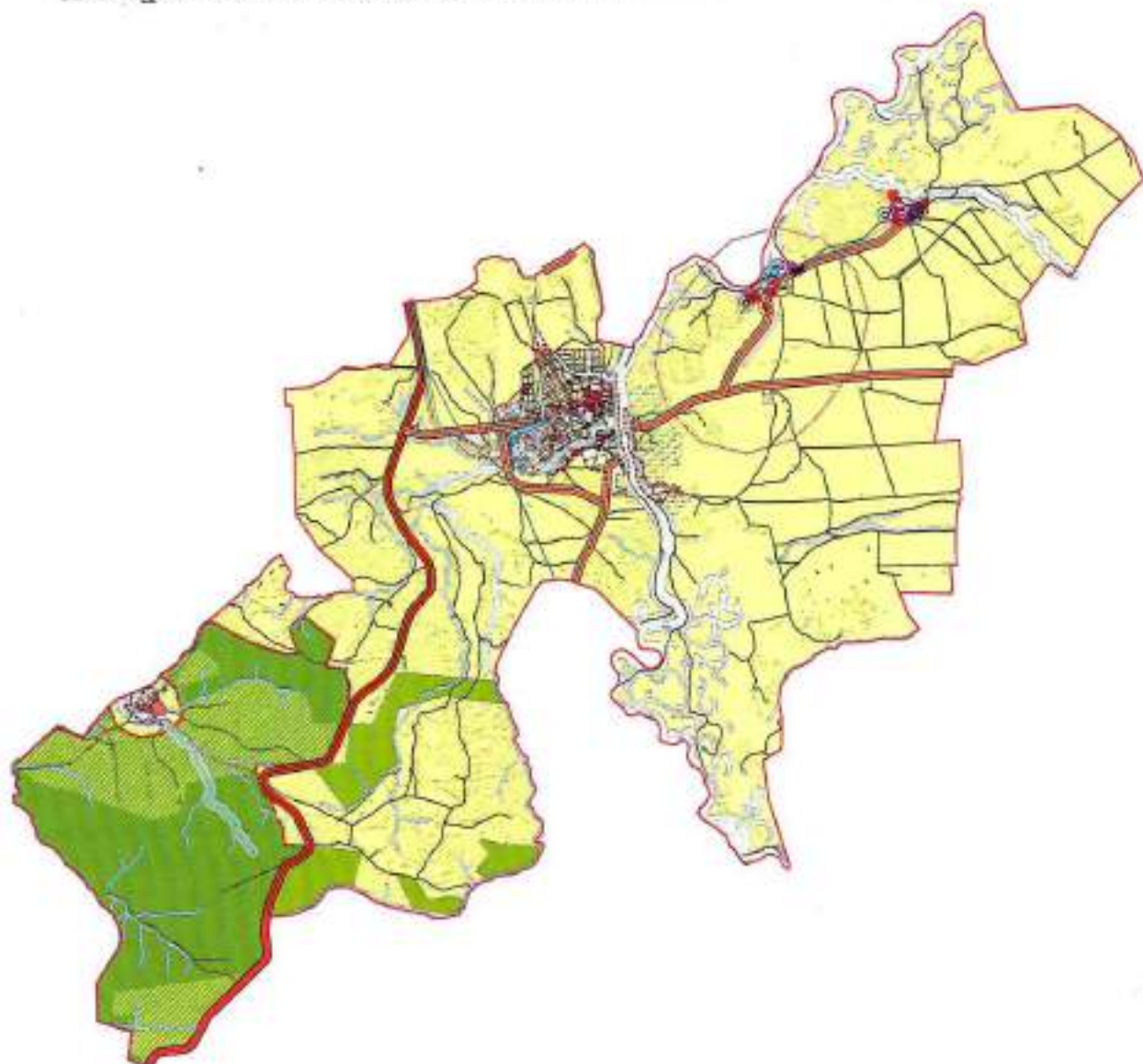
Средняя температура самого холодного месяца -  $21,0^{\circ}\text{C}$

Осень наступает в первой половине сентября. Зима приходит в самом конце октября - начале ноября и имеет продолжительность около 5,5 месяцев. Зatok арктического воздуха на этой территории наблюдается редко. Наиболее часто сюда поступают массы полярного воздуха, которые в зимних условиях над поверхностью быстро охлаждаются. Поддерживаемые антициклоническим типом погоды наблюдаются инверсии, температуры в это время опускаются ниже минуса  $40^{\circ}\text{C}$ . Отопительный сезон продолжается с середины сентября по середину мая месяца. Весна наступает в середине апреля, лето приходит в конце мая. Продолжительность безморозного периода до 105 дней.

Климат района резко континентальный, с продолжительной суровой зимой и жарким летом. Амплитуда годового хода  $34 - 38^{\circ}\text{C}$ . Преобладающее направление ветров - юго-западное. Климатическая характеристика приводится по данным метеостанции «Батахта». В соответствии со СНиП 23-01-99 «Строительная климатология» Батахтинский район относится к I климатическому району с подрайоном I B и характеризуется среднемесячной температурой в январе от  $-14^{\circ}$  до  $-28^{\circ}\text{C}$ , в июле от  $+12^{\circ}$  до  $+21^{\circ}\text{C}$ .

#### Климат

Рисунок 1.1 Границы территории муниципального образования поселок Батахта



В настоящее время состояние развития малого бизнеса в МО п. Балахта уже можно охарактеризовать как серьезный резерв развития экономики и улучшения социального климата. Это наиболее динамично развивающийся сектор экономики сельского хозяйства. Развитие означает быстрое создание новых рабочих мест, оживление на товарных рынках, появление самостоятельных источников дохода у значительной части экономически активного населения.

Предприятия расположены в административном центре района п.п. Балахта. Отрасль промышленности представлена в основном переработкой сельскохозинвентарной продукции.

Сельскохозинвентарное производство на территории муниципального образования представлено в основном отраслью растениеводства. Производством продукции животноводства занимаются только личные подсобные хозяйства.

Аграрный комплекс муниципального образования п. Балахта представлен крестьянско-фермерскими хозяйствами и личными подсобными хозяйствами. Важной особенностью географического положения Балахтинского района является его местонахождение в центре земледельческой части Красноярского края с благоприятными агроклиматическими ресурсами и плодородными почвами.

Важной особенностью географического положения Балахтинского района является его местонахождение в центре земледельческой части Красноярского края с благоприятными агроклиматическими ресурсами и плодородными почвами.

#### Анализ экономической ситуации

**1.2 Социально-экономическая характеристика муниципального образования посела Балахта, характеристика транспортной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса**

А в целом, природно-климатические условия района способствуют аграрно-промышленному и рекреационному развитию.

По степени благоприятности основных климато-рекреационных факторов (ландшафтно-климатическая зона, число часов солнечного сияния, длительность периода с оптимальной температурой) рассматриваемая территория относится к благоприятной для рекреации.

К неблагоприятным условиям относятся жаркие летние периоды, за которые в течение 10 дней и более не выпадают осадки, что ведет к иссушению почвы и растений, а также, способствует возникновению лесных пожаров.

Основным экстремальным климатическим показателем атмосферной коррозии служит продолжительность периода общего увлажнения поверхности, которая приходится на август месяц (до 400 часов).

Территория района число дней со среднесуточной температурой воздуха ниже  $-15^{\circ}\text{C}$  превышает 70 дней в год. Максимальная глубина промерзания 2,5м.

Преобладающее направление ветров юго-западное, западное. Средняя скорость ветра 2-3,0 м/сек., максимум 40 м/сек. во время прихода циклонов. Среднее количество осадков за теплый период (июль-август) составляет 337 мм, из них, в холодный период (февраль-март) выпадает 17%. Высота снежного покрова 10-25 см.

Абсолютный максимум температуры  $+36^{\circ}\text{C}$ .  
Абсолютный минимум температуры воздуха  $-56^{\circ}\text{C}$   
Средняя температура самого жаркого месяца  $+18^{\circ}\text{C}$

### Демографическая ситуация и анализ численности населения

Важным показателем демографической ситуации в муниципальном образовании поселок Балахта является половозрастная структура населения. Необходимо отметить, что прогноз миграционной составляющей движения населения должен производиться не только на основе экстраполяции динамики предыдущих лет, но и с учетом перспектив развития рынка рабочей силы в населенном пункте, то есть житейской трудоспособного возраста.

Таблица 1.1

Численности населения за период 2014-2018 гг.

Населенный пункт	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
п/т. Балахта	7224	7057	6866	6699	6595	6490	6457
д. Олоньки	17	16	14	12	17	19	7
д. Марьково	180	179	181	183	179	182	128
д. Таповая	200	201	210	218	189	175	147

Сложившаяся демографическая ситуация характеризуется, как стабильно ухудшающаяся, с проблемами характерными для всего Балахтинского района.

### Оценка транспортного спроса

Потребность в передвижении называют транспортным спросом. Он выражается в виде пассажиропотоков, грузопотоков, пешеходных потоков, объемов движения и перевозок, общей подвижности населения. При этом вся инфраструктура поселкового транспорта, подвижной состав и другие составляющие (или комплекс параметров, их характеристизирующих) - транспортное предложение. Транспортное предложение на прямую воздействует на транспортный спрос, при качественной модернизации транспортной системы или отменяет ее элементы всегда наблюдается рост или нивых показателей транспортного спроса. Транспортный спрос определяется показателями транспортной подвижности населения. Подвижность населения во многом определяет эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения. Потребность человека в передвижении зависит от уровня развития общества, социальной структуры, уровня жизни, характера населения по территории муниципального образования, культурно-бытовых потребностей, концентрации мест жительства и мест работы, градостроительного развития территории.

В основе оценки транспортного спроса лежит анализ передвижения населения с определенными целями к объектам туризма. Можно выделить основные группы объектов туризма:

- Объекты социальной сферы. Учебные - поездки учащихся в учебные заведения и обратно. Доля передвижений, в соответствии с этой целью, составляет 15-25%. Культурно-бытовые - поездки по различным линиям и бытовым нуждам, выполняющиеся изолированными и зависящие от доходов, социального статуса, рода занятий, возраста и др.

- Объекты трудовой деятельности. Служебные - поездки в рабочее время при производственной необходимости или выполнении служебных обязанностей. Трудовые - поездки на работу, с работы. Эти передвижения наиболее устойчивые и составляют 50-60%.

- Узловые объекты транспортной инфраструктуры. К ним можно отнести железнодорожные станции.

Передвижение населения на территории муниципального образования имеет сложную комбинированную структуру. Сочетается как пешеходные, так и транспортные передвижения, включающие в себя влияющие и ответственные транспорт. Выбор

По территории МО, в meridionalном направлении, проходит дорога федерального значения Р-257 «Енисей», имеющей маршрут «Красноярск - Абакан - Кызыл - граница с Монголией».

ТО и ЧС, несомненно и здравоохранения. Пассажирыские перевозки не осуществляются. Взлетно-посадочная полоса и вертолетная площадка. Оба объекта используются по линии Емельяново на расстоянии 160 км. На территории МО, вблизи д. Таювая, находится ближайший аэропорт федеральных и международных линий находится в д. п.

Ужур - составляет примерно 124 км.

Расстояние от границы МО п. Балахта до ближайшей железнодорожной станции г.

Особым видом транспорта, на территории муниципалитета, как и на территории всего Балахтинского района является автомобильный транспорт.

параметрам потребности транспортных услуг.

транспортной системы, которая по своим свойствам должна отвечать заданным сферам. С другой стороны, экономика и общество формируют потребности в развитии необходимым условием жизнедеятельности экономического комплекса и социальной эффективное функционирование транспорта, с одной стороны, является

преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования. перемещающая грузы и людей, а в первую очередь, межотраслевая система, социальных, экономических, внешнеполитических целей. Транспорт - не только отрасль, условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения

Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые

### инфраструктуры по видам транспорта

## 1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной

итогом конкурса.

Допуск на муниципальную маршрутную сеть на право осуществления регулярных маршрутных перевозок пассажиров по муниципальным маршрутам осуществляется по

пассажирыские перевозки и индвигуальные предприниматели в режиме «такси».

В транспортной отрасли действуют регулярные муниципальные автомобильные маршруты стабильный рост транспортного спроса.

знаниями и необходимостью дальнейшего развития. На срок действия программы пассажирского обслуживания транспортного свидетельствует о его высокой социальной организованности в соответствии с социальными потребностями населения. Рост существующим программам, сеть пригородных маршрутов общественного транспорта значимых объектов для населения. Пешеходное движение организовано по [рациональная политика направлена на соблюдение уровня доступности социальное- потребности населения, что приводит к достаточному высокому уровню автомобилизации.

стабильным и высоким уровнем транспортного спроса. Этому способствует плановое развитие транспортной инфраструктуры. Линия-дорожная сеть удовлетворяет основным

Муниципальное образование поселок Балахта характеризуется достаточно

территории, уровень автомобилизации, состояние пассажирских и др. состояние развития транспортной системы, качество транспортного обслуживания, субъектура, принадлежность к социальному классу, психологические (мотивация), экономическое положение, образ жизни, представления о себе, культурные (культура, референтной группе), личностные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий, факторы: социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к

### 1.3.1. Автомобильный транспорт

Одним из важнейших условий устойчивого развития экономики является опережающее развитие транспортной системы (транспортная инфраструктура и дорожное хозяйство), способствующее росту товарооборота, повышению уровня производительности и социальной кооперации, эффективности использования производственных мощностей и ресурсов, оптимизации структуры экономики. Транспортная система должна отвечать требованиям надежности, безопасности и доступности всех составляющих ее систем и обеспечивать предоставление транспортных услуг потребителям с минимальными для них затратами, с высоким качеством, в полном объеме и в кратчайшие сроки.

Автомобильные дороги являются важнейшей частью транспортной системы муниципального образования поселок Балахта. От уровня транспортно-эксплуатационного состояния и развития сети автомобильных дорог общего пользования и общего пользования местного значения (вне границ населенного пункта) во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста, улучшения условий предпринимательской деятельности и повышения качества жизни населения муниципального образования поселок Балахта.

Региональные дороги представляются дорогами:

- «Балахта – Виленка» (общей протяженностью по району - 27,8 км с асфальтобетонным покрытием);
- «Шарыпово – Ужур - Балахта» (общей протяженностью по району - 68,0 км с асфальтобетонным покрытием);
- «Енисей - Балахта» (общей протяженностью по МО п. Балахта - 4,2 км с асфальтобетонным покрытием);
- «Обход Балахты» (общей протяженностью по МО п. Балахта - 7,07 км с асфальтобетонным покрытием);
- «Полезьд к Марьясово» (общей протяженностью по МО п. Балахта - 9,0 км, в том числе: 6,6 км с асфальтобетонным покрытием, 2,4 км - с гравийным покрытием);

Полезьдная дорога от федеральной трассы до деревни Олоньки местного значения и имеет гравийное покрытие. Общая протяженность дороги - 5,34 км. На автодороге «Шарыпово – Ужур - Балахта», в границах МО имеется два мостовых перехода. Один мост построен на р. Чулым, второй - на р. Балахта (Балахта 1-я). Оба объекта выполнены из сборных железобетонных конструкций.

Автомобильная дорога федерального значения Р-257 «Енисей» (в границах района) и дороги регионального значения «Обход Балахты» и «Енисей - Балахта» имеют III категорию. Дороги регионального значения «Шарыпово – Ужур - Балахта», «Балахта – Виленка» - IV категорию, «Полезьд к Марьясово» - V категорию.

В целом, состояние дорог обеспечивает условия для развития населенных пунктов, нормальных пассажирских и грузовых перевозок.

Протяженность автомобильной дороги Р-257 «Енисей», по территории МО, составляет 31,703 км.

На 01.01.2014 г. на территории МО п. Балахта зарегистрировано 4654 легковых автомобиля, из них: в р. п. Балахта - 4502 ед., в п. Таловая - 74 ед., в п. Марьясово - 70 ед., в п. Олоньки - 8 ед.

Целью развития сети автомобильных дорог, как составляющей единой транспортной системы, является приведение ее уровня в соответствие с потребностями экономики и населения муниципального образования и края.



