

## МУНИЦИПАЛЬНАЯ ПРОГРАММА «ДОРОГИ ГОРОДА ИРКУТСКА НА 2013 – 2020 ГОДЫ»

### ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Таблица 1

Паспорт Программы

Наименование Программы	Муниципальная программа «Дороги города Иркутска на 2013 - 2020 годы»
Разработчик Программы	Комитет городского обустройства администрации города Иркутска
Ответственный исполнитель Программы	Комитет городского обустройства администрации города Иркутска
Соисполнители Программы	-
Исполнители Программы	<p>Отдел развития дорожной и транспортной инфраструктуры департамента дорожной деятельности и транспорта комитета городского обустройства администрации города Иркутска.</p> <p>Отдел строительства, реконструкции и ремонта дорог департамента дорожной деятельности и транспорта комитета городского обустройства администрации города Иркутска.</p> <p>Отдел содержания, эксплуатации дорог и искусственных сооружений департамента дорожной деятельности и транспорта комитета городского обустройства администрации города Иркутска.</p> <p>Отдел организации пассажирских перевозок департамента дорожной деятельности и транспорта комитета городского обустройства администрации города Иркутска</p>
Цель Программы	Повышение транспортного потенциала города, создание комфортных и безопасных условий для участников дорожного движения.
Задачи Программы	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Поддержание надлежащего технического состояния, обеспечение сохранности автомобильных дорог и комплексное развитие транспортной инфраструктуры города.</li> <li>2. Повышение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах.</li> <li>3. Создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения.</li> </ol>
Срок реализации Программы	2013-2020 годы
Этапы реализации Программы	I этап
Перечень подпрограмм	

Объемы и источники финансирования Программы по годам реализации	<p>Общий объем финансирования – 18 217 124,8тыс. руб. (за счет средств бюджета города Иркутска – 14 902 830,3 тыс. руб., за счет средств областного бюджета – 2 249 036,7 тыс. руб., за счет средств бюджетного кредита – 353 386,1 тыс. руб., за счет средств федерального бюджета – 711 871,7 тыс. руб.), в том числе по годам:</p> <p>2013 г. – 2 423 501,6 тыс. руб. (за счет средств бюджета города Иркутска – 1 907 129,7 тыс. руб., за счет средств областного бюджета – 516 371,9 тыс. руб.);</p> <p>2014 г. – 2 663 399,0 тыс. руб. (за счет средств бюджета города Иркутска – 2 088 661 тыс. руб., за счет средств областного бюджета – 574 738 тыс. руб.);</p> <p>2015 г. – 2 346 101** тыс. руб. (за счет средств бюджета города Иркутска – 1 846 698,6 тыс. руб., за счет средств областного бюджета – 345 892,1** тыс. руб., за счет средств бюджетного кредита – 153 510,3 тыс. руб.);</p> <p>**с учетом остатка средств областного бюджета (124294,1 тыс. руб.), неиспользованного в 2014 году и перенесенного на 2015 год.</p> <p>2016 г. – 2 642 488,2* тыс. руб. (за счет средств бюджета города Иркутска – 1 965 287,0 тыс. руб., за счет средств областного бюджета – 369 250,7* тыс. руб., за счет средств бюджетного кредита – 307 950,5* тыс. руб.);</p> <p>*с учетом остатка средств областного бюджета (56183,5 тыс. руб.), бюджетного кредита 2015 года (107 950,5 тыс. руб.), неиспользованного в 2015 году и перенесенного на 2016 год.</p> <p>2017 г. – 2 680 800,6*** тыс. руб. (за счет средств бюджета города Иркутска – 1 955 337,0 тыс. руб., за счет средств бюджетного кредита – 9 944,9*** тыс. руб., за счет средств областного бюджета – 417 518,7 тыс. руб., за счет средств федерального бюджета – 298 000 тыс. руб.);</p> <p>*** с учетом остатка средств бюджетного кредита, сложившегося на 1 января 2017 года (10 069,1 тыс. руб.), из которого – 124,2 тыс. руб. подлежат возврату в областной бюджет);</p> <p>**** с учетом остатка средств областного бюджета (72 893,9 тыс. руб.), неиспользованного в 2016 году и перенесенного на 2017 год.</p> <p>2018 г. – 2 793 266,8 тыс. руб. (за счет средств бюджета города Иркутска – 2 086 642,0***** тыс. руб., за счет средств областного бюджета – 292 753,1***** тыс. руб., за счет средств федерального бюджета – 413 871,7 тыс. руб.);</p> <p>***** с учетом средств, предусмотренных на оплату муниципальных контрактов, не исполненных в 2017 г. (13 206,0 тыс. руб.);</p> <p>***** с учетом средств остатка средств областного бюджета (14 116,3 тыс. руб.) неиспользованного в 2017 году и перенесенного на 2018 год.</p> <p>2019 г. – 1 505 118,0 тыс. руб. за счет средств бюджета города Иркутска;</p> <p>2020 г. – 1 561 163,0 тыс. руб. за счет средств бюджета города Иркутска.</p>
---	--

