РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ

КАЗАЧИНСКО-ЛЕНСКИЙ РАЙОН

УЛЬКАНСКОЕ ГОРОДСКОЕ МУНИЦИПАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ

АДМИНИСТРАЦИЯ УЛЬКАНСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

п. У л ь к а н

19 апреля 2018 г. № 77

Об утверждении Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Ульканского городского муниципального образования Казачинско-Ленского района Иркутской области на 2018 – 2026 годы

В соответствии с частью 5.1 статьи 26 [Градостроительного кодекса Российской Федерации](http://docs.cntd.ru/document/901919338), Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации", постановлением Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», руководствуясь ст.ст. 7, 50 Устава Ульканского городского муниципального образования, администрация Ульканского городского поселения

п о с т а н о в л я е т:

1. Утвердить Программу комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Ульканского городского муниципального образования Казачинско-Ленского района Иркутской области на 2018 – 2026 годы (Приложение).

2. Обнародовать настоящее постановление на информационном стенде в соответствии с Уставом Ульканского городского муниципального образования и разместить на официальном сайте администрации Ульканского городского поселения [www.admulkan.ru](http://www.admulkan.ru).

3. Контроль за исполнением данного постановления оставляю за собой.

Глава Ульканского

городского поселения А.Н. Никищенко

Согласовано: заведующий юридическим отделом \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Н.Н. Старицын

*исп. Король Ольга Анатольевна*

*8(39562)3-20-68*

Приложение к постановлению

администрации Ульканского

городского поселения

№ 77 от 19.04.2018

**Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Ульканского городского муниципального образования (городского поселения) Казачинско-Ленского района Иркутской области на 2018 – 2026 годы**

2018 год

**1. Паспорт программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Ульканского городского муниципального образования Казачинско-Ленского района Иркутской области на 2018 – 2026 годы**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа «комплексного развитие систем транспортной инфраструктуры на территории Ульканского городского муниципального образования Казачинско-Ленского района Иркутской области на 2018-2026 годы (далее – Программа) |
| Основания для разработки программы | Федеральный закон от 29.12.2014г. № 456-ФЗ "О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации", Федеральный закон от 06.10.2003г. [№ 131-ФЗ](http://zakon.scli.ru/ru/legal_texts/act_municipal_education/index.php?do4=document&id4=96e20c02-1b12-465a-b64c-24aa92270007) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Устав Ульканского муниципального образования, генеральный план Ульканского муниципального образования (городского поселения)  |
| Заказчикпрограммы | Администрация Ульканского городского поселенияКазачинско-Ленского района Иркутской области |
| Цель программы | Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Ульканского городского поселенияКазачинско-Ленского района Иркутской области |
| Задачи программы | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей городского поселения; - доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования городского поселения; - эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Целевые показатели (индикаторы) программы | - снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции); - увеличение протяженности дорог с твердым покрытием;- достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры.  |
| Сроки и этапы реализации программы | 2018 – 2026 годы |
| Объемы и источники финансирования программы  | Прогнозируются как возможный источник средств без указания конкретной суммы |
| Ожидаемые результаты реализации Программы | - повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности сельского поселения; - обеспечение надежности и безопасности системы транспортной инфраструктуры. |

1. **Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

**Ульканского городского поселения.**

**1.1. Характеристика деятельности в сфере транспорта, оценка транспортного спроса**

Ульканское муниципальное образование со статусом городского поселения входит в состав Казачинско-Ленского районного муниципального образования Иркутской области в соответствии с законом Иркутской области от 16.12.2004 г. № 90-оз «О статусе и границах муниципальных образований Казачинско-Ленского района Иркутской области».

Административным центром муниципального образования со статусом городского населенного пункта является рабочий поселок Улькан. По данным статистики, постоянное население муниципального образования на 1.01.2011 г. составило 5,2 тыс. чел.

Ульканское муниципальное образование граничит с северо-запада – с Новоселовским муниципальным образованием, с запада и юго-запада с Тарасовским муниципальным образованием, с юга, юго-востока, востока, северо-востока и севера – с межселенными территориями Казачинско-Ленского муниципального района.