**Улично-дорожная сеть муниципального образования поселок Балахта**

Наименование дороги (направление)			Протяженность в границах гп, км	Тип покрытия
Федерального значения				
«Енисей» Р-257			31,703	Усовершенствованное капитальное
Регионального значения				
Балахта – Виленка			-	-
Шарыпово – Ужур - Балахта			-	-
Енисей - Балахта			4,2	-
Обход Балахты			7,07	-
Полезд к Марьясово			9,0	-
Местного значения				
Полездная дорога от федеральной трассы до деревни Олонки			5,34	-

Список дорог федерального, регионального (проходящие в границах муниципального образования)

Таблица 1.3

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	2018
1	Протяженность автомобильных дорог общего пользования на конец года, в том числе:	км	85,842
1.1	Федерального значения	км	-
1.2	Регионального значения	км	-
1.3	Межмуниципального значения, в т.ч.	км	-
1.4	Местного значения, в т.ч.:	км	85,842
1.4.1	УДС	км	85,842
1.4	Земные в/д	км	0
1.5	Ведомственные в/д	км	0

Основные характеристики протяженности дорог

Таблица 1.2

Общая характеристика дорожной сети на территории муниципального образования поселок Балахта представлена в таблице 1.2

**1.4. Характеристика сети дорог муниципального образования поселок Балахта, параметры дорожного движения.**

На момент разработки программы информации о существующих магистральных трубопроводах, проходящих в границах муниципального образования поселок Балахта отсутствует.

**1.3.5. Трубопроводный транспорт**

По территории муниципального образования поселок Балахта железнодорожный транспорт не функционирует, железная дорога отсутствует.

**1.3.4. Железнодорожный транспорт**

На территории муниципального образования поселок Балахта вертолетные площадки и взлетно-посадочные полосы отсутствуют.

**1.3.3. Воздушный транспорт**

На территории муниципального образования поселок Балахта водный транспорт не функционирует.

**1.3.2. Водный транспорт**

Категория	Наименование улицы	Протяженность, км	Площадь покрытия, м <sup>2</sup>	Тип покрытия
Сельских улиц и дорог	Ул. Заречная	1,000	8,0	а/б
	Ул. Ленина	4,400	7,0	а/б
Главная улица	Ул. Таговая, ул. Дружбы	1,125	6,0	грав.
	Ул. Марьясово ул. Центральная	1,230	6,0	грав.
	Ул. Огоньки ул. Тажанная	0,980	5,0	грав.
	Ул. 60 лет Октября	0,243	8,0	грав.
	Ул. Автомобилистов	0,300	8,0	а/б
	Ул. Комсомольская	0,620	7,0	а/б
Основная улица в жилой застройке	Ул. Молодежарских	1,500	7,0	а/б
	Ул. Мухоморова	1,600	7,0	а/б

## ПУНКТОВ

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципалитетного образования поселок Валахта, расположенных в границах населенных

пунктов

Таблица 1.4

В р. п. Валахта имеется два моста. Один мост находится по ул. Ленина, на р. Валахта (Валахта 1-я), второй – по ул. Ленина, ул. Тракторная, на р. Чулым. Оба сооружения находятся в удовлетворительном состоянии.

Искусственные сооружения представляются мостами, водопропускными трубами:

Средняя ширина проезжей части магистральных улиц составляет около 9,0 м, средняя ширина проезжей части улиц местного значения – 7,2 м.

пронесения.

Многие улицы не имеют тротуары, поэтому пешеходы вынуждены пользоваться проезжей частью улицы, что увеличивает количество дорожно – транспортных происшествий.

внешние направления.

Магистральными улицами в п. Валахта являются следующие улицы: Дивногорская, Заречная, Ленина, Мухоморова, Тракторная, Карта Маркса, которые обеспечивают выход на

работу автомобильного транспорта.

Улично-дорожная сеть, как элемент поселковой инфраструктуры, обеспечивает

- Улично-дорожная сеть п. Таговая – 2,11 км.

- Улично-дорожная сеть п. Марьясово – 0,64 км;

- Улично-дорожная сеть п. Огоньки – 1,4 км;

- Улично-дорожная сеть п. Валахта – 33,001 км;

находящимся в собственности у населения. Всего протяженность улиц в поселках муниципалитетного образования поселок Валахта: 85,335 км, из них:

Основной состав транспортных средств представляют легковые автомобили, находящиеся в собственности у населения. Всего протяженность улиц в поселках

Тракторная, на р. Чулым. Оба сооружения находятся в удовлетворительном состоянии

находится по ул. Ленина, на р. Валахта (Валахта 1-я), второй – по ул. Ленина, ул. не удовлетворительном состоянии. В р. п. Валахта имеется два моста. Один мост находится в р. п. Валахта удовлетворительное. Улицы деревень находятся в состоянии улиц с асфальтобетонным покрытием – 29,51 км. Техническое состояние проезжей части улиц имеют асфальтобетонное, но преимущественно гравийное покрытие. В сельских населенных пунктах – гравийное покрытие. Общая

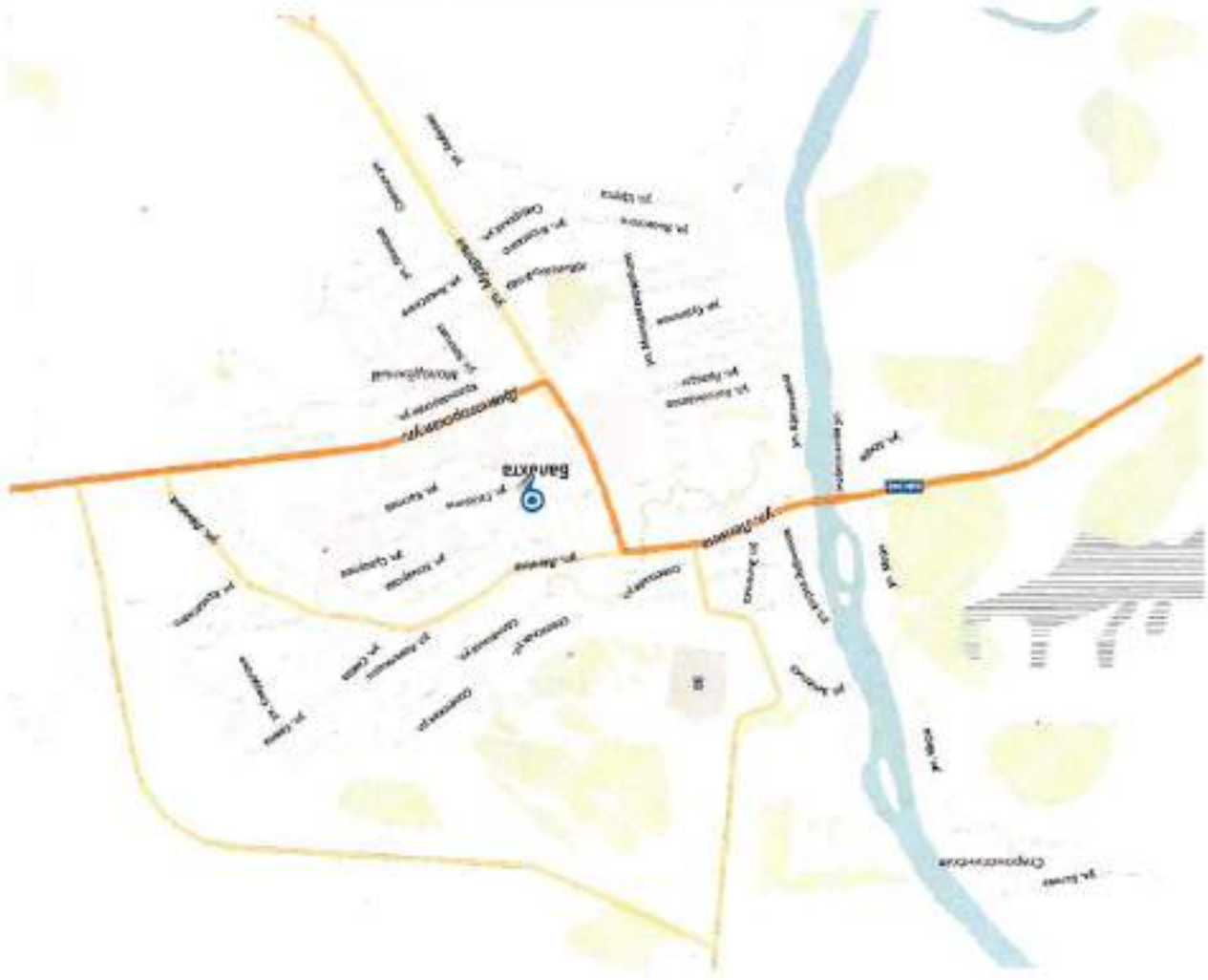
отдельных участках до 40 км/ч.

Дороги, расположенные в границах населенных пунктов, имеют скоростной режим движения, в соответствии с п. 10.2 ПДД, который составляет 60 км/ч с ограничением на

Категория сельских улиц и двор	Наименование улицы	Протяженность, км	Площадь, м <sup>2</sup>	Тип покрытия
	Ул. Советской армии	1,240	8,0	а/б
	Ул. Сурикова	0,600	8,0	а/б
Брошенная улица в жилой застройке	Ул. Валятинская	0,250	5,2	р/ас.
	Ул. Белова	1,100	6,5	р/ас.
	Ул. Бобова	0,420	7,0	р/ас.
	Ул. Болгова	1,000	7,0	а/б
	Ул. Борисевича	0,820	6,5	а/б
	Ул. Бойкова	0,680	6,5	р/ас.
	Ул. Бельны	0,600	6,5	р/ас.
	Ул. Галкина	0,930	7,0	р/ас.
	Ул. Держинского	0,520	6,5	р/ас.
	Ул. Диннотгорская	1,100	8,0	а/б
	Ул. Друзьбы	0,250	7,0	р/ас.
	Ул. Ерофеева	0,420	7,0	р/ас.
	Ул. Жданова	0,420	6,5	р/ас.
	Ул. З. Космодемьянской	0,350	6,5	р/ас.
	Ул. К. Индикхта	0,600	6,0	р/ас.
	Ул. К. Маркса	0,600	8,0	а/б
	Ул. Катнина	0,660	6,0	р/ас.
	Ул. Каткова	1,350	7,0	а/б
	Ул. Кирова	0,260	6,5	р/ас.
	Ул. Комарова	0,840	6,5	р/ас.
	Ул. Космонавтов	0,620	8,0	р/ас.
	Ул. Котовского	0,580	6,5	р/ас.
	Ул. Красногорская	0,640	7,5	р/ас.
	Ул. Крестьянская	0,700	6,5	р/ас.
	Ул. Лизы Чайкиной	0,680	6,4	р/ас.
	Ул. Лазо	0,280	7,0	р/ас.
	Ул. Мавковского	0,610	7,0	а/б
	Ул. Мелнотаров	0,140	6,0	р/ас.
	Ул. Мира	2,780	7,0	р/ас.
Ул. Мичурна	0,490	7,0	р/ас.	
Ул. Мозгана	0,500	6,5	р/ас.	
Ул. Молодотварцев	1,500	7,0	а/б	
Ул. Набережная	0,620	6,0	р/ас.	
Ул. Новая	0,500	6,5	р/ас.	
Ул. Новоселовская	0,680	7,0	р/ас.	
Ул. Некрасова	0,260	7,0	р/ас.	
Ул. Овражная	0,520	6,5	р/ас.	
Ул. Огера Колесого	0,260	6,5	р/ас.	
Ул. Персомальская	0,470	7,0	р/ас.	
Ул. Подстанция	0,100	6,0	а/б	
Ул. Прямая	0,680	6,0	р/ас.	
Ул. Правобережная	1,050	7,0	р/ас.	
Ул. Приморская	0,260	7,0	р/ас.	
Ул. Просвещения	0,380	7,0	р/ас.	
Ул. Победы	0,860	6,5	р/ас.	
Ул. Пушкина	0,320	6,5	р/ас.	
Ул. Революции	0,700	7,0	р/ас.	
Ул. Родинкова	0,433	7,0	р/ас.	
Ул. Салова	0,560	7,0	р/ас.	
Ул. Сверлова	0,540	6,5	р/ас.	
Ул. Светлая	0,900	6,5	р/ас.	
Ул. Сибирская	1,500	8,0	р/ас.	
Ул. Советская	2,680	8,0	а/б	
Ул. Солнечная	2,010	6,5	р/ас.	
Ул. Союза	1,280	7,0	р/ас.	
Брошенная улица в жилой застройке	Ул. Советская	1,240	8,0	а/б
	Ул. Сурикова	0,600	8,0	а/б
Брошенная улица в жилой застройке	Ул. Валятинская	0,250	5,2	р/ас.
	Ул. Белова	1,100	6,5	р/ас.
	Ул. Бобова	0,420	7,0	р/ас.
	Ул. Болгова	1,000	7,0	а/б
	Ул. Борисевича	0,820	6,5	а/б
	Ул. Бойкова	0,680	6,5	р/ас.
	Ул. Бельны	0,600	6,5	р/ас.
	Ул. Галкина	0,930	7,0	р/ас.
	Ул. Держинского	0,520	6,5	р/ас.
	Ул. Диннотгорская	1,100	8,0	а/б
	Ул. Друзьбы	0,250	7,0	р/ас.
	Ул. Ерофеева	0,420	7,0	р/ас.
	Ул. Жданова	0,420	6,5	р/ас.
	Ул. З. Космодемьянской	0,350	6,5	р/ас.
	Ул. К. Индикхта	0,600	6,0	р/ас.
	Ул. К. Маркса	0,600	8,0	а/б
	Ул. Катнина	0,660	6,0	р/ас.
	Ул. Каткова	1,350	7,0	а/б
	Ул. Кирова	0,260	6,5	р/ас.
	Ул. Комарова	0,840	6,5	р/ас.
	Ул. Космонавтов	0,620	8,0	р/ас.
	Ул. Котовского	0,580	6,5	р/ас.
	Ул. Красногорская	0,640	7,5	р/ас.
	Ул. Крестьянская	0,700	6,5	р/ас.
	Ул. Лизы Чайкиной	0,680	6,4	р/ас.
	Ул. Лазо	0,280	7,0	р/ас.
	Ул. Мавковского	0,610	7,0	а/б
	Ул. Мелнотаров	0,140	6,0	р/ас.
	Ул. Мира	2,780	7,0	р/ас.
Ул. Мичурна	0,490	7,0	р/ас.	
Ул. Мозгана	0,500	6,5	р/ас.	
Ул. Молодотварцев	1,500	7,0	а/б	
Ул. Набережная	0,620	6,0	р/ас.	
Ул. Новая	0,500	6,5	р/ас.	
Ул. Новоселовская	0,680	7,0	р/ас.	
Ул. Некрасова	0,260	7,0	р/ас.	
Ул. Овражная	0,520	6,5	р/ас.	
Ул. Огера Колесого	0,260	6,5	р/ас.	
Ул. Персомальская	0,470	7,0	р/ас.	
Ул. Подстанция	0,100	6,0	а/б	
Ул. Прямая	0,680	6,0	р/ас.	
Ул. Правобережная	1,050	7,0	р/ас.	
Ул. Приморская	0,260	7,0	р/ас.	
Ул. Просвещения	0,380	7,0	р/ас.	
Ул. Победы	0,860	6,5	р/ас.	
Ул. Пушкина	0,320	6,5	р/ас.	
Ул. Революции	0,700	7,0	р/ас.	
Ул. Родинкова	0,433	7,0	р/ас.	
Ул. Салова	0,560	7,0	р/ас.	
Ул. Сверлова	0,540	6,5	р/ас.	
Ул. Светлая	0,900	6,5	р/ас.	
Ул. Сибирская	1,500	8,0	р/ас.	
Ул. Советская	2,680	8,0	а/б	
Ул. Солнечная	2,010	6,5	р/ас.	
Ул. Союза	1,280	7,0	р/ас.	