Целевые показатели Программы по годам реализации	2013-2020 годы: Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения. Площадь автомобильных дорог, соответствующих допустимому уровню содержания. Количество установленных и отремонтированных объектов регулирования дорожного движения. Протяженность контактной сети, приведенной в нормативное состояние. Протяженность трамвайных путей и переездов, приведенных в нормативное состояние. Количество приобретенного подвижного состава.
Ожидаемый результат Программы	Введение в эксплуатацию объектов строительства и реконструкции улично-дорожной сети города Иркутска и искусственных дорожных сооружений на ней. Поддержание в надлежащем техническом состоянии улично-дорожной сети города Иркутска и обеспечение сохранности ее элементов. Повышение транспортно-технических параметров улично-дорожной сети города Иркутска. Введение в эксплуатацию новых технических средств регулирования дорожного движения. Повышение безопасности дорожного движения. Транспортное обеспечение социально-значимых маршрутов на территории города Иркутска.

## РАЗДЕЛ I. СОДЕРЖАНИЕ ПРОБЛЕМЫ И ОБОСНОВАНИЕ НЕОБХОДИМОСТИ ЕЕ РЕШЕНИЯ

Муниципальная программа «Дороги города Иркутска на 2013 - 2020 годы» (далее также - Программа) направлена на решение вопросов местного значения городского округа и исполнение требований законодательства в сфере осуществления дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения города Иркутска и в сфере создания условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения в границах города Иркутска.

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» к вопросам местного значения городского округа отнесены дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах городского округа и обеспечение безопасности дорожного движения на них, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест), осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного

значения в границах городского округа, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации; создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения в границах городского округа.

На начало 2012 года город Иркутск занимает площадь в 277,4 кв. км, под городской застройкой занято 105 кв. км, что составляет 35,1% территории. В городе Иркутске сосредоточено 23% населения области, что составляет около 600 тыс. человек.

Наибольшая часть населения города проживает в Свердловском административном округе - 33,2%, в Ленинском - 23,9%, в Октябрьском - 24,0% и в Правобережном - 18,9%.

Центральное положение в городе занимает Правобережный административный округ, включающий Кировский и Куйбышевский районы. В него входит: центральная часть города, предместья Марата и Рабочее, микрорайоны Топкинский, Зеленый.

Наиболее удален от основной части города Ленинский административный округ, сложившийся из отдельных поселков: Жилкино, им. Кирова, им. Горького, микрорайона Ново-Ленино и Иркутска-II, расположенных на левобережье Ангары и Иркутта.

Свердловский административный округ входит в левобережную часть города и включает в себя территории: Студгородка, Академгородка, микрорайонов: Первомайского, Университетского, Синюшиной горы, Юбилейного и Радужного.

Обширную нагорную площадь в правобережной части города к востоку от центра занимает Октябрьский административный округ, представленный преимущественно кварталами многоэтажной жилой застройки, в него также входят микрорайоны: Байкальский и Солнечный.

К настоящему времени в городе сформировалось пять крупных промышленных зон: Северная, Жилкинская, Мельниковская, Маратовская, Восточная. В них входит около 500 различных предприятий, баз, складов, гаражей и других объектов, которые занимают площадь, равную 19,6 кв. км.

В условиях социально-экономических преобразований к автомобильному транспорту предъявляются дополнительные требования по ускорению товародвижения, объявлению более точных сроков доставки грузов. В связи с чем автомобильный транспорт - самый оперативный вид сообщения.

Автомобильные дороги (список сокращений приведен в Приложении № 1 к Программе) имеют значимую роль в обеспечении жизнедеятельности города.

Ежегодно с учетом межремонтных сроков приведению в нормативное состояние подлежит 52,4 км автомобильных дорог.

Автомобильные дороги обладают рядом существенных недостатков,

таких как высокая степень загруженности и недостаточный уровень развития магистральной сети, что осложняется радиальной структурой размещения, отсутствием дублирующих направлений, вызванных сложившимся устойчивым недофинансированием строительства и реконструкции. Кроме того, существующая ситуация, определенная ростом количества автомобильного транспорта, превышающим темпы роста дорожного строительства, требует дальнейшего совершенствования транспортной схемы города.

Перечисленные недостатки особо негативно сказываются на функционировании общественного транспорта. В результате общественный транспорт сосредоточен на ограниченном количестве автомобильных дорог, что приводит к очень высокой загруженности правых крайних полос и автомобильных дорог в целом.

