

Общество с Ограниченной Ответственностью

 **Инновационно-внедренческий центр**

**«ЭНЕРГОАКТИВ»**

ООО ИВЦ «Энергоактив», 680054, г. Хабаровск, ул. Трехгорная, д. 8, оф. 7,

тел/факс (4212) 734-111, e-mail: ivc.energo@mail.ru

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ

ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

**ЧЛЯНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ НИКОЛАЕВСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА ХАБАРОВСКОГО КРАЯ**

|  |  |
| --- | --- |
| **РАЗРАБОТАНО**Генеральный директорООО «ИВЦ «Энергоактив»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/С.В. Лопашук / | **СОГЛАСОВАНО**ГлаваЧлянского сельского поселения \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/Е.Н. Маркова/ |
|  |  |

Хабаровск 2018

Оглавление

[1. Паспорт программы 4](#_Toc504474427)

[2. Введение 6](#_Toc504474428)

[3. Характеристика Члянского сельского поселения Николаевского муниципального района Хабаровского края 8](#_Toc504474429)

[3.1 Территориальная характеристика 8](#_Toc504474430)

[3.2 Социально-экономическая характеристика, характеристика градостроительной деятельности на территории села, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса 10](#_Toc504474431)

[3.2.1 Население 10](#_Toc504474432)

[3.2.2 Экономическая база и сфера занятости 11](#_Toc504474433)

[3.2.3 Образование 13](#_Toc504474434)

[3.2.4 Здравоохранение 14](#_Toc504474435)

[3.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта 17](#_Toc504474436)

[3.4 Характеристика сети дорог села, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог 19](#_Toc504474437)

[3.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Члянского сельского поселения. 21](#_Toc504474438)

[3.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока 21](#_Toc504474439)

[3.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения 21](#_Toc504474440)

[3.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств 22](#_Toc504474441)

[3.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения 22](#_Toc504474442)

[3.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 22](#_Toc504474443)

[3.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения 24](#_Toc504474444)

[3.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения 25](#_Toc504474445)

[4. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения 28](#_Toc504474446)

[4.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения 28](#_Toc504474447)

[4.2 Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения 30](#_Toc504474448)

[4.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта 30](#_Toc504474449)

[4.4 Прогноз развития дорожной сети поселения 30](#_Toc504474450)

[4.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения 31](#_Toc504474451)

[4.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения 34](#_Toc504474452)

[4.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения 34](#_Toc504474453)

[5. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта 34](#_Toc504474454)

[6. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры 35](#_Toc504474455)

[6.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта 35](#_Toc504474456)

[Разработать и реализовать Проект организации дорожного движения на автомобильные дороги общего пользования местного значения Члянского сельского поселения. 35](#_Toc504474457)

[6.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов 35](#_Toc504474458)

[6.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта. 35](#_Toc504474459)

[6.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения 36](#_Toc504474460)

[6.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб 36](#_Toc504474461)

[6.6 Мероприятия по развитию сети дорог Члянского сельского поселения 36](#_Toc504474462)

[7. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Члянского сельского поселения 38](#_Toc504474463)

[8. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Члянского сельского поселения 40](#_Toc504474464)

[9.  Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Члянского сельского поселения 41](#_Toc504474465)

# 1. Паспорт программы

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы: | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Члянского сельского поселения Николаевского муниципального района Хабаровского края (далее - Программа) |
| Основание для разработки Программы: | - Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений и городских округов»;- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 года (в редакции от 03.07.2016 г.) |
| Заказчик Программы: | Администрация Члянского сельского поселения Николаевского муниципального района Хабаровского краяМестоположение: 682456, Хабаровский край, Николаевский район, с. Чля, ул. Школьная, д. 20 а. |
| Разработчик Программы: | ООО «ИВЦ «Энергоактив» Местоположение: 680033, г. Хабаровск, ул. Трехгорная, 8, оф.7 |
| Цели и задачи Программы: | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории Члянского сельского поселения;- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования Члянского сельского поселения;- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории Члянского сельского поселения;- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в Члянском сельском поселении;- обеспечение условий для управления транспортным спросом;- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;- создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры |
| Целевые показатели Программы | Достижение расчетного уровня: - по развитию инфраструктуры транспортного передвижения;- по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения;- Снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном и текущем ремонте;- Повышение безопасности дорожного движения. |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры: | * Разработка ПСД
* Закупка материалов и оборудования
* СМР
 |
| Сроки и этапы реализации Программы: | 2018-2028 гг. |
| Объемы и источники финансирования Программы: | Источником финансирования является федеральный, региональный и местный бюджет, а также внебюджетные средства. |