Категория	сельских улиц и дорог	Наименование улицы	Протяженность, км	Площадь покрытия, м <sup>2</sup>	Тип покрытия		
Простепенная улицы в жилой застройке	улицы в жилой застройке	ул. Степная	0,600	6,5	г/ас.		
		ул. Суворова	0,520	7,0	а/б		
		ул. Титова	0,180	7,0	г/ас.		
		ул. Трактовая	0,340	7,0	г/ас.		
		ул. Транспортная	0,600	7,2	г/ас.		
		ул. Фрунзе	0,440	7,3	г/ас.		
		ул. Хохлова	1,400	7,4	г/ас.		
		ул. Чайковского	0,950	6,5	г/ас.		
		ул. Чалова	0,300	6,0	г/ас.		
		ул. Малора Чверко	0,580	6,5	г/ас.		
		ул. Чакова	0,140	6,5	г/ас.		
		ул. им. Штеинкина	0,560	6,0	г/ас.		
		ул. Шорова	1,140	8,0	г/ас.		
		ул. Энгельса	1,320	7,5	г/ас.		
		ул. Энгельсов	0,640	6,5	г/ас.		
		ул. Юшкова	0,860	7,0	г/ас.		
		ул. Яновского	1,800	7,0	г/ас.		
		Простепенная улицы в жилой застройке	улицы в жилой застройке	ул. Сидякина	0,600	6,5	г/ас.
				ул. Суворова	0,520	7,0	а/б
				пер. Восточный	0,460	6,5	г/ас.
				пер. Горького	0,150	6,0	г/ас.
				пер. Давурский	0,300	6,0	г/ас.
				пер. Кипрский	0,220	6,5	г/ас.
				пер. Копытная	0,730	6,3	г/ас.
				пер. Крапный	0,111	6,0	г/ас.
				пер. Крулской	0,270	7,0	г/ас.
				пер. Кулузова	0,150	6,5	г/ас.
пер. Ломоносова	0,220			6,5	г/ас.		
пер. Линейный	0,280			6,5	г/ас.		
пер. Луговой	0,120			6,5	г/ас.		
пер. Матросова	0,240			6,5	г/ас.		
пер. Октябрьский	0,420			7,0	г/ас.		
пер. Подгорный	0,380			6,0	г/ас.		
пер. Полевой	0,168			6,0	г/ас.		
пер. Пролетарский	0,140			6,5	г/ас.		
пер. Промышленный	0,160			6,0	г/ас.		
пер. Свободный	0,150			6,5	г/ас.		
пер. Сибирский	0,230			6,5	г/ас.		
пер. Соколовый	0,440			6,1	г/ас.		
пер. Строителей	0,256			6,0	г/ас.		
пер. Тихий	0,140			6,0	г/ас.		
пер. Чумакский	0,840			7,0	г/ас.		
пер. Школьный	1,440			6,5	г/ас.		
пер. Шестакова	0,156			6	г/ас.		
пер. Юбилейный	0,760	6,5	а/б				
пер. Южный	0,110	6,5	г/ас.				
пер. Юности	0,180	6	г/ас.				
Простепенная улицы в жилой застройке	улицы в жилой застройке	а/д от ул. Ленина(ул.б Колос) до бывшей ЦРМ М-Туминского с/зп	0,450	6,5	г/ас.		
		а/д от ул. Дзержинской до Молодежного центра	0,460	6,0	а/б		
		ул. Лавочная	0,430	6,0	г/ас.		
		мк. Кирпичный	2,300	6,0	г/ас.		
Простепенная улицы в жилой застройке	улицы в жилой застройке	ул. Прогулина	0,420	6,0	г/ас.		
					г/ас.		

Рисунок 1.2 Дорожная сеть п. Балашта



Категория улиц и дорог	Наименование улицы	Протяженность, км	Площадь покрытия, м <sup>2</sup>	Тип покрытия	
п. БАЛАША	ул. Новая	0,800	6,0	асф.бет.	
	ул. Чувашская	0,650	6,0	асф.	
	пер. Солнечный	0,280	6,0	асф.бет.	
	пер. Школьный	0,380	6,0	асф.	
	ул. Друзьбы	1,125	6,0	асф.	
	п. МАРЬЯСОВО	ул. Степная	0,640	6,0	асф.
		ул. Центральная	1,230	6,0	асф.
		п. ОГОШКИ	ул. Лесная	0,760	6,0
	ул. Молодежная		0,640	6,0	асф.
	ул. Таскаян		0,980	6,0	асф.

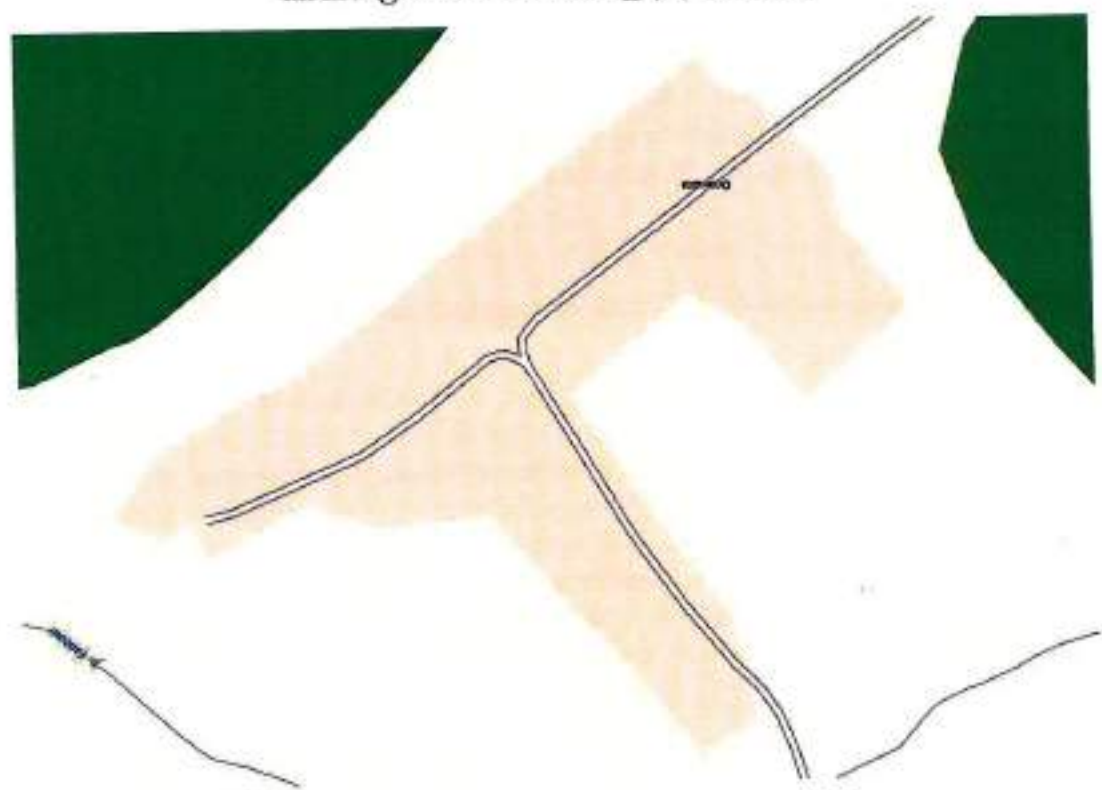


Рисунок 1.4 Дорожная сеть д. Отырки

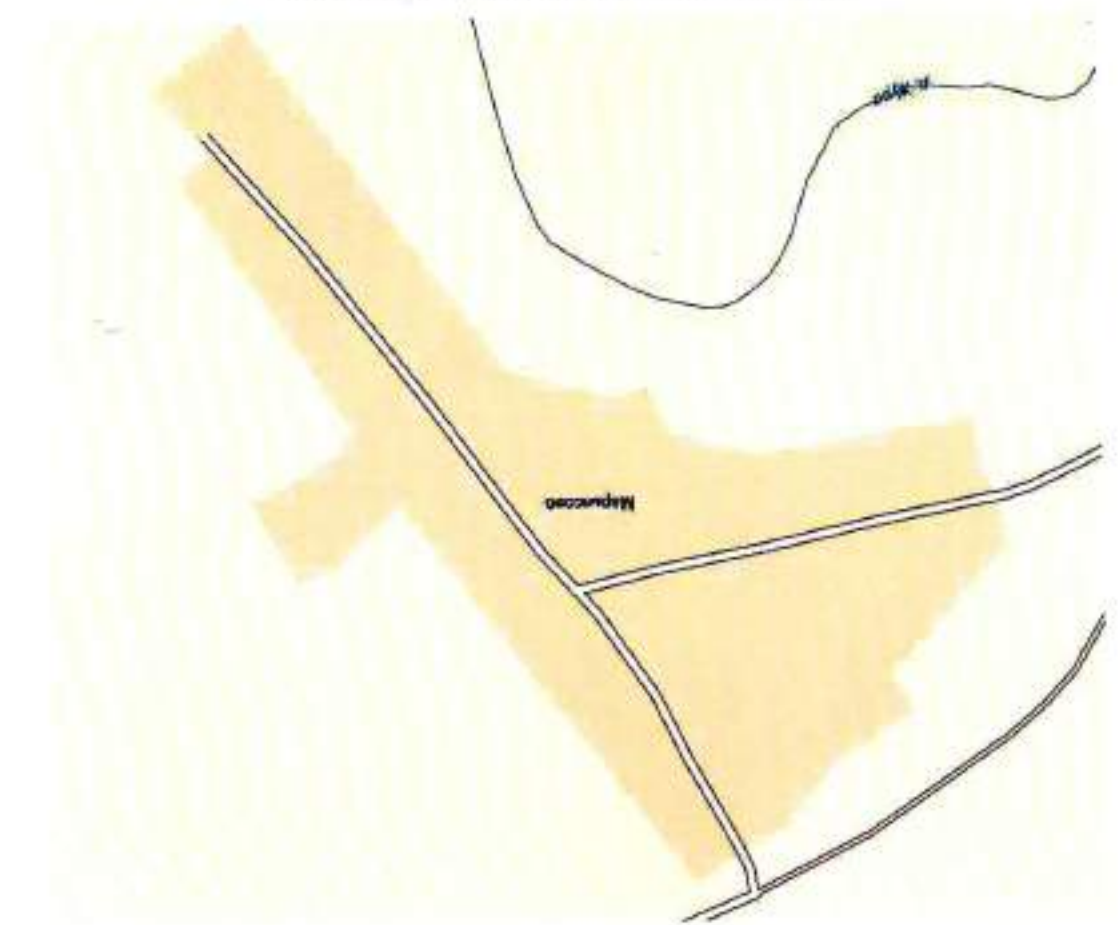


Рисунок 1.3 Дорожная сеть д. Марьясово

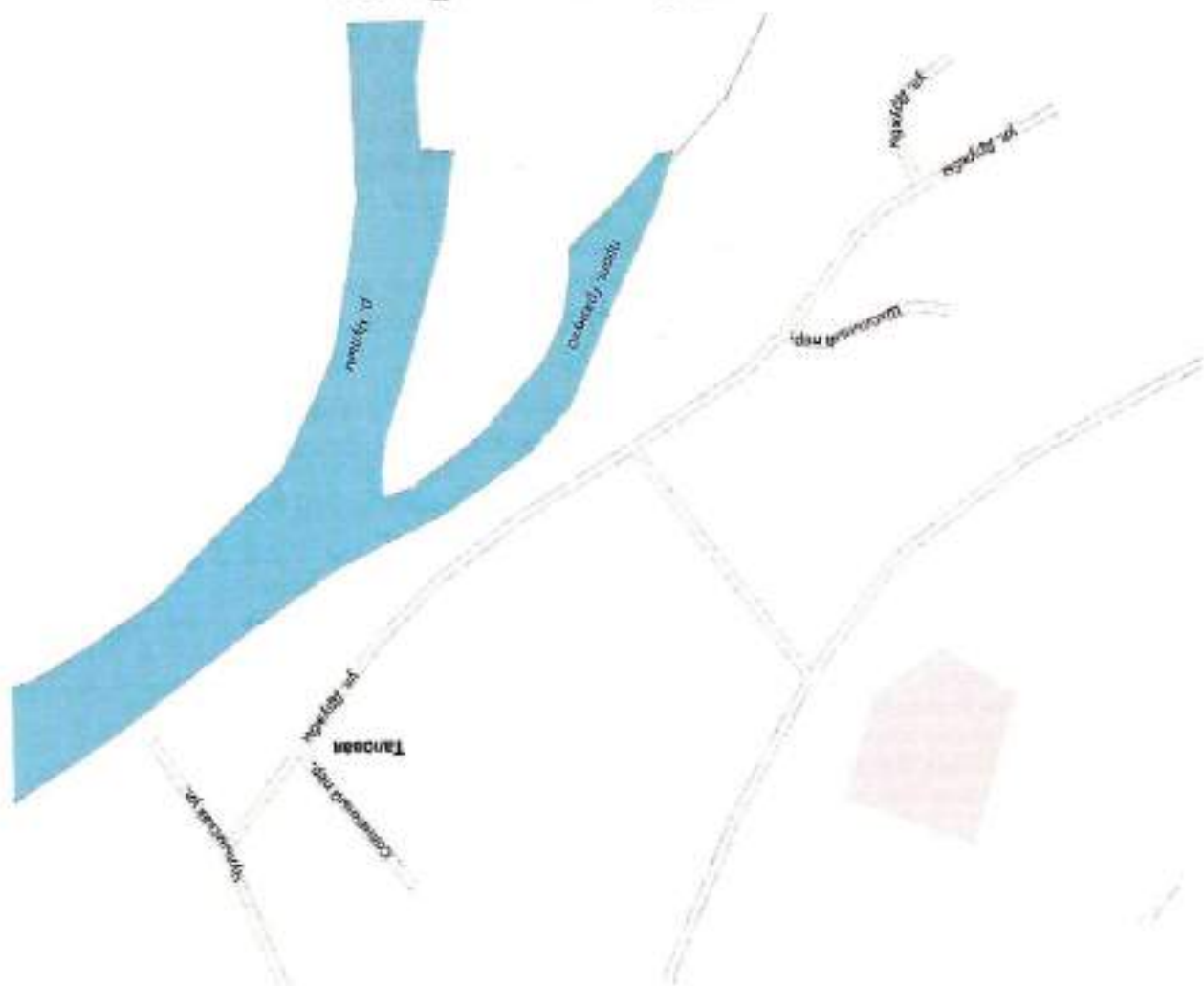
Недостатками улично-дорожной сети на северо-западном берегу являются:

- отсутствие или малая доля финансирования расходов на ремонт и содержание УДС;
- несвоевременное обслуживание или охват малой доли участка УДС из-за отсутствия материально-технической базы и трудового рабочего ресурса;
- наличие большого потока большегрузного транзитного транспорта, постоянность передвижения которого влияет на покрытие и состояние УДС (наличие выбоин, трещин).

Соотношение дорог по типам покрытия на территории муниципального образования поселок Валахта приведено в таблице 1.5.

Классификация автомобильных дорог общего пользования местного значения и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) осуществляется в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации. Существующая улично-дорожная сеть в границах населенных пунктов муниципального образования поселок Валахта выполнена преимущественно в равнинном исполнении. Дороги различаются по типу покрытия, информации о протяженности дорог с распределением по типам покрытия представлена в таблице 1.4.

Рисунок 1.5 Дорожная сеть д. Таювая



Высокий уровень автомобилизации на территории муниципального образования мунципального образования поселок Балахта требует организации мест хранения мунципального образования поселок Балахта. Данный показатель

наблюдается стабильное увеличение количества зарегистрированных транспортных средств на территории муниципального образования поселок Балахта. Данный показатель

Наименование транспорта		01.01.2019	2535	1521	18	Итого:	4074
Легковые автомобили							
Грузовые автомобили							
Мототранспорт							

Состав автопарка муниципального образования поселок Балахта на начало 2019 г.

Таблица 1.6

Функционирование транспортной инфраструктуры на прямую зависит от состава транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального образования. Рост автомобильного парка в целом и значительное увеличение доли тяжелых транспортных средств приводят к повышению нагрузки на улично-дорожную сеть, преждевременному износу автомобильных дорог и некачественных сооружений на них, повышению аварийности. Для соответствия транспортной инфраструктуры мунципального образования росту потребностей населения необходимо своевременное решение задач, определяемых в соответствии с тенденциями социально-экономического развития.

### 1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в муниципальном образовании поселок Балахта. Обеспеченность парковками (парковочными местами)

Интенсивности дорожного движения на территории п. Балахта в целом по сравнению с другими муниципальными образованиями поселок Балахта. Обеспеченность парковками

для проектирования автомобильных дорог» были проведены выборочные экономические исследования интенсивности дорожного движения.

В соответствии с ВСН 42-87 «Инструкция по проведению экономических исследований для проектирования объектов инфраструктуры.