В настоящее время средняя ширина проезжей части автомобильных дорог (магистральных) составляет 11,6 м при необходимой в 15 м; плотность автомобильных дорог составляет 1,75 км/кв.км при минимально необходимой 2,5 км/кв. км и оптимальной для центральной части города - 4 км/кв. км.

Центр города перенасыщен транспортом, движущимся к Глазковскому, Академическому и Ангарскому мосту. Всего на территории города эксплуатируется 16 больших и малых автодорожных мостов общей протяженностью 4444,27 п. м, 3 пешеходных моста длиной 52,85 п. м и 14 путепроводов - 957,21 п. м.

Наибольшей транспортной нагрузке транзитным движением подвержены автомобильные дороги города, входящие в маршрут федеральной дороги «Байкал» М-53, М-55 (14,2 км), региональной автомобильной дороги «Иркутск - Усть-Ордынский» (6,1 км), связующего звена между ними (5,3 км), связующего полукольца между дорогами федерального и регионального значения (25,4 км).

Кроме того, большая часть других автомобильных дорог города имеет уровень загрузки, в разы превышающий нормативный.

В связи с перегрузкой магистральных автомобильных дорог снижается эффективность эксплуатации всей системы городского пассажирского транспорта, в том числе производительность, безопасность движения, повышается себестоимость перевозок, что отражается на основных характеристиках транспортного обслуживания населения Иркутска.

Исследуя скоростной режим поездок по городским маршрутам, можно констатировать, что скорость сообщения на общественном транспорте составляет 22 - 30 км/ч.

На 2012 год автомобильные дороги города перегружены маршрутным транспортом.

При интенсивности движения маршрутного транспорта 200-300 ед./ч. остановочные пункты не могут функционировать нормально и становятся источником помех движению транспортных потоков. В Таблице 1.2,

приведены показатели интенсивности движения общественного транспорта ед./ч. в одну сторону в центральной части города.

Таблица 1.1

Участки автомобильных дорог города Иркутска	Интенсивность, физ. ед./час	Кол-во маршрутов
Ул. Байкальская от плотины ГЭС до ул. Советской	530	29
Ул. Байкальская от ул. Советской до плотины ГЭС	540	30
Ул. Боткина	310	55
Ул. Дзержинского от ул. Ленина до ул. Литвинова	840	42
Ул. Дзержинского от ул. Литвинова до ул. Д.Событий	660	28
Ул. К.Маркса от ул. Д.Событий до ул. Сухэ-Батора	450	20
Ул. Ленина от ул. Тимирязева до ул. Желябова	440	45
Ул. Ленина от ул. Чкалова до ул. Дзержинского	390	38
Ул. Чкалова в центр	450	39
Ул. Чкалова из центра	380	33

Городской пассажирский транспорт является одной из социально значимых отраслей городского хозяйства.

Общественный пассажирский транспорт города Иркутска включает в себя муниципальный и коммерческий пассажирский транспорт. Муниципальный пассажирский транспорт обеспечивает выполнение социальной политики города Иркутска в части льготного (бесплатного) проезда отдельных категорий граждан, поддержания существующего уровня обслуживания муниципальных маршрутов транспортом большой вместимости по тарифам, обусловленным социальной направленностью муниципального транспорта. В городе Иркутске работают два муниципальных пассажирских транспортных предприятия.

Муниципальный пассажирский транспорт обслуживает автобусами большой вместимости 30 городских маршрутов, 26 сезонных садоводческих маршрутов, 10 троллейбусных и 5 трамвайных маршрутов.

Сокращение муниципального подвижного состава ведет к увеличению коммерческого пассажирского транспорта, и на сегодняшний день тенденция такова, что на маршруте сосредоточено большое количество частных микроавтобусов (малой вместимостью около 11 - 14 мест), что напрямую влияет на интенсивность движения, негативно сказывается на пропускной способности автомобильных дорог, безопасности движения.

Физический износ подвижного состава в муниципальных предприятиях пассажирского транспорта на 01.07.2012 составил:

- по автобусам - 47,9% (91 автобус с истекшим сроком амортизации);
- по троллейбусам - 21,9% (16 троллейбусов с истекшим сроком амортизации);
- по трамваям - 84,5% (49 трамваев требуют проведение капитального ремонта).

Ежегодно необходимо предусматривать замену до 10 км контактного провода, до 10 км несущего троса и до 75 опор контактной сети.

Требуется строительство новых троллейбусных линий в связи с введением в эксплуатацию Академического моста через реку Ангара и необходимостью улучшения транспортного обслуживания населения в отдельных микрорайонах города.

Кроме того, для нормального функционирования общественного транспорта необходимо строительство шести конечных остановочных пунктов: пос. Боково, Больница N 8, 6-й микрорайон, м-н Топкинский, м-н Солнечный, Ново-Иркутская ТЭЦ.

Неудовлетворительные дорожные условия ведут к ДТП на автомобильных дорогах.