#

# 2. Введение

Инфраструктура - термин, появившийся в экономической литературе в конце 40-х гг. 20 в. для обозначения комплекса отраслей хозяйства, обслуживающих промышленное и с.-х. производство (строительство шоссейных дорог, каналов, портов, мостов, аэродромов, складов, энергетическое хозяйство, ж.-д. транспорт, связь, водоснабжение и канализация, общее и профессиональное образование, расходы на науку, здравоохранение и т.п.).

Транспортная инфраструктура - это совокупность всех видов транспорта и транспортных структур, деятельность которых направлена на создание благоприятных условий функционирования всех отраслей экономики, т.е. совокупность материально-технических систем транспорта, предназначенных для обеспечения экономической и неэкономической деятельности человека. Другими словами, под транспортной инфраструктурой следует понимать совокупность материально-технических и организационных условий, обеспечивающих быстрое и беспрепятственное выполнение перевозочного процесса. Инфраструктура - это один из самых фондоемких и инерционных секторов экономики, и поэтому проблемы транспортного обеспечения будут постоянно находиться в центре внимания руководства страны и регионов. Транспортная инфраструктура должна не только поддерживать текущие хозяйственные связи, но и иметь некоторый резерв, призванный обеспечить мобильность экономики. Особенность транспортной инфраструктуры состоит в том, что ее рост происходит медленнее, чем расширение хозяйственных связей. Традиционно эти проблемы проявляются на стыках различных ведомств и видов транспорта

К объектам транспортной инфраструктуры относятся пути сообщения, технические сооружения, грузовые и пассажирские вокзалы и станции, агентства по продаже билетов и организации перевозок, логистические центры, склады, инженерные сети, коммуникации и т.д. Базовыми объектами транспортной инфраструктуры являются пути сообщения и пассажирские и грузовые вокзалы и станции.

Транспортная инфраструктура оказывает влияние на размещение производства, без его учета нельзя достичь рационального размещения производительных сил. При размещении производства учитывается потребность в перевозках, масса исходных материалов готовой продукции, их транспортабельность, обеспеченность транспортными путями, их пропускная способность и т.д. В зависимости от влияния этих составляющих и размещаются предприятия. Рационализация перевозок влияет на эффективность производства как отдельных предприятий, так и районов, и страны в целом.

Важное значение транспортная инфраструктура имеет и в решении социально-экономических проблем. Обеспеченность территории хорошо развитой транспортной системой служит одним из важных факторов привлечения населения и производства, является важным преимуществом для размещения производительных сил и дает интеграционный эффект.

Специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит продукцию, а только участвует в ее создании, обеспечивая производство сырьем, материалами, оборудованием и доставляя готовую продукцию потребителю. Транспортные издержки включаются в себестоимость продукции. По некоторым отраслям промышленности транспортные издержки очень значительны, как, например, в лесной, нефтяной отраслях промышленности, где они могут достигать 30% себестоимости продукции. Транспортный фактор имеет особо огромное значение в нашей стране с ее огромной территорией и неравномерным размещением ресурсов, населения и основных производственных фондов.

Таким образом, транспортная инфраструктура представляет собой совокупность материально-технических и организационных условий, обеспечивающих быстрое и беспрепятственное выполнение перевозочного процесса. Она играет большое значения для развития страны, оказывает влияние на размещение производительных сил, большое значение имеет и в решении социально-экономических проблем, создает условия для формирования местного и общегосударственного рынка.

# 3. Характеристика Члянского сельского поселения Николаевского муниципального района Хабаровского края

# 3.1 Территориальная характеристика

Члянское сельское поселение занимает площадь 130,42 га. Сельское поселение включает в себя с. Чля. Административный центр - село Чля.

Село Чля находится на расстоянии 80 км от районного центра г. Николаевск-на-Амуре по автодороге и 147 км по воде через с. Маго, Пальвинскую и Пестовскую протоки и оз. Чля. Протяженность авиамаршрута – 50 км. Связь с районным центром осуществляется посредством автобуса, частного транспорта.