Наименование показателя	Количество, км	Состояние	Удовлетворительно	Неудовлетворительная замена, км	
				7	10
Протяженность улично-дорожной сети с асфальтовым покрытием проезжих частей	29,51	Удовлетворительно			
Протяженность улично-дорожной сети с цементобетонным покрытием проезжих частей					
Протяженность улично-дорожной сети с щебеночным покрытием проезжих частей					
Протяженность улично-дорожной сети с грунтовыми покрытиями проезжих частей	3,45	Удовлетворительно			1
Протяженность улично-дорожной сети с песчано-гравийным покрытием проезжих частей	52,46	Удовлетворительно			10

Основные характеристики улично-дорожной сети

Таблица 1.5



Автомобильный транспорт является базовым элементом транспортной системы муниципального образования. Данный вид транспорта занимает первое место по объемам перевозок пассажиров.

### Автомобильный транспорт

В настоящее время муниципальное поселок Балашта обслуживается автомобильным пассажирским транспортом является автобус. Пассажирский транспорт является важнейшим элементом сферы обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества. Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вывозные производственными, бытовыми, культурными связями. Основным пассажирским транспортом является автобус.

### Включая анализ пассажиропотока

## 1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования,

Учитывая высокий процент населения, проживающего в индивидуальной застройке, производится анализ, что они будут обеспечены местами для постоянного хранения автомобилей на своих приусадебных и придомовых участках.

При этом необходимо соблюдение баланса между интересами всех участников движения, жителей поселка, бизнеса.

- комплексное развитие системы общественного транспорта;
- увеличение пропускной способности опорной улично-дорожной сети;
- обеспечение гарантированных свободных мест для парковки;
- снижение экологической нагрузки.

Главной целью регулирования парковочного пространства является формирование комфортной и доступной среды. Для достижения данной цели необходимо выполнение следующих условий:

На некоторых парковочных местах возле общественных зданий для автомобилей маломобильных групп населения не определены места с устоявкой дорожных знаков ПДД 8.17 «Изнавилье». Согласно проекту организации дорожного движения, необходимо предусмотреть и обозначить соответствующими указателями и разметкой в целях защиты прав инвалидов.

Местоположение	Количество мест
Ул. Сурикова, 12	8
Ул. Сурикова, 23	10
Ул. Мологосвардцев, 4	8
Ул. Советская, 113	12
Итого:	38

Парковочные места

Таблица 1.7

Информация по парковочным местам на территории муниципального образования поселок Балашта указана ниже.

В р. п. Балашта грузовой транспорт и сельскохозяйственная техника размещаются на машиноремонтном дворе на северо-западной окраине поселка. Маршрутные автобусы размещаются на территории машиноремонтного двора. Индивидуальный грузовой и легковой транспорт население размещает на приусадебных участках.

В р. п. Балашта грузовой транспорт и сельскохозяйственная техника размещаются на машиноремонтном дворе на северо-западной окраине поселка. Маршрутные автобусы размещаются на территории машиноремонтного двора. Индивидуальный грузовой и легковой транспорт, устроения парков, организация дорожного и пешеходного движения.



Велосипедное движение в муниципальном образовании поселок Валахта осуществляется в неопределенном порядке.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории муниципального образования поселок Валахта не предусматриваются. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями правил дорожного движения по дорогам общего пользования. Это ведет к возникновению конфликтных ситуаций между велосипедистами и другими участниками дорожного движения, снижению безопасности передвижения пешеходов и повышению нагрузки на улично-дорожную сеть.

Дорожек тротуарной плиткой в первую очередь в п. Валахта.

Передвижения пешеходов не на всех улицах отвечают параметрам, предусмотренным нормативными документами. На многих магистральных улицах и улицах местного значения отсутствуют организованные пешеходные переходы. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы регулируемые пешеходные переходы. На перспективу необходимо организовать устройство пешеходных зон и переходов.

Для передвижения пешеходов в муниципальном образовании поселок Валахта предусматривается тротуары преимущественно с неусовершенствованным покрытием.

Для передвижения пешеходов в муниципальном образовании поселок Валахта к муниципальному образованию поселок Валахта, данные мероприятия выполняются. тыс. жителей и менее не должны превышать зону пешей доступности, что применительно мест проживания до мест работы для 90% трудящихся при численности населения 100 Планировка и застройка городских и сельских поселений» затраты времени в поездке от В соответствии со Законом права СП 42.13330.2011 «Доступность.

### 1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Пассажирские и грузовые перевозки внутренним ж/д транспортом на территории муниципального образования поселок Валахта не осуществляются.

#### Железнодорожный транспорт

Пассажирские и грузовые перевозки внутренним ж/д транспортом на территории муниципального образования поселок Валахта осуществляются. На территории муниципального образования поселок Валахта вертолетные площадки и взлетно-посадочные полосы отсутствуют. Перевозки воздушным транспортом не осуществляются.

#### Воздушный транспорт

Пассажирские и грузовые перевозки внутренним воздушным транспортом на территории муниципального образования поселок Валахта не осуществляются.

#### Водный транспорт

- Создание современной и эффективной дорожной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике муниципального образования поселок Валахта.
- Совершенствование организационных механизмов, методов и технологий управления автомобильными дорожками на территории муниципального образования поселок Валахта;
- Обеспечение доступности услуг для населения в сфере пассажирских перевозок.

1) внедрение сервисов ИТС для контроля работы техники.

Предлагаемые мероприятия по улучшению ситуации в области работы коммунальных и дорожных служб можно охарактеризовать как удовлетворительную.

В целом, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб прецизионно, обслуживанию дорожных знаков, разметки, текущего ремонта, очистки дорожных покрытий от мусора, уборке противогололедного материала, автобусных остановок, пешеходных переходов, заездных карманов, прогударов), вывоз противогололедных материалов, очистке покрытий и обочин от снега (в том числе соответствии с муниципальным заданием производится работы по распределению работ местного значения согласно технической квалификации автомобильных дорог. В муниципальном задании предусмотрена периодичность уборки автомобильных

Специализированная техника	Количество	Техническое состояние
Грейдер	5	4
Бездорожка	4	4
Кам	10	4
Кировцы	4	3
Полуприцепы	2	4

#### поселок Валахта

Спец. техника, применяемая в обслуживании дорог муниципального образования

Таблица 1.12

Специальная техника для обслуживания дорог у предприятий имеется в достаточном количестве, техника находится в хорошем техническом состоянии.

Организация, занимающая содержанием автомобильных дорог межмуниципального значения на территории МО - Валахтинское ДРСУ.

Организация, занимающая содержанием улично-дорожной сети в населенных пунктах МО - Валахтинское ДРСУ.

Наименование показателя	Ед. изм.	01.01.2019
Перевезено грузов	тыс. тонн	187200
Грузооборот	тыс. км	9360
Средняя дальность перевозок 1 тонны груза	км	30

#### Информация по грузовой автомобильным перевозкам внутри поселения

Таблица 1.11

Важным фактором, влияющим на состояние сооружений и коммунальный автомобильного транспорта, является организация движения грузовых транспортных средств.

Важным фактором, влияющим на состояние сооружений и коммунальный автомобильного транспорта, является организация движения грузовых транспортных средств.

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

Параметр	Ед. изм.	Количество
Количество обустроенных пешеходных переходов	ед.	11
Количество автодорожек	ед.	0
Количество мест хранения велосипедов	ед.	0

#### Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения

Таблица 1.10

## 1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом, приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в обеспечении безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Увеличение парка транспортных средств при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог, привлечение к ухудшению условий движения, обеспечение безопасности дорожного движения на улицах и автомобильных дорогах муниципального образования, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

На территории муниципального образования поселок Батахта зарегистрированных ДТП в 2018 году - 56 ед., количество пострадавших человек - 72, количество погибших - 11. Количество аварий за 2017, 2018 года 121 ед.

На 01.01.2018 года на территории муниципального образования поселок Батахта выделен наиболее опасный участок автодороги с наибольшей концентрацией ДТП:

1. Части аварийности сконцентрированы на федеральной трассе автодороги Р 257 «Енисей».

Причиной ДТП чаще всего является нарушение скоростного режима, правила обгона и маневрирования, а так же в зимнее время ухудшение погодных условий и как правило покрытие дорог снежным накатом и гололедом.

Сопутствующие причины: неудовлетворительное состояние обочин, отсутствие или плохая различимость горизонтальной разметки, отсутствие тротуаров, отсутствие дорожных знаков в необходимых местах, отсутствие или недостаточное освещение, нарушение в размещении наружной рекламы.

Для снижения аварийности сотрудниками ГИБДД ежедневно проводятся обследования на предмет выявления недостатков в безопасном содержании улицы-дорожной сети. Для снижения аварийности и обеспечения безопасности дорожного движения рекомендуется провести следующие мероприятия:

1. В связи с увеличением автотранспорта необходимо установить видеонаблюдение на центральных улицах.

2. Совместно с другими службами ОМВД регулярно (в выходные и праздничные дни) проводить проверки в населенных пунктах по выявлению нарушений ПДД.

3. Систематически освещать работу подразделения ГИБДД в СМИ, проводить беседы и выступления в автопредприятиях, учебных заведениях, дошкольных учреждениях, на конечных остановках.

Решение вышеуказанных проблем поможет реализовать намеченные мероприятия по предотвращению дорожно-транспортного травматизма.

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.

1) Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания (ДВС) содержат около 200 компонентов. Углеродистые соединения отработавших газов, наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и развитию злокачественных новообразований). Таким образом, развитие транспортной

транспорта на дорогах и развития транспортной инфраструктуры без учета экологических требований; Перечень основных факторов негативного воздействия, а также, проводящихся

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

установка 6 ед. дорожных знаков. поселок Валяхта установлено 52 ед. дорожных знаков. На перспективу запланирована

В настоящее время на автодорогах на территории муниципального образования финансовые ресурсы на реализацию приоритетных задач

- сформировать расходные обязательства по займам, сконцентрировав
- обеспечить безопасность дорожного движения;
- установить необходимые виды и объемы дорожных работ;

Реализация Программы позволит:

движения в рамках Программы. необходимости продолжения работ в области обеспечения безопасности дорожного

С учетом изложенного, можно сделать вывод об актуальности и обоснованной

финансовыми ресурсами. мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность обеспечения снижения се показателями продолжение системной реализации

Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и поданных в результате ДТЛ

пострадавшими, обусловленных дорожными условиями, а также снижению числа характера, по снижению числа дорожно-транспортных происшествий с

- реализации комплекса мероприятий, в том числе профилактического обеспечения безопасности дорожного движения;
- координации деятельности органов местного самоуправления в области

метода позволит добиться:

С целью снижения остроты создавшейся проблемы применение программного

органов местного самоуправления.

логической стратегии, координация усилий всех заинтересованных служб и населения, обеспечения безопасности дорожного движения требуется выработка и реализация

В связи с рисками ухудшения обстановки с аварийностью и наличием проблемы

Дополнительных дорожных знаков в соответствии с ПОД.

присшествия и в целом повышают комфортабельность движения. Требуется установка

оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных

дорожных знаков, правящая их расстановка в необходимом объеме и информативность

условиях и режимах движения водителей и пешеходов. Качественное изготовление

дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об

Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются

аварийностью, требуется непрерывно обеспечивать системный подход к реализации

мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

качество которого составляет основу благоприятной экологической обстановки.

Атмосферный воздух является жизненно важным компонентом окружающей среды, его. Люди также сподобствуют очищению воздуха. турбулентность воздуха, что приводит к рассеиванию загрязняющих веществ в приземном слое. Днём термическая конвекция создаёт загрязнения воздуха, прохладит реке. Летом, несмотря на накопление загрязняющих веществ в приземном слое атмосферы, летом, несмотря на малоподвижность атмосферной циркуляции и частое образование туманов и инверсий в приземном слое, динтерные застойные процессы, приводящие к устойчивым периодам антициклональной тип погоды со слабыми ветрами, инверсиями и, как следствие, застоями веществ в воздухе. Зимой (особенно в декабре - январе) преобладает различается, застойных процессов не происходит и, как следствие, не накапливаются октябрь - ноябрь) повторяемость умеренных и сильных ветров значительно устанавливается устойчивый перенос воздуха. Поэтому весной и осенью (апрель - май, зависимости от сезона и от приземных инверсий. В переходные сезоны (весной и осенью) окружающей среды, влияющим на здоровье людей. Его показатели меняются в качестве атмосферного воздуха является одним из основных показателей

### Атмосферный воздух

Муниципального образования поселок Балхта отсутствуют.

Данные о фоновых концентрациях загрязняющих веществ в атмосферном воздухе окружающей среду.

парка это приводит к еще большему возрастанию нелетнего воздушного загрязнения на современном экологическом требования. В условиях быстрого роста автомобильного транспорта средства отечественного производства не удовлетворяют

содержание в пылевых выбросах и отработавших газах. порол улетают, а сельскохозяйственные культуры накапливают вредные вещества, также на растительности и обитателях придорожной полосы. Леса и лесопосадки вдоль транспортных средств, водоемов и людей, находящиеся вблизи от дорог. Пыль оседает травянистых дорогах. Экологические последствия загрязнения на пассажирских материалах дорожного покрытия. Наибольшее количество пыли создается на грунтовых и полиняющая над дорогой в воздухе. Химический состав и количество пыли зависят от прилегающего к дороге почвенного слоя. В результате образуется пыль, в сухую погоду отработавших газов. К этому добавляется грязь, занесенная на проезжую часть с автомобильных шин, продукты износа которых смешиваются с твердыми частицами 5) При движении автомобилей происходит истирание дорожных покрытий и

состав этиловой жидкости, которую добавляют в бензин.

4) Большую опасность представляет также свинец и его соединения, входящие в

летучих загрязняющих людей. ультрафиолетовый излучения Солнца вступают в реакцию с оксидами азота, в результате чего образуются новые токсичные продукты - фотооксиданты, являющиеся основой «смога». К ним относятся - озон, соединения азота, ультрафиолетовый излучения Солнца вступают в реакцию с оксидами азота, в результате чего образуются новые токсичные продукты - фотооксиданты, являющиеся основой «смога». К ним относятся - озон, соединения азота, ультрафиолетовый излучения Солнца вступают в

дорогах.

2) Отработавшие газы бензинового двигателя с неправильной отрегулированными зажатием и карбюратором содержат оксид углерода в количестве, превышающем норму в 2-3 раза. Наиболее неблагоприятными режимами работы являются малые скорости и «холостой ход» двигателя. Это проявляется в условиях большой загрузки двигателя на

увеличения смертности от раковых заболеваний среди населения.

инфраструктура без учета экологических требований существенно повышает риски

Учитывая сложившуюся планировочную структуру мунципального образования и характер дорожно-транспортной сети (наличие дорог с интенсивным движением в районах жилой застройки), можно сделать вывод о сравнительно благоприятной

санитарно-гигиеническом законодательства. объектов, расположена жилая застройка, что является грубым нарушением действующего объектов. В большинстве санитарно-защитных зон, установленных от производственных объектов негативного воздействия от жилой застройки и социально значимых объектов необходимо определение и установление санитарно-защитных зон, которая должна зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов» загрязнения на население согласно СанПиН 2.2.1/2.1.1200-03 «Санитарно-защитные атмосферы загрязняющих веществ», уменьшения отрицательного влияния источников для обеспечения требуемых гигиенических норм содержания в приземном слое

- размещение стоянок транспортных средств;
- механизмов;
- заправка топливом, мойка и ремонт автомобилей и других машин и
- проведение авиационных работ;

В пределах охранной зоны запрещается:

производственных площадок. Загрязнение поверхностных вод происходит за счет сброса хозяйственно-бытовых сточных и смыва поверхностных стоков с территории населенных пунктов и

### Водные объекты

Красноярского края для автотранспорта, используемого природный газ в качестве моторного топлива, транспортный налог снижен в два раза. В целях стимулирования перевоза автотранспорта на газомоторное топливо в

воздействия данного вида загрязнения. воль дороги либо их явная недостаточность приводит к усилению негативного пропускной способности дорожной сети, а также отсутствие защитных зеленых полос

- значительная степень урбанизации региона и недостаточный показатель суммарный эффект;

- высокая степень скопления таких компонентов на сравнительно небольшой территории населенных пунктов и воль транспортных путей усиливает их

- низкое размещение точек выброса в способствует непосредственному воздействию на окружающую среду и человека;

- включая высокоопасные, выявляются активными канцерогенами (бенз(а)пирен);

- количество передвижных источников постоянно увеличивается;

Характеризуя выбросы от передвижных источников загрязнения атмосферы, следует отметить, что сравнительно небольшая доля таких веществ в общей массе выбросов, как и в прошлые периоды, занимает особое положение, по следующим причинам:

документации для каждого объекта.