Таблица 1.2

Наименование показателей	Годы			
	2009	2010	2011	2012
Общее количество ДТП	23944	23784	25484	25342
В том числе:				
ДТП со смертельным исходом	93	75	79	85
Пострадавшие в ДТП с ранениями различной тяжести	1192	998	1231	1120
Количество автотранспортных средств	191552	195654	208374	222293

Основными причинами ДТП, как правило, являются: отсутствие тротуаров, светофоров, ограждений для упорядочения движения пешеходов через проезжую часть автомобильных дорог; недостаточное освещение и ширина проезжей части автомобильных дорог, ограниченная видимость, нарушения в системе водоотвода.

Наибольшее количество аварий приходится на улицы общегородского значения: ул. Байкальская, ул. Лермонтова, ул. Боткина, ул. Джамбула, ул. Баумана, ул. Радищева, ул. Шевцова.

Необходимо отметить, что большинство ДТП в городах происходит на перекрестках. С увеличением интенсивности движения возрастает вероятность появления новых конфликтных точек.

Регулирование движения на перекрестках с помощью сигналов светофора способствует обеспечению безопасности, сокращению простоев транспорта на перекрестках, приоритетному движению общественного транспорта через перекресток. В современных условиях используются светофоры, сигналы которых могут переключаться как через определенные промежутки времени (фазы) независимо от интенсивности дорожного движения, так и с учетом интенсивности движения, когда продолжительность фазы приспособляется к количеству проезжающих автомобилей. Регулирование дорожного движения с помощью светофоров

сокращает количество ДТП примерно на 15%.

Переход проезжей части дорог с автомобильным движением сопряжен часто с определенными трудностями. Особые проблемы при переходе автомобильных дорог общего назначения возникают у детей и престарелых граждан. До 70% ДТП с участием пешеходов происходит при переходе проезжей части дороги.

Разметка пешеходных переходов не всегда обеспечивает должную безопасность. Водители автомобилей, как правило, не придерживаются правила «Уступите дорогу» в отношении пешеходов на переходах.

В целях облегчения пешеходам возможности перехода проезжей части в местах пешеходных переходов должны использоваться светофоры.

Применение светофорного регулирования движения на пешеходных переходах, расположенных вне перекрестков, позволяет снизить общее количество дорожно-транспортных происшествий на 5 - 10%.

Эти результаты распространяются на сам пешеходный переход и зону около 50 м от и до перехода.

Для решения вышеуказанных проблем используется программно-целевой метод. Применение программно-целевого метода планирования обусловлено:

- внедрением комплексного и системного подхода для достижения общественно значимых результатов;
- повышения эффективности бюджетных расходов;
- определения механизмов достижения результатов.

С 2009 по 2012 год на территории города Иркутска действовала ведомственная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения и осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения г. Иркутска на период 2009 - 2012 гг.», утвержденная постановлением мэра города Иркутска от 21.10.2008 № 031-06-2381/8, которая по результатам итоговой оценки показала эффективность программно-целевого подхода к решению задач, направленных на повышение уровня безопасности дорожного движения.

В дальнейшем предполагается развитие городской среды, генерирующей положительное эмоциональное восприятие города, в том числе посредством развития дорожной и транспортной инфраструктуры на территории города Иркутска.

## РАЗДЕЛ II. ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ПРОГРАММЫ

Цель Программы – повышение транспортного потенциала города, создание комфортных и безопасных условий для участников дорожного движения.

Для достижения данной цели планируется реализация следующих задач:

1. Поддержание надлежащего технического состояния, обеспечение сохранности автомобильных дорог и комплексное развитие транспортной



инфраструктуры города.

2. Повышение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах.

3. Создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения.

Таблица 2

Взаимосвязь цели, задач и целевых показателей Программы

Цель	Задача	Целевой показатель
Повышение транспортного потенциала города, создание комфортных и безопасных условий для участников дорожного движения.	1. Поддержание надлежащего технического состояния, обеспечение сохранности автомобильных дорог и комплексное развитие транспортной инфраструктуры города	1. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения. 2. Площадь автомобильных дорог, соответствующих допустимому уровню содержания
	2. Повышение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах	1. Количество установленных и отремонтированных объектов регулирования дорожного движения.
	3. Создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения	1. Протяженность контактной сети, приведенной в нормативное состояние. 2. Протяженность трамвайных путей и переездов, приведенных в нормативное состояние. 3. Количество приобретенного подвижного состава

### РАЗДЕЛ III. МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ

Достижение цели и решение задач программы осуществляется посредством осуществления мероприятий, структурированных по следующим направлениям:

1. Обеспечение комплексного развития транспортной инфраструктуры города.

Данное направление предполагает следующие мероприятия:

- строительство и реконструкция автомобильных дорог и искусственных сооружений;

- разработка проектно-сметной документации по строительству и реконструкции дорог, экспертиза проектов, строительный контроль качества выполненных работ, авторский надзор.