В соответствии с законом Хабаровского края N 208 от 28 июля 2004 г. «О наделении поселковых, сельских муниципальных образований статусом городского, сельского поселения и об установлении их границ» муниципальное образование село Чля наделено статусом сельского поселения – Члянское сельское поселение

Согласно картографического описания границ сельских поселений, граница Члянского сельского поселения начинается в устье ручья Вторая речка, поднимается по нему вверх и далее на север до поляны с водонапорной башней и радиомачтой. Далее граница идет в южном направлении, поворачивает на юго-восток, пересекает Безымянный ручей и ручей Первая Речка и идет на восток до просеки ЛЭП, поворачивает по ней на северо-восток, затем поворачивает на юг, пересекает автодорогу на с. Белая Гора, проходит с восточной стороны кладбища по прямой до пересечения линии связи с ручьем Ближний, по нему спускается до устья, и граница по северному берегу оз. Чля выходит к исходной точке.

На рисунке 1 приведено территориальное расположение Члянского сельского поселения в Николаевском районе.

**РИСУНОК 1**

# 3.2 Социально-экономическая характеристика, характеристика градостроительной деятельности на территории села, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса

# 3.2.1 Население

Численность населения Члянского сельского поселения согласно фактическим данным на 01.01.2017 год составила 582 человека.

Данные о численности населения за период с 2013 по 2017 года представлены в таблице 1. График численности населения за последние 5 лет показан на рисунке 2.

Таблица 1. Данные о численность населения

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **Ед. измерения** | 2013г | 2014г | 2015г | 2016г | 2017г |
| Общая численность населения | Чел. | 650 | 706 | 670 | 637 | 582 |

Рисунок 2. График численности населения

# 3.2.2 Экономическая база и сфера занятости

В поселке функционирует сельская котельная, обеспечивающая теплоснабжение детского сада и школы.

Услуги ЖКХ по водоснабжению, водоотведению и обеспечению горячим водоснабжением жилого сектора в поселении не оказываются.

Предоставлением услуг телефонной связи на территории сельского поселения занимается Хабаровский филиал ОАО «Дальневосточная компания электросвязи».

Банковские услуги населению оказывает отделение Сберегательного банка РФ №692.

ОАО Хабаровскэнерго «Северные электросети» обслуживают линии электропередачи на территории Члянского сельского поселения.

На потребительском рынке представлены услуги индивидуальных предпринимателей, занимающихся розничной торговлей продуктами и товарами повседневного спроса. Продуктовые магазины оснащены современным оборудованием. Общая торговая площадь предприятий розничной торговли в поселении составляет 219,0 кв. м.

В поселке не ведется жилищное строительство, так как предприятия, учреждения и частные лица не имеют достаточно финансовых средств на его ведение. Стоимость строительства высока в виду высокой стоимости строительных материалов, отсутствия предприятий по их производству и квалифицированных кадров.

Агроклиматические условия территории сельского поселения не позволяют заниматься сельским хозяйством в промышленных масштабах. Посевные площади личных хозяйств составляют 21,5 га, в том числе под картофелем - 15,6 га, под овощами – 5,9 га. На подворьях насчитывается 6 голов крупного рогатого скота, свиней – 12 шт., коз – 3 шт., птицы – 112 шт.

**Добыча полезных ископаемых**

Из металлических полезных ископаемых в районе изучены запасы золота, которые введены в промышленную разработку артелью старателей «Заря».

Общая величина изученных месторождений россыпного золота в районе достигает 44 единиц, изведанные запасы которых составляют 12,5 тонны. В районе выделяются два крупных и основных в настоящее время месторождения рудного золота: Многовершинное и Белая гора. На Белой горе с учтенными запасами 17,4 т добыча металла не производилась, за исключением выборочной карьерной отработки.

В 2005 году Компания «Highland gold» приобрела лицензию на разработку и эксплуатацию месторождения золота Белая Гора сроком на 25 лет через открытый аукцион. Успех геологоразведочной программы 2007 года на Белой Горе сделал этот участок перспективным к разработке (Схеме территориального планирования Николаевского муниципального района).

**Сельскохозяйственное производство**

Земель сельскохозяйственного назначения в границах поселения нет. В промышленных масштабах сельское хозяйство отсутствует и представлено лишь личными подсобными хозяйствами населения на территориях жилой усадебной застройки. Выращиваемая продукция используется преимущественно для удовлетворения собственных нужд.