НМУ разрабатываются совместно с предприятием при разработке проектной документации для каждого объекта. пролонгированных подразделения Росгидромета. Мероприятия на период наступления ожидаемыми неблагоприятными метеорологическими условиями составляются в веществ. Предупреждения о повышении уровня загрязнения воздуха в связи с загрязнением воздуха, необходимо кратковременное сокращение выбросов загрязняющих резко возрастает. Чтобы в эти периоды не допускать возникновения высокого уровня загрязнения веществ в атмосфере, концентрации отдельных вредных веществ могут в отдельные периоды, когда метеорологические условия способствуют накоплению



Принимая во внимание РНПТ Красноярского края на 1200 легковых автомобилей принимается 1 топливораздаточная колонка автозаправочной станции. Проектом хранения обозначены в РНПТ Красноярского края:

Требования к обеспеченности легкового автопарка автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного объема роста перевозок на индивидиальном автопарке.

Удельный вес перевозок на индивидиальном автопарке, несомненно, возрастает, ему должно соответствовать развитие улично-дорожной сети. Вместе с тем, по разработке комплексной транспортной схемы некорректно оценивать и прогнозировать

Удельный вес перевозок на расчётный срок составит 5945 автомобилей. Темпы его роста на территории субъекта, на расчётный срок данные количество личного автопарка на расчётный срок составит 5945 автомобилей. В соответствии с решениями генерального плана проекта предусмотрено увеличение численности населения до 9528 человек. Учитывая существующий уровень обеспеченности населения личным автопарком, а также принимая во внимание

достаточно высок и превышает средний показатель по России. Запланировано 4074 единиц личного транспорта. Уровень обеспеченности населения личным транспортом составляет 604 автомобилей на 1000 жителей. Данный показатель На сегодняшний день в границах муниципального образования поселок Балахта

Искусственные сооружения представляются мостами, водопропускными трубами. осуществляется в границах личных участков. Хранение личного транспорта на территории индивидиальной жилой застройки

автовокзал, 29 остановочных пунктов. На территории муниципального образования поселок Балахта расположено:

Таким образом, существующих АЗС достаточно для обслуживания всего застроенного автопарка муниципального образования поселок Балахта.

Наименование сооружения	Местоположение	Краткая характеристика
Красноярский нефтепродукт	Динегоорская-Заречная	Комплексная АЗС, круглосуточный режим работы, большая пропускная способность транспорта
Азе ин Бевае К.Н.	Мулрова-Динегоорская	Азе с более низкой ценовой категорией, наличие на территории магазина с раскладными материалами
Автосервис ин Бакин И. А.	Территория АТП-Школа	Комплексный ремонт автомобилей, диагностика, кузовной и мелкоремонтный ремонт, шиномонтаж, есть возможность приобретения и заказа автозапчастей
Автосервис «Элеона Раша»	Ул. Энергетиков	Автосервис с более низкой ценовой категорией, отсутствие большой очереди на ремонтные работы

#### Объекты обслуживания транспортной инфраструктуры

Таблица 1.13

следующие действующие объекты обслуживания транспортной инфраструктуры: На территории муниципального образования поселок Балахта расположены автозаправочных станциях.

В муниципальном образовании поселок Балахта обслуживание транспортных средств осуществляется на станциях технического обслуживания автопарка и

#### Балахта

1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры муниципального образования поселок

экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

предусмотрено сохранение существующей АЭС. Данное количество АЭС будет достаточно как для обслуживания населения городского округа, так и для транспортного обслуживания поселок Балахта, так и для транспортного обслуживания поселка Балахта. Кроме этого, часть личного транспорта будет обслуживаться личными силами граждан на территории гаражных кооперативов.

Гаражи и открытые стоянки для постоянного хранения предусматриваются для 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей. Размещение гаражей и стоянок планируется на территории населенных пунктов, при пешеходной доступности не более 800 м для районов новой застройки и не более 1500 м в районах реконструкции. Гаражи для инвалидов и МГН планируется разместить в радиусе пешеходной доступности не более 200 м. На территории жилых районов усадебной застройки, гаражи и открытые стоянки для постоянного хранения индивидуальных автомобилей автопарков, размещаются в основном на территории земельных участков жилых домов.

Открытые стоянки для временного хранения легковых автомобилей предусмотрены из расчета обеспечения 70% расчетного парка индивидуальных легковых машин. На территории жилых районов усадебной застройки открытые стоянки для временного хранения находятся на приусадебных участках и в пределах красных линий улиц.

Для грузовых автомобилей стоянки размещаются в пределах производственных зон.

Транспорт и спецтехника частных предпринимателей размещаются на территориях производственных предприятий.

Гаражи служебного транспорта размещаются на существующих и проектируемых производственных площадках.

Улично-дорожная сеть будет развиваться в соответствии с освоением новых площадок (под жилищное, общественное строительство).

Строительство дорог с гравийно-щебеньковым покрытием:

- в частным сооружением – (1 оч. строительства);
- в возводимым сооружением – (1 оч. строительства);

Строительство дорог с асфальто-бетонным покрытием:

- улично-дорожная сеть – 45,05 км (1 оч. строительства); - 69,25 км (расчетный срок строительства).

Общая протяженность улично-дорожной сети составит 88,17 км на первую очередь строительства и 98,87 км на расчетный срок строительства.

Планируется организовать на первую очередь строительства пассажирский маршрут районного значения «Балахта – Оточки», перевозку пассажиров планируется осуществлять один раз в неделю. Пунктом прибытия и отправления пассажирского транспорта будет новая автоостановка, проектируемая на первую очередь строительства по ул. Мухомова.

Анализ сложившейся положения дорожно - транспортной инфраструктуры позволяет сделать вывод о существующем на территории муниципального образования поселок Балхата ряда недостатков выполнения условий:

- отсутствие твердых покрытий на большей части улиц и дорог
- отсутствие благоустройства на многих улицах населенных пунктов;
- отсутствие тротуаров, озеленения, освещения, водоотвода с проезжих частей;
- недостаточная ширина проезжих частей ряда улиц.

Программой предусмотрено мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, позволяющие создать законченную улично-дорожную сеть, обеспечивающую удобную и надежную транспортную связь жилой застройки с общественным центром и местами прилегающей тротуарной сетью.

Главной целью регулирования парковочного пространства является формирование комфортной и доступной среды.

Для достижения данной цели необходимо выполнение следующих условий:

- комплексное развитие системы общественного транспорта;
- увеличение пропускной способности опорной УДС;
- снижение затрат времени пассажиров в пути;
- формирование системы скоростного движения;
- плановое увеличение пропускности автодорог с учетом существующих покрытий;
- обеспечение гарантированных свободных мест для парковки.

В перспективе предусматривается улучшение транспортного обслуживания как уже существующих, так и намечаемых районов застройки. Предусмотрены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, позволяющие создать законченную улично-дорожную сеть, обеспечивающую удобную и надежную транспортную связь жилой застройки с общественным центром, местами прилегающей тротуарной сетью, внешнего сообщения.

В части автомобильных дорог проектом предусматривается устройство автомобильных дорог общего пользования местного значения с капитальным типом дорожной одежды, выполняющие роль подъездных автомобильных дорог к территориям предприятий, в том числе к части населенных пунктов.

Планируется реконструкция участка региональной дороги «Лодьезь к Марьясово» - замена гравийно - щебеночного покрытия на асфальтобетонное (1 очередь строительства) протяженностью участка 2,4 км.

На перспективу дорогу «Обход Балхата» планируется соединить с автомобильной дорогой краевого значения «Шарыпово - Ужур - Балхата» на врезе в поселок с западной стороны.

Реконструкция подъездов к населенным пунктам:

- от в/л Р - 257 «Енисей» до д. Олонки - устройство асфальтобетонного покрытия (1 очередь строительства - дорога общей протяженностью 5,34 км.);
- №78 (для сельского населенного пункта) РИПТ Красноярского края (принимаемая во внимание функциональное назначение территории и учитываемые расхождение врезом и врезом) улично-дорожная сеть населенных пунктов была классифицирована по категориям. Для территории п. Балхата выделены категории: магистральная улица районного значения, улицы и дороги местного значения, улицы для территории сельских населенных пунктов - главная улица, улицы в жилой застройке основная и второстепенная, проезды.

Проектом планировки в целях обеспечения безопасности и организации движения, на проектируемом участке, назначены следующие мероприятия:

- установка дорожных знаков;

- нанесение дорожной разметки;

- установка металлического барьерного ограждения;

- установка сигнальных пластиковых столбиков.

Для организации безопасного движения пешеходов планируется устройство тротуаров и наземных пешеходных переходов

### 1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования поселок Балахта

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

1. Федеральный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.01.2017);

2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 13.07.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 24.07.2015);

3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2017) «Об внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о

4. 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 15.01.2017);

5. 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);

6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 26.10.2017) «О Правилах дорожного движения»;

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

8. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;

9. Схема территориального планирования Красноярского края;

10. Местные нормативы градостроительного проектирования муниципального образования поселок Балахта Красноярского края;

11. Приказ Минтранса России от 26.05.2016 № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

12. СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»;

13. ВСН 45-68 «Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах»;

14. Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах № ОС-557-р от 24.06.2002.

15. «Руководство по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных дорогах» № ОС-555-р от 19.06.2003.

16. Устав муниципального образования поселок Балахта

17. Решение Собрания муниципального образования поселок Балахта от 28.01.2009 № 610

18. Иные нормативные правовые акты и нормативные технические документы. Таким образом, следует отметить, что на федеральном и региональном уровне нормативно-правовая база необходима для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сформирована.

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

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. От 15.02.2017 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 поселения, муниципальное образование – документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, муниципальное образование, которые предусматриваются 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 стратегий и планов), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования поселок Балхта 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 области, органов местного самоуправления, представляющей бизнес и ответственных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности урбанизированными транспортными инфраструктурами в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и параметров эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования поселок Балхта должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения. Программа позволит обеспечить:

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2033 году увеличится. Объем перевозок пассажиров автомобилями и легковыми автомобилями к 2033 году также увеличится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению

развития мунципального образования поселок Балахта. Существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития для экономики и населения мунципального образования и является одним из наиболее недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям

результатам проведения аукционов в объеме выделяемых денежных средств. Ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по мунципальным контрактам мунципального образования поселок Балахта, капитальный ремонт дорог осуществляется по договорам, заключенным по результатам проведения аукционов согласно техническим заданиям к

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.

Балахта.

В рамках разрабатываемой программы комплексного развития транспортной инфраструктуры мунципального образования поселок Балахта предусматривается реализация и финансирование затрат на реконструкцию и строительство автомобильных дорог, устройство пешеходных тротуаров, ремонт и реконструкция автодорог, которые позволяют существенно улучшить состояние транспортной инфраструктуры мунципального образования и достичь ожидаемого роста транспортной инфраструктуры для создания экономических возможностей по организации инвестиционного потенциала и создания экономических возможностей по организации нового бизнеса и привлекать на территории мунципального образования поселок

### 1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей;
- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;
- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;
- условия для управления транспортным спросом;
- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников хозяйственной деятельности;
- создание приоритетных условий развития транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения и необходимости расширения улично-дорожной сети.

Несомысленно уровень развития автомобильных дорог равнозначен уровню автоматизации привола к естественному потоку расхола, снижению скорости движения, повышению уровня аварийности.

В целом необходимо отметить, что финансирование транспортной инфраструктуры муниципального образования поселка Валхта ограничено отсутствием целевого финансирования в условиях значительного износа объектов транспортной инфраструктуры.

По объектам улично-дорожной сети недофинансирование еще значителен, но оценить объем недофинансирования затруднительно по причине того, что проблема носит общероссийский характер.

Кроме того, объекты улично-дорожной сети значительно изношены, и комплексно решить проблему может лишь проектный подход в рамках целевого общероссийского проекта, с определением базового года и принятием соответствующих нормативов по содержанию улично-дорожной сети и утверждению межремонтных сроков на улично-дорожную сеть местного значения, уточнения категории дорог, инвентаризация дорог, четким законодательным определением и делением дорог по принадлежности.

При разработке муниципальной программы на временные периоды до 2033 года данные мероприятия будут утверждены в действующих ценах на момент принятия программы.

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

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

#### Демографическая ситуация

Прогнозирование развития транспортной инфраструктуры опирается на анализ демографической ситуации на территории, процессов рождаемости и смертности, миграции населения, анализ структуры населения, поскольку основная цель социальной инфраструктуры - это удовлетворение потребностей населения.

Анализ демографической ситуации является одной из важнейших составляющих оценки тенденций экономического роста территории. Возрастной, половой и национальный составы населения во многом определяют перспективы и проблемы рынка труда, а значит и производственный потенциал той или иной территории. Зная численность населения на определенный период, можно прогнозировать численность и структуру занятых, объемы жилой застройки и социально-бытовой сферы.

Для определения направления развития территории муниципального образования поселок Балахта выполнено сравнительное прогнозирование численности населения.

В соответствии с Генеральным планом муниципального образования поселок Балахта, расчетная численность населения составит 9528 человека на I очередь проекта и 8634 человек на расчетный срок. Из них:

Таблица 2.1

Прогноз численности населения муниципального образования поселок Балахта, чел.

Населенный пункт	I очередь 2023г.	Расчетный срок 2033г.
г.п. Балахта	8220	9088
п.п. Таповая	213	220
п.п. Марьясово	185	200
п.п. Отоньки	16	20
<b>Итого:</b>	<b>8634</b>	<b>9528</b>

#### Объем планируемого жилищного строительства

Объемы нового жилищного строительства, ремонта и модернизации существующего жилищного фонда определяются исходя из условия обеспечения каждой семьи отдельной квартирой или домом. Главным направлением в решении этой проблемы является максимальное сохранение, с учетом капитального и текущего ремонта существующего жилищного фонда.

Расчет объемов и площадей территории нового жилищного строительства по очередям приведен в таблице 2.2



На перспективу сохраняется внутримунципальный общественный транспорт, остановки общественного транспорта будут размещены с учетом уже существующих остановок и обеспечения радиусов доступности. Положение остальных пунктов определяется размещением главных объектов территории: промышленные предприятия, центр поселка, учебные, торговые и другие объекты, спортивно-культурные, выставочные, культурные, хозяйственные, административные, общественные, детские, спортивные, учебные, торговые и другие объекты.

Анализ сложившейся экономической ситуации и демографической ситуации в муниципальном поселке Балахта позволяет сделать вывод о предположимом росте транспортного спроса, постепенном увеличении объемов и характера передвижения населения на территории муниципального образования. Необходимо предусмотреть проведение обследования пассажиропотока, не реже 1 раза в 5 лет, для своевременного уточнения потребностей населения. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укрупненных маршрутов, обеспечения пассажиропотока, не реже 1 раза в 5 лет, для своевременного проведения обследования пассажиропотока, не реже 1 раза в 5 лет, для своевременного уточнения потребностей населения. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укрупненных маршрутов, обеспечения пассажиропотока, не реже 1 раза в 5 лет, для своевременного проведения обследования пассажиропотока, не реже 1 раза в 5 лет, для своевременного уточнения потребностей населения.

## 2.2. Прогноз транспортного спроса муниципального образования поселок Балахта, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

При формировании жилых зон в населенных пунктах муниципального образования на основе функционального зонирования необходимо предусматривать преимущественное размещение жилых домов (средней и малой этажности; блокированные с приватными участками; усадьбы), объектов социального и культурно - бытового обслуживания населения; гаражей и стоянок для легковых автомобилей, приналичиях объектов; культурных объектов; в также детских и хозяйственных площадок, зеленых насаждений.

Норма обеспечения населения общей площадью жилого фонда на первую очередь составляет 21 м<sup>2</sup> на человека, на расчетный срок - 24 м<sup>2</sup>. На момент обследования средняя обеспеченность жилым фондом по муниципальному образованию на 1 человека около 30 м.кв. Учитывая это, расчет необходимой площади жилья произведен исходя из 31 м.кв. на 1 человека в п. Балахта; в д. Таповая - 24 кв.м.; в д. Марьясово - 25 м.кв.; в д. Олонки 21 м.кв. на человека на 1 очередь, 24 м.кв. на расчетный срок.