В результате реализации мероприятий предполагается введение в эксплуатацию объектов строительства и реконструкции улично-дорожной

сети города Иркутска и искусственных дорожных сооружений на ней.

2. Поддержание надлежащего технического состояния и обеспечение сохранности автомобильных дорог включает в себя следующие основные мероприятия:

- содержание автомобильных дорог и искусственных сооружений;
- целевые работы (устранение деформаций и дефектов дорожного полотна, тротуаров, ямочный ремонт большими картами, ремонт бордюрного камня, замена отдельных поврежденных секций барьерных ограждений, нанесение горизонтальной разметки);
- разработка проектно-сметной документации по капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог и восстановлению ливневой канализации, экспертиза проектов, оценка достоверности сметной стоимости, строительный контроль и контроль качества выполненных работ;
- капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования, а также ремонт дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов;
- приобретение дорожно-коммунальной, специализированной и иной техники, оборудования.

В итоге реализации мероприятий направления предполагается достичь следующие результаты:

- поддержание в надлежащем техническом состоянии улично-дорожной сети города Иркутска и обеспечение сохранности ее элементов поддержание в надлежащем состоянии технических средств организации дорожного движения;
- ликвидация деформаций дорожного полотна, выявленных в ходе эксплуатации улично-дорожной сети, дворовых территорий многоквартирных домов, улиц и дорог частного сектора;
- поддержание в надлежащем техническом состоянии искусственных дорожных сооружений на территории города Иркутска;
- получение проектной документации на ремонты объектов улично-дорожной сети, готовой к прохождению государственной экспертизы и дальнейшей реализации;
- получение заключений государственной и негосударственной экспертизы проектной и сметной документации;
- обеспечение контроля качества при проведении строительно-монтажных работ;
- повышение транспортно-технических параметров улично-дорожной сети города Иркутска.

Выполнение мероприятий по обеспечению комплексного развития транспортной инфраструктуры города Иркутска, а также мероприятий по поддержанию надлежащего технического состояния и обеспечению сохранности автомобильных дорог города Иркутска осуществляется за счет средств бюджета города Иркутска, а также за счет субсидий из областного бюджета местному бюджету города Иркутска в рамках действующих

государственных программ Иркутской области. Субсидии из областного бюджета в целях финансирования расходных обязательств муниципальных образований, связанных с осуществлением дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения, предоставляются в соответствии с действующими постановлениями Правительства Иркутской области.

3. Повышение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах включает в себя следующие основные мероприятия:

- устройство и ремонт средств организации и регулирования дорожного движения в городе Иркутске, создание системы дорожного светофорного регулирования;

- устройство пешеходного ограждения, искусственных неровностей и парковок (парковочных мест);

- приобретение передвижного пункта весового контроля.

В итоге реализации мероприятий направления предполагается достичь следующие результаты:

- введение в эксплуатацию новых технических средств регулирования дорожного движения;

- поддержание в надлежащем техническом состоянии светофорных объектов;

- повышение безопасности дорожного движения в части обеспечения безопасности пешеходов;

- повышение безопасности дорожного движения в части обеспечения безопасности пешеходов, регулирования скоростного режима.

4. Создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения включает в себя следующие основные мероприятия:

- обновление подвижного состава, приобретение оборудования и специализированной техники;

- поддержка социально-значимых маршрутов, с пассажиропотоком, не обеспечивающим рентабельную работу перевозчиков;

- благоустройство остановочных пунктов, оборудование остановочных пунктов информационными указателями;

- капитальный ремонт, ремонт трамвайных путей и переездов, контактной сети троллейбусов и трамваев;

- ремонт тяговых подстанций;

- сплошное обследование пассажиропотока;

- оценка загруженности улично-дорожной сети.

В итоге реализации мероприятий направления предполагается достичь следующих результатов:

- транспортное обеспечение социально-значимых маршрутов на территории города Иркутска;

- повышение уровня комфорта пользования городским пассажирским транспортом, уровня обслуживания пассажиров.