**Промышленное производство**

В настоящее время промышленное производство представлено добычей минеральных ресурсов (полезные ископаемые в недрах суши и прилегающих акваторий), являющихся основной сырьевой базой важнейших отраслей промышленности.

Базовым промышленным предприятием на территории поселения является ООО «Артель старателей «Заря», образованное в 1998 году после реструктуризации долгов обанкротившегося Нижнеамурского ГОКа. В состав артели входят: добычные участки – 3, геологоразведочный участок, промбаза. Основные направления работы артели заключаются в добыче золота из россыпных месторождений, поиске и разведке новых месторождений, ремонте землеройного оборудования и транспортных работах. Так же ООО «Артель старателей Заря» на своем транспорте производит вывоз бытовых отходов.

По исследованиям добытых пород и прогнозам специалистов месторождения полезных ископаемых обладают крупными запасами сырья и могут обеспечить весомый вклад в развитие социально-экономической ситуации муниципального района и сельского поселения. Получение точных количественных данных требует проведения геологоисследовательских и разведочных работ.

# 3.2.3 Образование

**Дошкольное образование**

Начальным звеном системы образования является дошкольное образование. Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение МДОУ Детский сад №34 «Дюймовочка» (ул. Пионерская, 1а – в здании школы) в с. Чля рассчитан на 43 места, посещают сад всего 23 ребенка.

Учреждений дополнительного внешкольного образования на территории поселения нет.

Пропускная способность дошкольных учреждений Николаевского района в целом отвечает потребностям жителей. Детский сад могут посещать все желающие. Детский сад имеет центральную систему отопления.

**Школьное образование**

Базовое звено системы образования – это общеобразовательные учреждения. Образовательные учреждения в Члянском сельском поселении (ул. Пионерская, 1а) представлены МКОУ СОШ в с. Чля на 105 мест (посещают 88 учащихся). Школа находится в двухэтажном кирпичном здании. Физический износ здания – 26%. В школе имеется спортзал площадью 72 кв. м.

МОУ СОШ осуществляют обучение и воспитание подрастающего поколения. Приоритетными направлениями в работе дошкольных и школьных учреждений являются физкультурно-оздоровительная работа и художественно-эстетическое воспитание детей.

# 3.2.4 Здравоохранение

В настоящее время на территории поселения функционирует фельдшерско-акушерский пункт (ФАП) с аптечным пунктом в с. Чля с фактическим посещением 10 чел./смену, в котором оказывается первичная медицинская помощь. Помощь оказывает средний медицинский персонал (2 работника). ФАП расположен в нежилом кирпичном здании в приспособленном помещении (физический износ – 59%).

 Специализированная помощь населению оказывается в муниципальных и региональных учреждениях здравоохранения г. Николаевск-на-Амуре консультативного и стационарного профиля.

 В медицинских учреждениях поселения существует дефицит медицинских сотрудников всех категорий.

Станции скорой медицинской помощи (СМП) в сельском поселении нет, в случае необходимости бригада скорой помощи выезжает из районного центра.

**3.2.4 Транспортная инфраструктура**

Транспортные сети в своей совокупности образуют транспортную инфраструктуру. Транспортная инфраструктура в планировочной структуре населенного пункта является основой, вокруг которой образуются и развиваются элементы среды: микрорайоны, жилые районы, районные центры, зоны, в которых размещаются производственные предприятия, объекты здравоохранения, спортивные комплексы, рекреационные объекты и т. д.

Транспортная инфраструктура неразрывно связана с внешними (междугородными) транспортными коммуникациями, являясь их логическим продолжением в планировочной структуре населенного пункта, и наоборот. Как правило, узлы внешних транспортных коммуникаций в структуре современного населенного пункта (вокзалы, станции, водные и воздушные порты) одновременно являются и узлами внутреннего транспорта.

Транспортная инфраструктура населенного пункта как единая система состоит из элементов внешнего и внутреннего транспорта, взаимодействующих между собой и обеспечивающих бесперебойное функционирование структур населенного пункта. Элементы транспортной инфраструктуры включают в себя: улично-дорожную сеть; внеуличную транспортную сеть (наземную, надземную и подземную); сети внешнего (междугородного) транспорта, проложенные через планировочные структуры населенного пункта; сооружения по обслуживанию транспортного хозяйства.