№ п/п	Наименование населенного пункта	Необходимая площадь, м <sup>2</sup>	
		на 1 очередь	на расчетный срок
1	п. Балахта	254 820	281 728
2	д. Таповая	5 112	5 280
3	д. Марьясово	4 625	5 000
4	д. Олонки	336	480
Итого:		264 893	292 488

поселок Балахта

Расчет объемов нового жилищного строительства муниципального образования

Таблица 2.2

Таблица 2.3

Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам перевозок

Показатель	Ед.изм.	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024-2033
		2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024-2033
Количество муниципальных маршрутов	ед.	4	4	4	4	4	5
- по регулируемым тарифам	ед.	4	4	4	4	4	5
- по нерегулируемым тарифам	ед.						
Протяженность муниципальных маршрутов	км	44,1	45,2	45,5	45,5	45,5	45,5
- по регулируемым тарифам	км	44,1	45,2	45,5	45,5	45,5	45,5
- по нерегулируемым тарифам	км						
Охват населенных пунктов регулируемым автобусным сообщением	%	95	95	95	95	95	95
Количество перевезенных пассажиров	чел.	225373	225598	225820	225820	225820	225820

Таблица 2.4

Показатели деятельности внутреннего водного транспорта до 2033 года

Показатель	Ед.изм.	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2033
		2019	2020	2021	2022	2023	2024-2033
Количество маршрутов	ед.						
Протяженность	км						
Количество выполненных рейсов	ед.						
Количество перевезенных пассажиров	чел.						
Количество перевезенных грузов	тонн						

На территории муниципального образования поселок Валахта деятельность водного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется

Таблица 2.5

Показатели перевозок воздушным транспортом до 2033 года

Наименование показателя	Ед.изм.	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2033
		2019	2020	2021	2022	2023	2024-2033
Всего вылетов	выл.						
- вертолетных	выл.						
- самолетных	выл.						
Количество перевезенных пассажиров	чел.						
Грузоперевозки	тонн						

На территории муниципального образования поселок Валахта деятельность воздушного транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется

Таблица 2.6

Показатели перевозок ж/д транспортом до 2033 года

Показатель	Ед.изм.	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2033
		2019	2020	2021	2022	2023	2024-2033
Количество маршрутов	ед.						
Протяженность	км						
Количество выполненных рейсов	ед.						
Количество перевезенных пассажиров	Тыс.чел.						
Количество перевезенных грузов	Тыс.тонн						

На территории муниципального образования поселок Валахта деятельность ж/д транспорта не осуществляется и на перспективу не планируется

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

В период реализации Программы транспортной инфраструктуры по видам транспорта предусматривается развитие железнодорожного и автомобильного сообщения внутри Красноярского края и обеспечение мунципального образования поселок Баяхта постоянными внешними транспортными путями. Основным видом транспорта, обеспечивающим прямую доступность мунципального образования поселок Баяхта в территориальной структуре Российской Федерации, остаются автомобильный транспорт. Транспортная связь, внутри мунципального образования будет осуществляться общественным транспортом, личным транспортом и пешеходным сообщением. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

Предполагается увеличение использования индустриального транспорта, чему должно соответствовать развитие линейно-дорожной сети. Автобус и маршрутное такси на расчетный срок остаются основными видом общественного транспорта, однако их легкий вес в транспортной работе будет постепенно снижаться ввиду роста объема перевозок индустриальным автомобильным транспортом.

Таблица 2.7

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры

Наименование показателя	Ед. изм.	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2033
Железнодорожные станции	ед.	-	-	-	-	-	-
Причал, пристань, порт	ед.	-	-	-	-	-	-
Число оставленных оборудованных площадок	ед.	29	29	29	29	29	29
Протяженность пешеходных тротуаров	км.	-	-	-	-	-	-
Велосипедное движение	км.	0	0	0	0	0	0
Обеспеченность парковочным пространством	%	80	82	85	86	90	100

### 2.4. Прогноз развития дорожной сети

Учитывая экономическую ситуацию и сложившиеся условия, необходимо разработать и реализовать мероприятия по строительству новых и реконструкции линейно-дорожной сети исходя из требований организации линейных транспортных связей жилых территорий с местами приюжения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учетом наиболее значительных грузо - и пассажиропопотоков, а также пешеходной доступности объектов социальности и мест приюжения труда.

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

Реализация Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры мунципального образования поселок Баяхта позволит развить сеть автомобильных дорог за счет выполнения мероприятий по капитальному ремонту и ремонту

Места хранения легковых автомобилей должны включать в себя:

- упорядоченную систему ГСК с боковыми гаражами;
- платные охраняемые автостоянки.

Конкретное размещение мест хранения легковых автомобилей, СТО и АЗС должно производиться на стадии проектов планировки отдельных районов поселка.

Размещение объектов обслуживания и хранения транспортных средств необходимо осуществлять с учетом требований СанПиН 2.2.1/2.1.1.200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».

Жителям индустриальной жилой застройки необходимо хранить личный транспорт на территории своих приусадебных участков. Недостающие места хранения личного транспорта необходимо восполнять за счет размещения наземных стоянок на территории жилой застройки. Согласно п. 6.33 и п. 6.36 СНиП 2.07.01-89 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» составлена таблица минимально допустимого уровня обеспеченности населения сооружениями для хранения легкового автотранспорта.

Учитывая, что максимальное количество личного транспорта сосредоточено в п. Ватахта, объекты транспортного обслуживания предусматриваются также на территории поселка.

Показатели	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2033
Общая численность населения МО, чел.	6800	7118	7497	7876	8634	9528
Количество зарегистрированных ТС, ед.	4334	4594	4854	5114	5388	5945
Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	637	645	647	649	624	623

Прогнозные значения уровня автомобилизации по 2033 году, ед.

Таблица 2.9

Прогнозные значения уровня автомобилизации по 2033 году, представленные в таблице 2.9.

## 2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Наименование показателя	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2033
Развитие УДС	85,842	85,842	86	86,5	87	88,17	98,87

Прогнозные значения развития дорожной сети по 2033 году, км

Таблица 2.8

Транспортное обслуживание мунципального образования поселок Ватахта предусматривается с использованием существующих автомобильных дорог, магистральных и жилых улиц и прокладкой новых связей между жилыми районами, индустриальными населенными пунктами, объектами массового отдыха. Обновление, обновление проектов организации дорожного движения. по капитальному ремонту автомобильных дорог, применение новых технологий и покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий и безопасности сооружений на них, повысить качественные характеристики дорожных грузов, инструментальной диагностики технического состояния автомобильных дорог и существующих участков линейно-дорожной сети, осуществления контроля за перевозкой

- постоянно возрастающая мобильность населения
- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
- неуправляемое состояние автомобильных дорог;
- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения. Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:
- Создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети всех населенных пунктов;
- Повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
- Повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования - установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков). Если в расчётный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения будет благоприятный.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

№	п/п	Показатели	Ед. изм.	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2033
1		Число зарегистрированных ДТП	ед.	55	52	48	44	40	25
2		Количество пострадавших в ДТП	ед.	70	65	60	55	50	40
3		Количество погибших в ДТП	ед.	10	9	8	7	6	4

Прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения до 2033 года

Таблица 2.10

Предполагается постепенное снижение аварийности. Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие систем видеонаблюдения и 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. Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут выполнение предписаний, станут выполнение предписаний, выданных ГИБДД МВД России по муниципальному образованию поселок Валахта, а также выполнение работ по содержанию, текущему и капитальному ремонту дорог.

### 2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а также для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. К основным параметрам дорожного движения относятся: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зеленый сигнал, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установка вышедшей интервал убывающей очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движения, доля зеленого сигнала в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, уличное число остановок автомобилей, коэффициент безостановочной проходимости.

Наименование показателя	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2033
Индекс загрязнения атмосферного воздуха	3	3	3	3	3	3	2

### Полное изменение Индекса загрязнения атмосферного воздуха

Таблица 2.11

В результате проводимых мероприятий, предусмотренных в рамках данной программы, планируется сокращение доли лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

**2.7. Полное негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения**

Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом стоимости, расширение улично-дорожной сети муниципалитета, увеличение количества объектов, связанных с тем, усилятся влияние факторов, рассматриваемых в п. 1.10 данной программы. В целом все большее количество легковых транспортных средств принадлежит жителям населения, что соответствует современным экологическим нормам и стандартам, в связи с чем в рассматриваемом периоде возможно прогнозировать незначительное увеличение негативного воздействия на окружающую среду. Дополнительными факторами, стабилизирующими ситуацию, можно рассматривать вытеснение эксплоатации транспортных средств низких экологических классов в соответствии с их износом. При увеличивающемся объеме выбросов и в связи со соответствием в их составе концентрации вредных веществ, можно сделать выводы о незначительном увеличении нагрузки на окружающую среду от автомобильного транспорта.

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

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействия, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;
- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

Ключевым итогом критерия негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения в населенном пункте является расчетный показатель «индекс загрязнения воздуха и расчитывается по значению средних годовых концентраций пяти загрязняющих веществ. В связи с наличием общегородской тенденции перехода транспортных средств на газомоторное топливо в долгосрочной перспективе просматривается стабилизация тенденция тенденции и оценка прогнозируемого показателя, как «никий».

### 3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

Прогноз сценарных условий развития транспортного комплекса мунципального образования поселок Балхта разработан на основании сценарных условий, основных параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации.

При прогнозировании и построении транспортной модели учитывались прогноз численности населения, демоная 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 ввиду за транспортным спросом.

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 поселка.

Варианты прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различные варианты обусловлено отличным поведением частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективности реализации государственной политики развития.

**Вариант 1 (пессимистичный).** Развитие транспортной инфраструктуры осуществляется на уровне необходимого и достаточном для обеспечения безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно-восстановительных работ, без проведения капитального ремонта и нового строительства. Целевыми показателями (индикаторами) по сравнению с базовыми показателями для данного варианта будет снижение инвестиционной привлекательности территории поселения, снижение численности населения за счет увеличения миграционного оттока, увеличение числа трудовых мигрантов.

**Вариант 2 (реалистичный).** Развитие происходит в полном соответствии с прогнозируемыми показателями с реализацией всех мероприятий по реконструкции и строительству. На территории мунципального образования поселок Балхта предполагается проведение мероприятий, направленных на стабилизацию социально-экономического роста в соответствии с тенденциями текущего развития. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения уровня частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, подержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличением ледовой активности.

**Вариант 3 (оптимистичный).** Развитие транспортной инфраструктуры осуществляется на уровне с опережением достаточного для обеспечения комфортабельности, и безопасности передвижения населения и грузов. Вариант предполагает реконструкцию существующей транспортной инфраструктуры, и строительство новых участков дорог и сооружение транспортной инфраструктуры, строительство кварталов перспективной застройки, расширение индустриального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок. Целевыми

В максимальном варианте предлагается организация единого комплекса по обслуживанию пассажиров, стоянки такси, железнодорожного и общественного транспорта. Оптимальным и максимальным вариантам развития предлагается на оптимизацию парка подвижного состава общественного транспорта с переходом на эффективные транспортные средства, учитывая то, что ежегодно пассажиропоток увеличивается.

Пассажирыские перевозки в муниципальном образовании осуществляются по 4 внутренним маршрутам. Вариантами развития предлагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

Пассажирыские перевозки в муниципальном образовании осуществляются по 4 внутренним маршрутам. Вариантами развития предлагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

Пассажирыские перевозки в муниципальном образовании осуществляются по 4 внутренним маршрутам. Вариантами развития предлагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

Пассажирыские перевозки в муниципальном образовании осуществляются по 4 внутренним маршрутам. Вариантами развития предлагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

Пассажирыские перевозки в муниципальном образовании осуществляются по 4 внутренним маршрутам. Вариантами развития предлагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

Пассажирыские перевозки в муниципальном образовании осуществляются по 4 внутренним маршрутам. Вариантами развития предлагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

Пассажирыские перевозки в муниципальном образовании осуществляются по 4 внутренним маршрутам. Вариантами развития предлагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

Пассажирыские перевозки в муниципальном образовании осуществляются по 4 внутренним маршрутам. Вариантами развития предлагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

Пассажирыские перевозки в муниципальном образовании осуществляются по 4 внутренним маршрутам. Вариантами развития предлагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

Пассажирыские перевозки в муниципальном образовании осуществляются по 4 внутренним маршрутам. Вариантами развития предлагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

Пассажирыские перевозки в муниципальном образовании осуществляются по 4 внутренним маршрутам. Вариантами развития предлагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

Пассажирыские перевозки в муниципальном образовании осуществляются по 4 внутренним маршрутам. Вариантами развития предлагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

Пассажирыские перевозки в муниципальном образовании осуществляются по 4 внутренним маршрутам. Вариантами развития предлагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

Пассажирыские перевозки в муниципальном образовании осуществляются по 4 внутренним маршрутам. Вариантами развития предлагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

Пассажирыские перевозки в муниципальном образовании осуществляются по 4 внутренним маршрутам. Вариантами развития предлагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

Пассажирыские перевозки в муниципальном образовании осуществляются по 4 внутренним маршрутам. Вариантами развития предлагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

Пассажирыские перевозки в муниципальном образовании осуществляются по 4 внутренним маршрутам. Вариантами развития предлагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

Пассажирыские перевозки в муниципальном образовании осуществляются по 4 внутренним маршрутам. Вариантами развития предлагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

Пассажирыские перевозки в муниципальном образовании осуществляются по 4 внутренним маршрутам. Вариантами развития предлагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

Пассажирыские перевозки в муниципальном образовании осуществляются по 4 внутренним маршрутам. Вариантами развития предлагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

Пассажирыские перевозки в муниципальном образовании осуществляются по 4 внутренним маршрутам. Вариантами развития предлагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

Пассажирыские перевозки в муниципальном образовании осуществляются по 4 внутренним маршрутам. Вариантами развития предлагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

Пассажирыские перевозки в муниципальном образовании осуществляются по 4 внутренним маршрутам. Вариантами развития предлагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

Пассажирыские перевозки в муниципальном образовании осуществляются по 4 внутренним маршрутам. Вариантами развития предлагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

Пассажирыские перевозки в муниципальном образовании осуществляются по 4 внутренним маршрутам. Вариантами развития предлагается увеличение количества маршрутов автобусного транспорта.

показателями (индикаторами) по сравнению с базовыми показателями для данного варианта будет повышение инвентаризации привлекательности территории поселения, стабилизация и рост численности населения за счет увеличения рождаемости и снижение смертности, снижение числа трудовых мигрантов.

Урбанистическая оценка по целевым показателям (индикаторам) муниципальных вариантов развития транспортной инфраструктуры представлена в таблице 3.1.

Таблица 3.1

Урбанистическая оценка по целевым показателям (индикаторам) муниципальных вариантов развития транспортной инфраструктуры до 2033 года

Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок

Количество муниципальных маршрутов наземным транспортом

Количество муниципальных маршрутов ж/д транспортом

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры

Железнодорожные станции

Автомобильные (совмест. с ж/д станцией)

Число оборудованных остановочных пунктов

Порт, причал, пристань

Число вертолетных площадок, ВПП

Доля пешеходных дорожек, пешеходных маршрутов, прогулок, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения

Велосипедное движение, число пунктов хранения мест

Обеспеченность парковочным пространством

Протяженность линейно-дорожной сети

Показатели автомобильности и безопасности дорожного движения

Количество зарегистрированных ТС, ед.

Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.

Кол-во ДТП

Ед.

Ед.

Ед.

Ед.

Ед.

Ед.

Ед.

Ед.



Предусматривается застройка территории муниципального образования поселок Балата, как многоквартирными, так и частными домами. Основная доля приходится на частные домовладения, где парковка автомобилей осуществляется на придомовых участках. В связи с этим, при росте автомобилизации основной дефицит придется на временные парковки (вдоль улично-дорожной сети и вблизи объектов притяжения). При настоящем уровне и прогнозе автомобилизации и численности населения предусмотрено обеспечение населения объектами парковки в соответствии с прогнозируемым уровнем автомобилизации и возможностями развития инфраструктуры.

Проблема безопасности дорожного движения также является одной из основных. Меры по развитию транспортной инфраструктуры предусматривают наряду с программными комплексными мероприятиями по снижению аварийности и ДТП с пострадавшими, снижение предполагаемого социального риска от ДТП (число лет, пострадавших в ДТП, на тыс. населения). Вариантами предусматривается установка технических средств организации дорожного движения, обустройство барьерного ограждения.