Таблица 3

## Направления реализации мероприятий Программы

№ п/п	Наименование направлений	Источники финансирования	Финансовое обеспечение, тыс. руб.								Ожидаемый результат	Ответственный исполнитель, исполнитель	
			Всего	в том числе по годам:									
				2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019			2020
1. Поддержание надлежащего технического состояния, обеспечение сохранности автомобильных дорог и комплексное развитие транспортной инфраструктуры города													
1.1	Обеспечение комплексного развития транспортной инфраструктуры города	Всего	493928,2	11636,7	10076,0	26644,0	207615,7	271367,7	48797,0	0,0	0,0	Введение в эксплуатацию объектов строительства и реконструкции улично-дорожной сети города Иркутска и искусственных дорожных сооружений на ней	КГО (ответственный исполнитель), КГСП, (исполнитель).
		ГБ	195008,5	6856,5	10076,0	26644,0	44742,0	67208,0	48797,0	0,0	0,0		
		ОБ	298919,7	4780,2	0,0	0,0	162873,7	204159,7	0,0	0,0	0,0		
1.2	Поддержание надлежащего технического состояния и обеспечение сохранности автомобильных дорог	Всего	14876451,9	2042674,7	2376425,0	2028028**	2225263,5*	1907328,9	1584365,0	1479207,0	1535548,0	Поддержание в надлежащем техническом состоянии улично-дорожной сети города Иркутска и обеспечение сохранности и ее элементов. Повышение транспортной технической параметров улично-дорожной сети города Иркутска	КГО (ответственный исполнитель), КГСП, отдел эксплуатации дорог департамента дорожной деятельности КГО, отдел обеспечения безопасности дорожного движения департамента дорожной деятельности КГО (исполнители)
		ГБ	12553585,6	1531083,0	1801687,0	1528625,6	1710936,0	1386025,0	1584365,0	1479207,0	1535548,0		
		ОБ	1671480,2	511591,7	574738,0	345892,1**	206377,0*	213359,0	0,0	0,0	0,0		
		ФБ	298000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	298000,0	0,0	0,0	0,0		
		БК	353386,1	0,0	0,0	153510,3	307950,5*	9944,9	0,0	0,0	0,0		
2. Повышение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах													

2.1	Повышение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах	Всего	265756,1	26358,1	53631,0	53665,0	31733,0	35958,0	29289,0	17446,0	17676,0	Введение в эксплуатацию новых технических средств регулирования дорожного движения. Поддержание в надлежащем техническом состоянии светофорных объектов и повышение безопасности дорожного движения	КГО (ответственный исполнитель), отдел эксплуатации дорог департамента дорожной деятельности КГО, отдел обеспечения безопасности дорожного движения департамента дорожной деятельности КГО (исполнитель)
		ГБ	265756,1	26358,1	53631,0	53665,0	31733,0	35958,0	29289,0	17446,0	17676,0		
3. Создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения													
3.1	Создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения	Всего	1752961,1	342832,1	223267,0	237764,0	177876,0	466146,0	289276,0	7900,0	7900,0	Транспортное обеспечение муниципальных маршрутов регулярных перевозок города Иркутска на территории города Иркутска	КГО (ответственный исполнитель), отдел пассажирских перевозок управления транспорта КГО (исполнитель)
		ГБ	1752961,1	342832,1	223267,0	237764,0	177876,0	466146,0	289276,0	7900,0	7900,0		
ИТОГО ПО ПРОГРАММЕ		Всего, в т.ч.:	17389097,3	2423501,6	2663399,0	2346101,0**	2642488,2*	2680800,6	1951727,0	1504553,0	1561124,0		
		ГБ	14767311,3	1907129,7	2088661,0	1846698,6	1965287,0	1955337,0	1951727,0	1504553,0	1561124,0		
		ОБ	197039	516371,1	574738,1	345892,1	369250,1	417518,1	0,0	0,0			

	9,9	9	0	1**	7*	7 ****			0,0
ФБ	298000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	298000,0	0,0	0,0	0,0
БК	353386,1	0,0	0,0	153510,3	307950,5*	9944,9 ***	0,0	0,0	0,0

\*с учетом остатка средств областного бюджета (56 183,5 тыс. руб.) и бюджетного кредита 2015 года (107 950,5 тыс. руб.), неиспользованного в 2015 году и перенесенного на 2016 год;

\*\*с учетом остатка средств областного бюджета (124 294,1 тыс. руб.), неиспользованного в 2014 году и перенесенного на 2015 год;

\*\*\* с учетом остатка средств бюджетного кредита, сложившегося на 01.01.2017 (10 069,1 тыс. руб.), из которого – 124,2 тыс. руб. подлежат возврату в областной бюджет);

\*\*\*\*с учетом остатка средств областного бюджета 2016 года (72 893,9 тыс. руб.), неиспользованного в 2016 году и перенесенного на 2017 год.

## РАЗДЕЛ IV. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ

Таблица 4

### Перечень целевых показателей Программы

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Отчетный 2012	Плановое значение целевого показателя								В результате реализации Программы
				2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
1.	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям	%	74,1	72,9	68,1	62,7	58,4	57,2	55,8	55,0	54,6	54,6
2.	Площадь автомобильных дорог, соответствующих допустимому уровню	тыс. кв. м	5981	7729	7729	7827,2	9398	9536	10553	10754	11000	11000

	содержания											
3.	Количество установленных и отремонтированных объектов регулирования дорожного движения	шт.	16	11	7	12	5	8	9	4	4	76
4.	Протяженность контактной сети, приведенной в нормативное состояние	км.	25,1	22,5	2,0	0	0	0	0	0	0	24,5
5.	Протяженность трамвайных путей и переездов, приведенных в нормативное состояние	м.о.п.	703	400	0	0	0	0	0	0	0	400
6.	Количество приобретенного подвижного состава	шт.	0	57	0	0	0	17	13	13	0	100

»;

Данные целевые показатели охватывают все направления Программы, значения целевых показателей зависят от утвержденных в бюджете города Иркутска плановых значений объемов финансирования.