До революции территория Ульканского городского поселения входила в состав Киренского округа (с 1901 г. - уезда) Иркутской губернии. В 1926 г. территория вошла в состав Казачинского района Киренского округа Сибирского края с центром - с. Казачинское. В 1930 г. окружное деление было упразднено, и Казачинский район, переименованный в Казачинско-Ленский, перешел в прямое подчинение г. Иркутску – центру Восточно-Сибирского края (с 1936 г. – Восточно-Сибирской области, с 1937 г. – Иркутской области). С 1937 г. территория Ульканского муниципального образования вошла в состав Казачинско-Ленского административного района Иркутской области (с 2004 г. – Казачинско-Ленского муниципального района). Территория и состав муниципального образования неоднократно корректировалась. В окончательном виде границы Ульканского муниципального образования были определены Законом Иркутской области «О статусе и границах муниципальных образований Казачинско-Ленского района Иркутской области» № 90-оз от 16.12. 2004 г.

Ульканское городское поселение расположено в пониженной приленской части Предбайкальской впадины, расчлененной речной долиной р. Киренга и ограниченной на востоке горными цепями Байкальского и Акитканского хребтов, и Лено-Ангарским плато на западе.

Рельеф местности имеет равнинный характер, высоты территории составляют 200-300 метров над уровнем моря. Выгоды экономико-географического положения связаны с размещением на Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и автомобильной дороге регионального значения Усть-Кут - Уоян, обеспечивающей выход на федеральные трассы «Байкал» и «Вилюй», на правом притоке р. Лены - главной транспортной артерией Якутии, связывающей ее районы с федеральной транспортной инфраструктурой.

Наличие автомобильной сети, свободной территории под новое жилищно-гражданское строительство, создает благоприятные предпосылки для социально-экономического развития поселения. Сдерживающим фактором развития является удаленность муниципального образования от важнейших экономических центров страны и области (расстояние до областного центра - г. Иркутска составляет по железной дороге от ст. Улькан – 1 599 км, воздушным транспортом от аэропорта с. Казачинское до аэропорта г. Иркутск – 570 км), суровые климатические условия поселения, приравненные к районам Крайнего Севера, а также низкий уровень освоенности территории.

Ульканское муниципальное образование расположено в центральной части территории Казачинско-Ленского муниципального района и входит в состав Казачинско-Ленской системы расселения, где р.п. Улькан является одним из крупнейших населенных пунктов района и административно подчиняется непосредственно районному центру – с. Казачинское, расстояние до которого составляет 63 км.

Улькан тяготеет к ближайшим городам, Усть-Куту и Северобайкальску, с которым поддерживает культурно-бытовые связи. Расстояние от р.п. Улькан до г. Усть-Кута (железнодорожным транспортом от ст. Улькан до ст. Лена) –209 км, от р.п. Улькан до г. Северобайкальск – 134 км. Внешние трудовые связи поселения с близлежащими населенными пунктами (п. Окунайский, с. Тарасова, д. Юхта) не отличаются интенсивностью, сальдо маятникового миграционного баланса близко к нейтральному.

**1.2. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.**

Основные внешние связи Ульканского муниципального образования осуществляются по автодороге регионального значения Усть-Кут - Уоян проходящая по территории Ульканского муниципального образования параллельно Байкало-Амурской Магистрали. Дорога на всем протяжении имеет IV техническую категорию. Протяженностью 23,7 км. в границах муниципального образования. Пассажирские услуги населению на территории Ульканского муниципального образования оказывает МУП «Автотранс» и ИП.

Основные маршруты:

- Улькан – Казачинское;

- Улькан – Магистральный;

- Улькан – Небель;

- Улькан – Иркутск (ежедневно).

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

Существующая улично-дорожная сеть р.п. Улькан представлена главной улицей 26 Бакинских Комиссаров, являющаяся основным выходом на автодорогу регионального значения «Усть-Кут - Уоян», и главными улицами Строителей и Ангарская, а так же сетью улиц местного значения. Магистральными улицами районного значения являются:

− ул. Дзержинского;

− ул. Крымская;

− ул. Азербайджанская;

− ул. Лейманиса;

− ул. Усть-Илимская;

По этим улицам осуществляются основные транспортные связи жилых районов с общественными центрами и выходы на городские магистрали.

Улично-дорожная сеть р.п. Улькан имеет преимущественно прямоугольную структуру, сформированную вдоль железнодорожной линии.

Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием – 8,1 км.

В результате анализа существующей улично-дорожной сети Ульканского муниципального образования выявлены следующие ее недостатки:

− неудовлетворительное техническое состояние улиц (на большинстве улиц отсутствие твердого покрытия и не соответствие нормативным параметрам);

− отсутствие благоустройства улиц: освещение улиц в населенных пунктах частичное или отсутствует, отсутствие тротуаров, и кюветов вдоль улиц.