Таким образом, экономически наиболее эффективным и отвечающим наущим потребностям муниципального образования поселок Балата представляется реализация второго (Реалистичного) варианта развития транспортной инфраструктуры.

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %		
		Региональный бюджет	Муниципальный бюджет	иные внебюджетные средства
реконструкция участка региональной дороги «Подъезд к Марьясово» - замена гравийно - щебеночного покрытия на асфальтобетонное, 2,4 км	2019-2023	100	-	-
Реконструкция подъездов к населенным пунктам: от в/п Р - 257 «Енисей» до д. Олонки - устройство асфальтобетонного покрытия, 5,34 км	2019-2023	100	*	-
Строительство дорог с гравийно-щебеночным покрытием к очистным сооружениям; к водозаборным сооружениям	2019-2023	50	50	-

Таблица 4.1

В части автомобильных дорог проектом предусмотрено генеральное плановое предусматривается устройство автомобильных дорог общего пользования местного значения с капитальным типом дорожной одежды, выполняющие роль подъездных автомобильных дорог к территории предприятия, а также к части населенных пунктов:

#### Автомобильный транспорт

На территории муниципального образования поселок Балхта развитие ж/д транспорта на перспективу не планируется.

#### Железнодорожный транспорт

На территории муниципального образования поселок Балхта развитие водного транспорта на перспективу не планируется.

#### Водный транспорт

На территории муниципального образования поселок Балхта развитие воздушного транспорта на перспективу не планируется.

#### Воздушный транспорт

4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

На расчётный срок прогнозируется изменение параметров дорожной сети в связи с капитальным ремонтом и ремонтом улично-дорожной сети. Планируется оснащение улично-дорожной сети дорожными знаками. Предусматривается устройство систем по регулированию уличного движения, а именно: организация заездов карманов, устройство пешеходных ограждений. Проводятся мероприятия по увеличению доли освещенных частей улиц.

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

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

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

Сохраняется существующая система обслуживания населения осуществляемая пассажирским транспортом. Движение общественного транспорта осуществляется по существующим межмуниципальным маршрутам. Для повышения уровня комфорта и удобства общественного транспорта предлагается установка автобусных павильонов, застекленных карманов, капитальный ремонт автобусных остановок. Сложившиеся маршруты общественного транспорта являются оптимальными и обеспечивают доступность социально-значимых объектов. Протяженность линий общественного транспорта на расчетный срок остается неизменной.

Для удовлетворения возрастающей транспортной потребности населения в пределах муниципального образования проводится проект наряду с обновлением парка общественного транспорта, планируется перевод существующих транспортных средств на более экологически чистые виды топлива.

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

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.

В муниципальном образовании поселок Балхта постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей выделяется:

- сохранить существующих объектов хранения транспортных средств;
- организовать открытые стоянки постоянно хранения;
- считать, что автомобили, принадлежащие населению, проживающему в индустриальных зонах, размещаются на соответствующих участках;
- Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу;
- Оборудование открытых стоянок для временного хранения автомобилей предусматриваются в общественных центрах муниципального образования;
- Организация общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей;
- При подготовке проектной документации к размещению автобусных остановок в соответствии с СП 59.13330.2012.

Механизм ограничения использования легкового автомобильного транспорта в существующем правовом поле является управлением парковочным пространством путем запрета парковки на улично-дорожной сети и ограничения ее режимов, а также обеспечения соблюдения запрета на улично-дорожной сети и ограничения режимов парковки обеспечиваются повышением пропускной способности элементов улично-дорожной парковки.

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

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

5. Организация велосипедных дорожек.

4. Организация тротуаров в районах перспективной застройки;

по созданию безбарьерной среды;

3. Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований

2. Устройство велодорожек в поперечном профиле главных улиц;

1. Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением;

Мероприятия по данному разделу:

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных переходов, размещения пешеходных ограждений, освещения участков автомобильных дорог, установка дорожных знаков, нанесение дорожной разметки и других мероприятий.

переложения

**4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного**

Источники финансирования,	в бюджете	Муниципальный бюджет	Планируемые сроки	Организация парковочного пространства	
				Строительство СТО, 5 об.	100
			2019-2033	50	50
			2019-2033	-	100

Таблица 4.3

Мероприятия по управлению парковочным пространством должны обеспечить развитие сети парковочных мест. Кроме того, развитие системы парковок требует формирования экономических и правовых механизмов поддержки развития системы временного и постоянного хранения транспорта.

паркингов.

В качестве необходимой предпосылки реализации мер по оптимизации режимов парковки на улично-дорожной сети следует рассмотреть развитие системы внеуличных стоянок автомобильного транспорта в зонах высокого спроса на парковку (перехватывающих временных стоянок у зданий), а также системы перехватывающих паркингов.

перекрестков.

дорожной сети: перетонов, и что особенно важно, подходов к перекресткам. Это позволяет сократить задержки транспорта при движении по перетонам и проезд

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожной одежды при привлечении их характеристик в соответствии с параметрами автомобильных дорог на соседних участках, повышение безопасности движения, увеличение протяженности грунтопокрытых, долговечности и эксплуатационной надежности.

Основным направлением деятельности в области дорожного хозяйства является реализация мероприятий, связанных с обеспечением сохранности и поддержанием работоспособности автомобильных дорог общего пользования регионального и местного значения и искусственных сооружений на них (в первую очередь их содержание и ремонт, включая капитальцы), а также строительство новых и модернизацией имеющихся дорог и искусственных сооружений на них.

В целях повышения качества дорожного уровня улично - дорожной сети муниципального поселка Балхта направлением деятельности в области дорожного хозяйства является реализация мероприятий, связанных с обеспечением сохранности и поддержанием работоспособности территории поселка Балхта, снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия и доступности территории поселка Балхта, предусматривается в первую очередь комплекс мероприятий по проектированию, строительству и реконструкции дорог муниципального образования поселка Балхта.

#### 4.6. Мероприятия по развитию сети дорог муниципального образования поселка Балхта

Мероприятия по развитию инфраструктуры для транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

Мероприятия по развитию инфраструктуры для транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

В целях ускорения организации дорожного движения планируется внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих перевозку грузов и перевозок по автомобильным дорогам местного значения, включенных в себя установку системы видеорегистрации и контроля потоков транспортных средств. Дополнительно возможна организация видеомониторинга на участках улично-дорожной сети с запретными движениями грузового транспорта. Реализация мероприятий позволит обеспечить учет и анализ потоков грузового транспорта, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применить меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

#### 4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта

Источники финансирования, %	Планируемые сроки	Наименование мероприятия		
		2019-2023	2019-2023	2019-2023
Муниципальный бюджет	в бюджете	Установка дорожных и информационных знаков	100	-
		Установка пешеходных ограждений	100	-
		Спортивное покрытие вдоль улиц	70	30

Таблица 4.4

С учетом функционального назначения улиц и дорог и интенсивности транспортного движения на отдельных участках назначены:

- главная улица с шириной проезжей части 6,0 м;
- улица в жилой застройке основная с шириной проезжей части 6,0 м;
- улица в жилой застройке второстепенная с шириной проезжей части 6,0 м;
- проезд с шириной проезжей части 6,0 м.

Для движения пешеходов в состав улиц включены тротуары с шириной пешеходной части от 1,5 до 1,0 м в зависимости от категории улиц.

Таблица 4.5

Наименование мероприятия	Протяженность (ориентировочно), км	Планируемые сроки	Источник финансирования, %		
			Региональный бюджет	Муниципальный бюджет	иные источники средств
Строительство, реконструкция дорог с обустройством асфальто-бетонным покрытием	69,25	2019 г. - 2033 г.	20	80	-
			2019 г. - 2033 г.	-	100
Реконструкция УДС	18	2019 г. - 2033 г.	-	-	-

## 5 МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

5.1 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков

Чтобы увеличить безопасность дорожного движения, необходимо провести следующие мероприятия на территории муниципального образования поселок Валахта:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети муниципального образования;
- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди участников дорожного движения, в том числе среди несовершеннолетних;
- развитие системы оказания помощи пострадавшим в ДТП;
- своевременная обработка противогололедными материалами;
- нанесение в летний период временной горизонтальной разметки, с применением современных лакокрасочных и светоотражающих материалов;
- ремонт дорожного покрытия;
- установка в летний период искусственных дорожных неровностей;
- установка барьерных ограждений;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования;
- установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаках),

Одним из действенных средств управления дорожным движением являются дорожные знаки. Малый объем капитальных вложений, быстрая и возможность постепенного выполнения работ, отсутствие необходимости закрытия участков улично-дорожной сети, послужило причиной для рекомендации включения работ по установке дорожных знаков в разряд первоочередных мероприятий.

Улично-дорожная сеть в муниципальном образовании поселок Валахта оборудована знаками со светоотражающей поверхностью. Знаки установлены на отдельных стоянках, стойках, существующих опорах освещения, совместно со светофорами, на пешеходных остановочных пунктах, на стенах зданий. По результатам обследования размещения дорожных знаков на улично-дорожной сети выявлена недостаточная обеспеченность дорожными знаками. Требуется установка дополнительных дорожных знаков.

В рамках автоматизированной системы управления дорожным движением возможно использование видеонаблюдения за ситуацией в «узких местах» улично-дорожной сети – посредством применения видеоканалов. Видеонаблюдение позволяет в реальном масштабе времени оценить качество координированного управления движением, обнаружить заторы или ДТП и оперативно принять соответствующие меры, для чего видеоканалы должны осуществлять круговой обзор перекрестка. Аппаратную часть наблюдения (мониторы, регистраторы, мультиплексоры, накопители) рекомендуется устанавливать в помещении ПУИТ или в помещении дежурной части ГИБДД.

Если в расчетный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения будет благоприятный.

При подготовке проектной документации в обязательном порядке необходимо предусмотреть выполнение мероприятий по обеспечению доступности знаний и сооружений для маломобильных групп населения согласно СНиП 35-01-2001 «Доступность знаний и сооружений для маломобильных групп населения», в том числе устройство:

Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникновения ущерба необходимо:

5.3 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения  
Муниципального образования поселок Выхта не предусматриваются.

5.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %		
		Региональный бюджет	Муниципальный бюджет	внебюджетные средства
Установка пешеходных ограждений	2019-2033	-	100	-
Установка систем ограничения скорости движения	2019-2033	-	100	-
Установка систем контроля скорости движения, систем инфофиксации	2019-2033	100	-	-
Установка дорожных и информационных знаков, 6 шт.	2019	-	100	-

Таблица 5.1

Мероприятия, направленные на развитие системы оказания помощи пострадавшим в ДТП предусматривают обеспечение оперативности и качества оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП, повышение уровня координации служб, участвующих в оказании помощи урбанистическим, пострадавшим в ДТП, а также сокращение времени проведения спасательных работ на дорогах области и повышение эффективности деятельности подразделений противопожарной службы и поисково-спасательных отрядов области при спасении и оказании помощи пострадавшим в ДТП.

Мероприятия, направленные на развитие системы оказания помощи пострадавшим в ДТП предусматривают обеспечение оперативности и качества оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП, повышение уровня координации служб, участвующих в оказании помощи урбанистическим, пострадавшим в ДТП, а также сокращение времени проведения спасательных работ на дорогах области и повышение эффективности деятельности подразделений противопожарной службы и поисково-спасательных отрядов области при спасении и оказании помощи пострадавшим в ДТП.

Реализация организационно-планировочных и инженерных мер, направленных на повышение безопасности и эффективности дорожного движения, осуществляется в рамках и правового регулирования с целью обеспечения безопасности и предотвращения возникновения опасных участков дорожного движения, устранения и профилактики опасных участков пешеходов в дорожном движении, совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов предусматривают обеспечение безопасности движения транспортных средств и пешеходов на территории организации дорожного движения.

Реализация организационно-планировочных и инженерных мер, направленных на повышение безопасности и эффективности дорожного движения, осуществляется в рамках и правового регулирования с целью обеспечения безопасности и предотвращения возникновения опасных участков дорожного движения, устранения и профилактики опасных участков пешеходов в дорожном движении, совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов предусматривают обеспечение безопасности движения транспортных средств и пешеходов на территории организации дорожного движения.

Повышение безопасности дорожного движения предусматривает формирование безопасного поведения участников дорожного движения, информирование о ситуациях, создание в обществе нетерпимости к фактам нарушения правил дорожного движения, информирование о ситуациях, создание в обществе нетерпимости к фактам нарушения правил дорожного движения, информирование о ситуациях, создание в обществе нетерпимости к фактам нарушения правил дорожного движения.

- повышение безопасности дорожного движения предусматривает формирование безопасного поведения участников дорожного движения, информирование о ситуациях, создание в обществе нетерпимости к фактам нарушения правил дорожного движения, информирование о ситуациях, создание в обществе нетерпимости к фактам нарушения правил дорожного движения.
- повышение безопасности дорожного движения предусматривает формирование безопасного поведения участников дорожного движения, информирование о ситуациях, создание в обществе нетерпимости к фактам нарушения правил дорожного движения, информирование о ситуациях, создание в обществе нетерпимости к фактам нарушения правил дорожного движения.
- повышение безопасности дорожного движения предусматривает формирование безопасного поведения участников дорожного движения, информирование о ситуациях, создание в обществе нетерпимости к фактам нарушения правил дорожного движения, информирование о ситуациях, создание в обществе нетерпимости к фактам нарушения правил дорожного движения.
- повышение безопасности дорожного движения предусматривает формирование безопасного поведения участников дорожного движения, информирование о ситуациях, создание в обществе нетерпимости к фактам нарушения правил дорожного движения, информирование о ситуациях, создание в обществе нетерпимости к фактам нарушения правил дорожного движения.
- повышение безопасности дорожного движения предусматривает формирование безопасного поведения участников дорожного движения, информирование о ситуациях, создание в обществе нетерпимости к фактам нарушения правил дорожного движения, информирование о ситуациях, создание в обществе нетерпимости к фактам нарушения правил дорожного движения.



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

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

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

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

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог. Основной задачей в этой области является сокращение объемов расходов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкция автомобильного транспорта и содержание дорог для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

Уменьшение вредных веществ возможно при более рациональной схеме организации движения на маршруте транспортных средств, снижающей время движения транспортных средств по улично-дорожной сети, количество остановок, время задержек, повышения скорости сообщения. Необходимо добиваться как можно меньшего времени движения транспортных средств на переходных режимах, поскольку именно при переходных режимах наблюдается повышенный выброс загрязняющих веществ.

Мероприятия, призванные обеспечить снижение загрязнения атмосферного воздуха, связаны с мероприятиями, принимаемыми для улучшения общей транспортной ситуации в поселке. К таким мероприятиям, принимаемым для улучшения ситуации эксплуатационных свойств транспортных средств, качества используемых бензинов и других расходуемых материалов, относятся и средства организации дорожного движения, а именно:

- внедрение технических средств, поддерживающих эффективные технологии управления дорожным движением;
- решение организационных вопросов, связанных с регулировкой корректировкой режимов работы светофорных объектов (включение в состав служб ГАИ РУП ГУП, в служебные обязанности которых входит систематический мониторинг состояния транспортных потоков и расчет оптимальных режимов регулирования);
- реконструкция и развитие улично-дорожной сети с целью снижения загрузки улиц и объема грузового транспорта из центральной части поселка;
- применение экологических добавок в дорожном полотне.

Предлагаемое внедрение мультимедийного управления светофорными объектами и АСУ ДУ позволяет реализовать дополнительные возможности и сервисные функции при применении соответствующего оборудования. В частности, использование газоанализаторов позволяет решать спектр задач с использованием сведений об уровне загрязнения воздушного бассейна: автоматический сбор, обработка и передача в центр экологической службы информации об уровне загрязнения воздушного бассейна, своевременное предупреждение об аварийных выбросах с указанием района выброса; анализ поступающей в центр информации; выдача рекомендаций и принятие мер по

перепасируется транспортными потоками по магистралям муниципального образования поселок Балашта.

#### 5.4. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством обслуживания населения и субъектов

В рамках задач, включаемой меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусматриваются мероприятия, 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.