Методы расчета целевых показателей Программы представлены в Приложении N 2 к Программе.

## РАЗДЕЛ V. ОЦЕНКА РИСКОВ И СИСТЕМА РЕАГИРОВАНИЯ НА РИСКИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ

К управляемым рискам относятся:

1. Нарушение сроков разработки, согласования и принятия документов, обеспечивающих выполнение мероприятий Программы.

2. Нарушение плановых сроков реализации мероприятий программы исполнителями муниципального контракта.

К частично управляемым рискам относятся:

1. Изменение финансирования мероприятий Программы.
2. Признание (определение) поставщика (подрядчика, исполнителя) несостоявшимся в соответствии с Федеральным законом от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

Данные риски могут негативно повлиять на все направления мероприятий и целевые показатели Программы. Для быстрого реагирования на возможные последствия возникновения указанных рисков разработана система мероприятий и дополнительных мер, необходимых для их устранения, указанная в Таблице 5.

Таблица 5

## Система реагирования на риски Программы

Описание возможного риска	Наименование мероприятий, на которые может повлиять возникновение риска	Наименование целевых показателей, на которые возможно влияние возникшего риска	Система мероприятий в рамках Программы и необходимые дополнительные меры и ресурсы
Управляемые риски			
1. Нарушение сроков разработки, согласования и принятия документов, обеспечивающих выполнение мероприятий Программы.	1. Обеспечение комплексного развития транспортной инфраструктуры города; 2. Поддержание надлежащего технического состояния и обеспечение сохранности автомобильных дорог; 3. Повышение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах; 4. Создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения.	1. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения; 2. Площадь автомобильных дорог, соответствующих допустимому уровню содержания; 3. Количество установленных и отремонтированных объектов регулирования дорожного движения; 4. Протяженность контактной сети, приведенной в	Применение мер дисциплинарной ответственности к лицам ответственным за данные мероприятия.



		нормативное состояние; 5. Протяженность трамвайных путей и переездов, приведенных в нормативное состояние; 6. Количество приобретенного подвижного состава.	
2. Нарушение плановых сроков реализации мероприятий программы вследствие недобросовестности поставщиков (подрядчиков, исполнителей) муниципальных контрактов.	1. Обеспечение комплексного развития транспортной инфраструктуры города; 2. Поддержание надлежащего технического состояния и обеспечение сохранности автомобильных дорог; 3. Повышение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах; 4. Создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения.	1. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения; 2. Площадь автомобильных дорог соответствующих допустимому уровню содержания; 3. Количество установленных и отремонтированных объектов регулирования дорожного движения; 4. Протяженность контактной сети, приведенной в нормативное состояние; 5. Протяженность трамвайных путей и переездов, приведенных в нормативное состояние; 6. Количество приобретенного подвижного состава.	Применение штрафных санкций в рамках заключенного договора (контракта).
Частично управляемые			
1. Сокращение финансирования мероприятий Программы	1. Обеспечение комплексного развития транспортной инфраструктуры города; 2. Поддержание надлежащего технического состояния и обеспечение сохранности автомобильных дорог; 3. Повышение	1. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования	Своевременная актуализация плана мероприятий по реализации программы, в том числе корректировка и перераспределение средств с сохранением или улучшением ожидаемых результатов

	<p>безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах;</p> <p>4. Создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения.</p>	<p>местного значения;</p> <p>2. Площадь автомобильных дорог, соответствующих допустимому уровню содержания;</p> <p>3. Количество установленных и отремонтированных объектов регулирования дорожного движения;</p> <p>4. Протяженность контактной сети, приведенной в нормативное состояние;</p> <p>5. Протяженность трамвайных путей и переездов, приведенных в нормативное состояние;</p> <p>6. Количество приобретенного подвижного состава.</p>	<p>мероприятий программы.</p>
<p>2. Признание (определение) поставщика (подрядчика, исполнителя) несостоявшимся в соответствии с Федеральным законом от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»</p>	<p>1. Обеспечение комплексного развития транспортной инфраструктуры города;</p> <p>2. Поддержание надлежащего технического состояния и обеспечение сохранности автомобильных дорог;</p> <p>3. Повышение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах;</p> <p>4. Создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения.</p>	<p>1. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;</p> <p>2. Площадь автомобильных дорог, соответствующих допустимому уровню содержания;</p> <p>3. Количество установленных и отремонтированных объектов регулирования дорожного движения;</p> <p>4. Протяженность контактной сети, приведенной в нормативное состояние;</p> <p>5. Протяженность трамвайных путей и переездов, приведенных в нормативное состояние;</p>	<p>Информирование об осуществлении закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд.</p> <p>Использование конкурентных способов определения поставщиков (подрядчиков, исполнителей) или осуществление закупок у единственного поставщика.</p>