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

Автомобильный парк городского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Детальная информация видов транспорта отсутствует. За период 2013-2016 годы отмечается рост транспортных средств рост и уровня автомобилизации населения. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях.

**1.5. Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения.**

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

**1.6. Характеристика движения грузовых транспортных средств.**

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

**1.7. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения**.

Генпланом предусматривается создание системы автомобильных улиц и дорог, обеспечивающих необходимые транспортные связи районов муниципального образования и выходы на внешние автодороги, с четкой классификацией по назначению.

Транспортный каркас Ульканского муниципального образования формируют магистральные улицы и дороги.

По развитию уличнодорожной сети в Ульканском МО на первую очередь предусматриваются следующие мероприятия:

−реконструкция ул. Лейманиса, протяженностью 1,15 км;

−реконструкция улицы являющейся продолжением ул. Дружбы, протяженностью 0,22 км;

−реконструкция ул. Ангарская, протяженностью 0,39 км;

−реконструкция ул. Иркутская, протяженностью 0,15 км;

−строительство улицы от ул. Усть-Илимская до ул. Октябрьская, протяженностью 1,29 км;

−реконструкция ул. Азербайджанская, протяженностью 1,59 км;

−строительство связки в районе промышленных территории, общей протяженностью 0,28 км;

−строительство мостового перехода на связке улиц от ул. Таежная до ул. Юхтинская;

−реконструкция мостового перехода расположенного по ул. Спортивная.

Таким образом, на 1-ю очередь предусматривается строительство:

- магистральных улиц районного значения – 1,29 км;

- улиц и дорог местного значения – 0,28 км.

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

−реконструкция ул. Дзержинского, протяженностью 0,35 км;

−реконструкция ул. Первомайская, протяженностью 0,19 км;

−строительство связки от ул. Набережная до ул. Лесная, протяженностью 0,32 км;

−формирование улично-дорожной сети в юго-западной части населенного в районе проектируемой жилой застройки, общей протяженностью 4,17 км;

−реконструкция ул. Транспортная, протяженностью 1,4 км;

−продление ул. Первопроходцев, протяженностью 0,08 км;

−продление ул. Маяковского, протяженностью 0,15 км;

−продление ул. Казахстанская, протяженностью 0,19 км;

−продление улицы пер. Целиноградский, протяженностью 0,18 км.

Объемы работ на расчетный срок генплана составят:

- улиц и дорог местного значения – 4,71 км.

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

−формирование улично-дорожной сети в юго-западной части населенного в районе проектируемой жилой застройки, общей протяженностью 1,56 км.

Таким образом, за расчетный срок предусматривается строительство:

- магистральных улиц районного значения – 0,14 км;

- улиц и дорог местного значения – 1,42 км.

Предложенная структура улично-дорожной сети максимально решает транспортные проблемы: обеспечивает необходимыми связями отдаленные районы, обеспечивает удобные выходы на внешние дороги.

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

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

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

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

3. Федеральный закон от 10.12.1995г. № 96-ФЗ (ред. от 28.11.2015г.) «О безопасности дорожного движения»;

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

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

6. Генеральный план Ульканского муниципального образования (городского поселения);

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

**2. Прогноз транспортного спроса, изменение объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения.**

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

В период реализации программы прогнозируется тенденция большого роста численности населения, обусловленная созданием комфортных социальных условий для проживания граждан, в том числе молодых семей, что в свою очередь будет способствовать восстановлению процессов естественного прироста населения.

На перспективу главным ресурсом развития поселения может быть его выгодное транспортно-географическое положение, где размещаются новые предприятия лесного комплекса. Поселение располагает территориальными резервами для размещения новой жилой застройки, что позволит принять многочисленных мигрантов, желающих поселиться в р.п. Улькан. Перспективы миграционного притока населения позволяет прогнозировать стабилизацию и демографической структуры с учетом процессов старения существующего населения.

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

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

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

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

**2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения.**

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

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

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

**2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.**

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

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

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

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

**3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.**

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

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

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

**5. Предложения по инвестиционным преобразованиям,**

 **совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности**

**в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортно инфраструктуры на территории поселения.**

В рамках реализации настоящей Программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структуры управления и взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. Нормативно-правовая база для Программы сформирована и не изменяется.