Функционирование транспортной инфраструктуры населенного пункта обеспечивают все виды внешнего (междугородного) транспорта: железнодорожный, автомобильный, водный (речной и морской), воздушный, трубопроводный, а также внутреннего транспорта, которые подразделяются на пассажирский, грузовой и специальный, а также на транспорт уличный и внеуличный.

К пассажирскому транспорту относятся: автомобильный (автобусы, микроавтобусы, индивидуальные автомобили); электрический рельсовый уличный и внеуличный (трамвай); электрический дорожный (троллейбусы); монорельсовый надземный; рельсовый подземный (метрополитен); рельсовый надземный (электропоезда на эстакаде); водный (речной и морской).

Внутренний грузовой транспорт обычно использует: грузовые автомобили, троллейбусы, трамваи. Специальный транспорт подразделяется на: санитарно-технический, коммунальный, медицинский, противопожарный, аварийный технический и т. п.

Внутренний транспорт также классифицируют по тоннажу, пассажировместимости, скоростному режиму движения, юридической принадлежности, принципам организации движения (маршрутный и немаршрутный).

Организация маршрутных перевозок является приоритетным направлением в проектировании транспортных систем населенного пункта. Маршрутной организации движения подлежат, прежде всего, все виды пассажирского, а также грузовой и специальный транспорт. Такой подход сокращает общие затраты на содержание транспортных сетей и оптимизирует транспортную нагрузку на улично-дорожную сеть населенного пункта. В этом случае движение маршрутных транспортных средств предусматривается по определенным направлениям (маршрутам), пролегающим как в уличной сети, так и вне ее и оборудованным остановочными пунктами с соответствующими указателями для пассажиров и водителей транспортных средств (маршрутная ориентация).

Движение транспортных средств по установленным маршрутам организуется в пределах проезжей части улицы и в пределах ограничений, устанавливаемых дорожными знаками, разметкой дороги, светофорной сигнализацией. Маршрутная организация перевозок предназначается для обеспечения рациональных пассажиропотоков и грузопотоков и связывает элементы территории населенного пункта оптимальными направлениями.

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной системы. Значение автомобильных дорог постоянно растет в связи с изменением образа жизни людей, превращением автомобиля в необходимое средство передвижения, со значительным повышением спроса на автомобильные перевозки в условиях роста промышленного и сельскохозяйственного производства, увеличения объемов строительства и торговли и развития сферы услуг. От уровня транспортно – эксплуатационного состояния автомобильных дорог во многом зависит качество жизни населения.

Оценка транспортного спроса включает в себя процесс анализа передвижения населения к объектам тяготения, размещенным в различных зонах территории поселка.

В основе оценки транспортного спроса на объекты тяготения лежат потребности населения в передвижении.

Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- Объекты социальной сферы;

- Объекты культурной и спортивной сферы;

- Узловые объекты транспортной инфраструктуры;

- Объект дошкольного и школьного образования;

- Объекты трудовой занятости населения.

# 3.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

* Автомобильный транспорт

Автомобилизация Члянского сельского поселения (242 единицы/1000 человек в 2017 году) оценивается как низкая (при уровне автомобилизации в Российской Федерации на уровне 270 единиц /1000 человек).

В Члянском сельском поселении имеется транспортное сообщение, пять раз в неделю ходит междугородный рейсовый автобус. Протяженность линии общественного пассажирского транспорта на данном маршруте составляет около 150 км; средние затраты времени на трудовые передвижения в один конец равны 3 часа.

Пассажирские автобусные услуги населению оказывает ООО «Николаевское автотранспортное предприятие». Основными недостатками в работе пассажирского транспорта является недостаточное количество выполняемых рейсов.

Транспортная доступность до г. Николаевск-на-Амуре – 3 часа личным транспортом круглый год.

* Железнодорожный транспорт

Железнодорожный транспорт на территории Члянского сельского поселения отсутствует.