Создание информационно-аналитической системы управления объектами транспортной инфраструктурой предусмотрено необходимо для повышения эффективности управления объектами транспорта и мониторинга его функционирования. Основными задачами данной системы являются:

- осуществление мониторинга функционирования объектов транспорта; осуществление и оптимизация единой маршрутной сети объектного транспорта;
- формирование единого диспетчерского управления объектами транспорта;
- осуществление единого диспетчерского управления объектами городского пассажирского транспорта в режиме реального времени с помощью систем спутниковой системы позволяет потребителям получать информацию о движении транспорта спутниковой системой LIONASS, автономными и компьютерного необходимо предусмотреть обустройство объектного и компьютерного транспорта спутниковой системы управления объектами транспорта

Обеспечивает оперативное управление объектами транспорта и функционирование системы управления объектами муниципального образования, диспетчерские пункты на транспортных предприятиях. Информационно обединить центральные диспетчерские службы муниципального образования, диспетчерские пункты на транспортных предприятиях.

Диспетчерское управление объектами транспортом обеспечивают:

- повышение качества транспортного обслуживания населения за счет непрерывного автоматизированного контроля движения в режиме реального времени; координацию и синхронизацию работы всех видов объектного транспорта за счет увязки интервалов движения по периодам дня на сопрягающихся маршрутах;
- повышение эффективности использования подвижного состава за счет сокращения непроводительных потерь времени на маршруте и рационального использования подвижного состава и резерва на наличие зарученных направлений; повышение безопасности пассажирских перевозок за счет оперативного оповещения водителей транспортных средств об авариях и чрезвычайных ситуациях на маршрутной сети и информационного обеспечения мероприятий по ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий и чрезвычайных ситуаций посредством организации связи водителей транспортных средств, участников дорожно-транспортных происшествий с представителями оперативных служб (скорая помощь, полиция и др.);

Источники финансирования, %	Муниципальный бюджет	в сроки Планируемые	Наименование мероприятия	2019-2023	мониторинг исполнения расписаний, графиков движения на маршрутах поезда
				100	-

Таблица 5.2

- предоставление информации населению о расписаниях движения  
ответственного транспорта через информационно-телекоммуникационную сеть  
Интернет;

- оперативное информирование пассажиров на остановках ответственного  
транспорта с помощью остановочных табло об ожидаемом времени прибытия  
(отправления) ответственного транспорта, номере маршрута и фактическом времени  
прибытия ответственного транспорта;

- полный переход на автоматизированный учет и контроль организации  
работы транспортного комплекса путем интеграции вокзалов, автостанций,  
транспортных предприятий и транспортных средств в единое информационное  
пространство.

Внедрение интеллектуальных систем на всем ответственном транспорте  
рассматривается как основное мероприятие на срок действия программы.

## 6 ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Мероприятия по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования поселок Балашта согласно генеральному плану реконструкции (более подробное описание в п. 1.11 данной программы):

- Строительство СТО - 5 объектов;
- Реконструкция, замена автобусных остановок - 20 шт.

# 7 ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Раздел включает в себя, с разбивкой по годам, оценку стоимости основных мероприятий по реализации Программы. Основной целью Программы является развитие безопасности услуг транспортного комплекса для населения муниципального образования поселок Валахта.

Для достижения основной цели программы необходимо решить следующие задачи:

- выполнение комплекса работ по восстановлению эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, при выполнении которых затрачиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (ремонт дорог);
- выполнение комплекса работ по замене или восстановлению конструктивных элементов автомобильных дорог, дорожных сооружений и их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильных дорог и при выполнении которых затрачиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (капитальный ремонт дорог и сооружения на них);
- подготовка проектной документации на капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них.

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства федерального бюджета, краевого бюджета, бюджета муниципального района и муниципального образования поселок Валахта, а также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из областного бюджета определяются после принятия соответствующих программ и подлежат уточнению после формирования областного бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

Транспортная система муниципального образования поселок Валахта является элементом транспортной системы Красноярского края, 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 предложены по развитию транспортной инфраструктуры предлагается 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 и органов власти Красноярского края области по развитию транспортной инфраструктуры.

При реализации Программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

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

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

В настоящее время существует множество методов и подходов к определению стоимости строительства, изменчивость цен и их разнообразие не позволяют на данном этапе работы точно определить необходимые затраты в полном объеме.

В связи с этим, на дальнейших стадиях проектирования требуется детальное уточнение параметров строительства на основании изучения местных условий и конкретных специфических функций строимого объекта.

**Объемов и источники финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры муниципальной образования поселок Балашта**

Таблица 7.1

Мероприятия	Стоимость мероприятий, тыс. рублей							Источники финансирования
	Всего	2019 г	2020 г	2021 г	2022 г	2023 г	2024-2033 гг	
авиационный транспорт								
водный транспорт								
Железнодорожный транспорт								
Автомобильный транспорт								
реконструкция участка реконвальной дороги «Подъезд к Марьясоно» - замена травиной – щебеночного покрытия на асфальтобетонное, 2,4 км	24000			12000	12000			Региональный, муниципальный бюджет
Реконструкция подъезда к населенным пунктам: от а/д Р - 257 «Енисей» до д. Олонки - устройство асфальтобетонного покрытия, 5,34 км	54000		15000	15000	15000	9000		Региональный, муниципальный бюджет
Строительство дорог с травиной-щебеночным покрытием: к очистным сооружениям; к водозаборным сооружениям	Согласно ПСД	*	*	*	*	*		
Мероприятия по развитию автомобильного транспорта								
Обустройство, ремонт остановочных павильонов, 20 шт.	400		20	20	20	20	320	Региональный, муниципальный бюджет
Организовать пассажирский маршрут районного значения «Балашта – Олонки»	100					100		Муниципальный бюджет
Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства								
Организация парковочного пространства	***							Муниципальный бюджет и внебюджетные источники
Строительство СТО, 5 об.	2500	0	0	0	0	0	2500	внебюджетные источники
Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения								
Установка пешеходных ограждений	*							Муниципальный бюджет и внебюджетные источники

**Мероприятия**

	Стоимость мероприятий, тыс. рублей							2024-2023 гг.	Источники финансирования
	Всего	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.		
Строительство тротуаров вдоль улиц	*								Муниципальный бюджет и внебюджетные источники
Установка систем ограничения скорости движения	*								Муниципальный бюджет и внебюджетные источники
Установка систем контроля скорости движения, систем видеорегистрации	*								Муниципальный бюджет и внебюджетные источники
Установка дорожных и информационных знаков, 6 шт.	18	18							Муниципальный бюджет
Мониторинг исполнения расписаний, графиков движения на маршрутах	450	30	30	30	30	30	30	300	Муниципальный бюджет
Мероприятия по развитию сети дорог муниципального образования									Муниципальный бюджет
Строительство, реконструкция дорог с обустройством асфальто-бетонным покрытием, 69,25 км	692500								Муниципальный бюджет
Реконструкция УДС, 18 км	90000								Муниципальный бюджет
<b>Всего</b>	<b>863968</b>	<b>5048</b>	<b>50050</b>	<b>62050</b>	<b>62050</b>	<b>44150</b>	<b>640620</b>		Регionalный, муниципальный бюджет

\* - Суммы и объемы работ уточняются при разработке ПСД;  
 \*\* - Строится собственниками автомобильных средств по мере необходимости;  
 \*\*\* - Заключаются при проектировании новых объектов жилищной, социальной и производственной инфра-ры.

Примечание: Точный объем капитальных вложений в реализацию мероприятий на период 2019-2023 гг. будет определен посредством принятия и утверждения финансирувания в бюджетах соответствующего уровня на основании разработанной проектно-сметной документации по объектам.



## 8. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Эффективность реализации муниципальной программы оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов, исходя из соответствия фактических значений показателей (индикаторов) с их целевыми значениями, а также уровня использования средств бюджета округа, предусмотренных в целях финансирования мероприятий муниципальной программы.

Оценка эффективности реализации программы, цели (задачи) определяется по формуле:

$$E = \frac{\sum_{i=1}^n F_i}{N} \cdot 100\%$$

E - эффективность реализации программы, цели (задачи), процентов;

F<sub>i</sub> - фактическое значение i-го целевого показателя (индикатора), характеризующего выполнение цели (задачи), достигнутое в ходе реализации муниципальной программы (подпрограммы);

N<sub>i</sub> - плановое значение i-го целевого показателя (индикатора), характеризующего выполнение цели (задачи), предусмотренное муниципальной программой;

n - количество показателей (индикаторов), характеризующих выполнение цели (задачи) муниципальной программы;

В зависимости от полученных результатов реализации мероприятий программы значения целевых показателей (индикаторов) программы эффективность реализации программы (подпрограммы) по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующему уровню:

- высокий (E 95%);
- удовлетворительный (E 75%);
- не отвечает предъявляемым выше уровням, эффективность ее реализации признается неудовлетворительной).

Оценка степени соответствия запланированному уровню затрат и эффективности использования средств бюджета округа, ресурсного обеспечения программы осуществляется путем сопоставления плановых и фактических объемов финансирования основных мероприятий программы, по каждому источнику ресурсного обеспечения (такие показатели характеризуют уровень исполнения финансирования в связи с исполнением мероприятий муниципальной программы в разрезе источников и направлений финансирования).

Уровень исполнения финансирования программы в целом определяется по формуле:

$$УЭФ = Ф/Ф_{пл}, где:$$

УЭФ - уровень исполнения финансирования муниципальной программы за отчетный год, процентов;

- высокий (Уэф 95%);
  - удовлетворительный (Уэф 75%);
  - удовлетворительный (если процент освоения средств не отражает приведенным выше уровням, уровень исполнения финансирования признается неудовлетворительным).
- Фф - фактически израсходованный объем средств, направленных на реализацию мероприятий муниципальной программы, тыс. рублей;
- Фп - плановый объем средств на соответствующий отчетный период, тыс. рублей.
- Уровень исполнения финансирования представляется исследуемым охарактеризовать следующим образом:

Цель программы	Задачи программы	Предусмотренные мероприятия	Оценка социально-экономической эффективности
<p>Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта</p>	<p>Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечение ускоренное пассажирооборота, товарооборота и снижение транспортных издержек в экономике</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Реконструкция участка региональной дороги «Польезд к Марьясово» - замена Гравийно – щебеночного покрытия на асфальтобетонное, 2,4 км</li> <li>- Реконструкция подъездов к населенным пунктам: от в/д Р - 257 «Енисей» до д. Огоньки - устройство асфальтобетонного покрытия, 5,34 км</li> <li>- Строительство дорог с гравийно-щебеночным покрытием: к очистным сооружениям, к водозаборным сооружениям.</li> </ul>	<p>Расширение транспортных связей муниципалитетного образования на 15%, повышение инвестиционной привлекательности на 20%, повышение эффективности транспортного обслуживания и снижения издержек на 30%</p>
<p>Развитие транспорта общего пользования, создание транспортно пересадочных узлов</p>	<p>Обеспечение условия для управления транспортным спросом, повышение доступности услуг транспортно комплекса для населения</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Обустройство, ремонт остановочных павильонов, 20 шт</li> <li>- Организовать пассажирский маршрут районного значения «Бадахт – Огоньки»</li> </ul>	<p>Увеличение пассажиропотока на 15%, сохранение обеспечение населения общественным транспортом</p>
<p>Развитие инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб</p>	<p>Предоставление качественных услуг населению, обеспечение объектов транспортной инфраструктуры</p>	<p>Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, предоставление качественных услуг населению, обеспечение объектов транспортной инфраструктуры, увеличение количества автопарков, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освоение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей</p>	<p>Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры и качества обслуживания на 35%, расширение парковочного пространства на 30%,</p>
<p>Развитие инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Организация парковочного пространства</li> <li>- Строительство СТО, 6 об.</li> </ul>	

Цель программы	Задачи программы	Предусмотренные мероприятия	Оценка социально-экономической эффективности
<p>Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения</p>	<p>Обеспечение условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения, повышение безопасности дорожного движения</p> <p>Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности, повышение безопасности и устойчивости транспортной системы</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Установка пешеходных ограждений</li> <li>- Строительство тротуаров вдоль улиц</li> <li>- Установка дорожных и информационных знаков</li> </ul>	<p>Снижение времени в пути пешеходам на 15%, снижение вероятности ДТП с участием пешеходов на 50%, организации велосипедных маршрутов</p>
<p>Организация дорожного движения, повышение безопасности дорожного движения, снижение перегруженности дорог в/или их участков</p>	<p>Обеспечение эффективности функционирования транспортной инфраструктуры</p> <p>Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности, развитие в соответствии с транспортным спросом, развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное градостроительной деятельностью, повышение качества содержания транспортной инфраструктуры, снижение уровня износа объектов транспортной инфраструктуры</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Установка систем ограничения скорости движения</li> <li>- Установка систем контроля скорости движения, систем видеонаблюдения</li> <li>- Установка дорожных и информационных знаков, 6 шт.</li> </ul>	<p>Снижение вероятности ДТП на 35 %, снижение загрузки улицы - дорожной сети на 20%.</p>
<p>Внедрение интеллектуальных транспортных систем</p>	<p>Обеспечение эффективности функционирования транспортной инфраструктуры</p> <p>Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности, развитие в соответствии с транспортным спросом, развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное градостроительной деятельностью, повышение качества содержания транспортной инфраструктуры, снижение уровня износа объектов транспортной инфраструктуры</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Мониторинг исполнения расписаний, графиков движения на маршрутах носителя</li> </ul>	<p>Повышение эффективности общественного транспорта – на 20%</p>
<p>Развитие сети дорог</p>	<p>Обеспечение эффективности функционирования транспортной инфраструктуры</p> <p>Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности, развитие в соответствии с транспортным спросом, развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное градостроительной деятельностью, повышение качества содержания транспортной инфраструктуры, снижение уровня износа объектов транспортной инфраструктуры</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Строительство, реконструкция дорог с обустройством асфальто-бетонным покрытием, 69,25 км</li> <li>- Реконструкция УДС, 18 км</li> </ul>	<p>Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 25%, снижение вероятности ДТП на 25%, снижение экологической нагрузки на ОС на 20%, улучшение качества обслуживания территорий на 45%, снижение износа улицы-дорожной сети на 60 %</p>

# 9. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИСПИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ПОСЕЛОК ВАЛХТА

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

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

Перспективным направлением привлечения инвестиций является финансирование объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории области является государственно-частное партнерство, поэтому одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств междунаrodnых финансовых организаций и частных инвесторов.

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также – Программы) в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений. Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений (соответственно).

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость планирования реализации документов территориального планирования. Вещь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной. Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений (соответственно).

В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация мероприятий, которые предусмотрены в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований.

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития социальной инфраструктуры селских поселений, по общему праву, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4 Положения к подпрограмме комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов,

утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и городских поселений, по общему правилу, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений – документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, которые предусматриваются государственным и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, муниципальной программы развития поселения, муниципальной программы развития поселений, муниципальной программы о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территории, иных инвестиционных 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 является муниципальной программой, 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 организовать разработку проекта Программы в составе единого комплексного проекта управления развитием территории муниципального образования или поселения, в который также входит и разработка генерального плана.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры округа 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 Красноярского края, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;

разработка предложений для региональных исполнительных органов власти, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры муниципального образования, в состав плана экономики района.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимо 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- высокопроизводительные безопасные транспортные инфраструктуры и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечивают конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- создание условий для повышения уровня предложения транспортных услуг на спросом.

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

Транспортная система муниципального образования поселок Балашта является элементом транспортной системы области, поэтому решение всех задач, связанных с оптимальной транспортной инфраструктурой на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предназначены для реализации мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры, взаимовыгодных органов государственной власти и местного самоуправления.

Высокая потребность в развитии линейно-дорожной сети и бюджетные ограничения в части финансирования автомобильных дорог требуют расширения использования бюджетных средств, для строительства и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе.

Целевыми направлениями привлечения инвестиций в развитие инфраструктуры объектов транспортной инфраструктуры на территории округа является финансирование объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории округа является привлечение инвестиций в развитие инфраструктуры объектов транспортной инфраструктуры и эксплуатации автомобильных дорог и инфраструктурных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств международных финансовых организаций и частных инвесторов.

Для обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе программы мероприятий (инвестиционных проектов) необходимо решение приоритетных задач институциональных преобразований: разработка нормативной правовой базы, обеспечивающей четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, в также определение приоритетных сфер применения государственно-частного партнерства в сфере дорожного хозяйства, в том числе осуществление законодательства, регулирующего вопросы инвестиционной деятельности в сфере дорожного хозяйства, осуществимой в форме капитальных вложений.