		б. Количество приобретенного подвижного состава.	
--	--	--	--

## РАЗДЕЛ VI. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ

Основными результатами реализации Программы должны стать:

- введение в эксплуатацию объектов строительства и реконструкции улично-дорожной сети города Иркутска и искусственных дорожных сооружений на ней;
- поддержание в надлежащем техническом состоянии улично-дорожной сети города Иркутска и обеспечение сохранности ее элементов;
- доведение транспортно-технических параметров улично-дорожной сети города Иркутска до нормативных;
- введение в эксплуатацию новых технических средств регулирования дорожного движения;
- поддержание в надлежащем техническом состоянии светофорных объектов и повышение безопасности дорожного движения;
- транспортное обеспечение социально-значимых маршрутов на территории города Иркутска.

Постоянный мониторинг выполнения запланированных мероприятий и достигаемых результатов, оперативное устранение возникающих проблем – важнейшие условия успешной реализации Программы.

Программа будет способствовать повышению уровня безопасности дорожного движения, в т.ч. безопасности пешеходов, модернизации организации дорожного движения, регулированию скоростного режима, повышению уровня комфорта пользования городским пассажирским транспортом, уровня обслуживания пассажиров.

Приложение № 1  
к Программе

### Список сокращений, используемых в Программе

Автомобильная дорога - автомобильная дорога общего пользования местного значения города Иркутска.

КГО – комитет городского обустройства администрации города Иркутска.

ГБ – бюджет города Иркутска.

ОБ – бюджет Иркутской области.

П. м. – погонный метр.

М. о. п – метр однопутного пути.

ДТП – дорожно-транспортное происшествие  
КГСР – комитет по градостроительной политике администрации  
города Иркутска.

Приложение № 2  
к Программе

Методы расчета целевых показателей Программы

1. Целевой показатель «Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения» рассчитывается по формуле:

$$Д = \frac{П}{К},$$

Д – доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;

П – протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям;

К – общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Источник получения информации: постановление администрации города Иркутска от 23.01.2013 №031-06-133/13 «Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения города Иркутска» с соответствующими изменениями по мере постановки на учет в муниципальную собственность автомобильных дорог комитетом по управлению муниципальным имуществом администрации города Иркутска, акт промежуточной (итоговой) приемки выполненных работ.

Периодичность получения информации: по мере составления актов приемки выполненных работ.

2. Целевой показатель «Площадь автомобильных дорог соответствующих допустимому уровню содержания» – определяется по фактически выполненным работам.

Источник получения информации: акт промежуточной (итоговой) приемки выполненных работ, ведомость оценки качества содержания улиц и дорог местного значения по форме приложения к муниципальному контракту по содержанию улично-дорожной сети города Иркутска, акт комплексной проверки улично-дорожной сети города Иркутска, комиссия оценка соответствия улично-дорожной сети города Иркутска нормативному уровню содержания.

Периодичность получения информации: ежемесячно.

3. Целевой показатель «Количество установленных и отремонтированных объектов регулирования дорожного движения - определяется по фактически выполненным работам.

Источник получения информации: акт приемочной комиссии.

Периодичность получения информации: по итогам выполнения работ.

4. Целевой показатель «Протяженность контактной сети, приведенной в нормативное состояние» определяется по фактически выполненным работам.

Источник получения информации: акт приемочной комиссии.

Периодичность получения информации: по итогам выполнения работ.

5. Целевой показатель «Протяженность трамвайных путей и переездов, приведенных в нормативное состояние» определяется по фактически выполненным работам.

Источник получения информации: акт приемочной комиссии.

Периодичность получения информации: по итогам выполнения работ.

6. Целевой показатель «Количество приобретенного подвижного состава» рассчитывается на основе фактического учета обновления подвижного состава.

Источник получения информации: акты приема-передачи, мониторинг фактического учета обновления подвижного состава ведет отдел пассажирских перевозок управления транспорта Комитета городского обустройства администрации города Иркутска.

Периодичность получения информации: по мере поступления подвижного состава.

---

Заместитель мэра – председатель  
комитета городского обустройства  
администрации города Иркутска

Е.Ю. Федорова

Исполнитель:

Главный специалист отдела эксплуатации  
дорог департамента дорожной деятельности  
комитета городского обустройства  
администрации города Иркутска

Л.И. Ветрова

тел. 520-132