* Воздушный транспорт

Авиации в экономике района отводится исключительно важная роль. Это связано с отсутствием железнодорожных и автомобильных дорог круглогодичного действия, сезонной работой морского и речного транспорта. В Николаевском районе имеется один аэропорт, расположенный в г. Николаевск-на-Амуре. Основными перевозчиками являются воздушные суда КГУП «Хабаровские авиалинии» образованного на базе ликвидированного Николаевского объединенного авиаотряда в апреле 2004 года. Базовый аэропорт находится в г. Николаевске-на-Амуре. Кроме того, в структуру входят 11 аэропортов: в поселках Охотск, Лазарев, Херпучи, Октябрьский, Иня, селах Богородское, Чумикан, Аян, Тугур, Удское, Арка.

Основной составляющей производственного потенциала является парк воздушных судов, наибольшую долю в котором составляют самолеты АН-2, ЯК-40 и приобретенный в лизинг в 2004 году самолет АН-26.

Авиационный транспорт является единственным видом транспорта круглогодичного действия, связывающим г. Николаевск-на-Амуре с краевым центром и город с районом.

В период весеннее-осенней распутицы малая авиация совершает воздушные рейсы в такие населенные пункты как Нижний Пронге, Пуир и Лазарев. В летнее время транспортное сообщение обеспечивается водным транспортом, в зимнее – по ледовой переправе автомобильным транспортом.

* Водный транспорт

Водный транспорт Николаевского района представлен внутренним речным и морским транспортом. Северное географическое расположение Николаевского района предопределяет сезонность водного транспорта, в результате чего навигация составляет около 170 дней в году. Необходимо отметить тот факт, что собственного грузового флота район не имеет и парк плавсредств состоит из буксиров и баржи. Для обеспечения пассажирских водных перевозок в районе присутствует филиал Амурского пароходства с собственных парких судов.

Основной водной акваторией речного транспорта является река Амур. По ней осуществляется регулярное пассажирское сообщение с краевым центром, а также г. Комсомольском-на-Амуре. Крупным речным портом, оборудованным дебаркадером и причалами является порт «Николаевска-на-Амуре. Также в навигационный период дебаркадер устанавливается в с. Иннокентьевка.

Навигационные маршруты: «Хабаровск – Николаевск-на-Амуре – Хабаровск», «Комсомольск-на-Амуре - Николаевск-на-Амуре - Комсомольск-на-Амуре».

# 3.4 Характеристика сети дорог села, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Дорожно – транспортная сеть Члянского сельского поселения состоит из дорог III, IV и V категории, предназначенных для не скоростного движения. Общая протяженность дорог в поселении составляет 12,5 км. Дороги расположены в границах сельского поселения, проходят по территории населенных пунктов, в связи с этим скоростной режим движения, в соответствии с п. 10.2 ПДД, составляет 60 км/ч с ограничением на отдельных участках до 40 и 20 км/ч. Основной состав транспортных средств представлен легковыми автомобилями, находящимися в собственности у населения. Наибольшая доля техники в селе приходится частному сектору.

Обслуживание дорог осуществляется подрядной организацией по муниципальному контракту на выполнение комплекса работ по содержанию муниципальных автомобильных дорог, тротуаров и дорожных сооружений на территории Члянского сельского поселения заключаемому ежегодно. В состав работ входит:

1. Содержание муниципальных автомобильных дорог и тротуаров, включающие в себя работы с учётом сезонных условий по уходу за дорожными одеждами, полосой отвода, земляного полотна, системой водоотвода, дорожными сооружениями – элементами обустройства дорог; озеленению; организации и безопасности движения и прочие работы, в результате которых поддерживается транспортно-эксплуатационное состояние дорог, тротуаров и дорожных сооружений в соответствии с действующей нормативной документацией;
2. Борьба с зимней скользкостью с уборкой снежных валов с обочин;
3. Содержание перекрестков, пешеходных переходов, индикаторов пешеходных переходов, а также подъездных дорог к пожарным водоёмам и площадок перед ними.
4. Работы по содержанию, монтажу (установке) и демонтажу дорожных знаков в соответствии со схемой установки дорожных знаков предоставленной Заказчиком.

Проверка качества выполнения работ осуществляется по согласованному графику, с составлением итогового акта оценки качества содержания муниципальных автодорог в соответствии с утвержденными критериями.

# 3.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Члянского сельского поселения.

Автомобильный парк Члянского сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, в подавляющем большинстве принадлежащих частным лицам. Оценка уровня автомобилизации населения представлена в таблице 2.

Таблица 2. Оценка уровня автомобилизации населения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№** | **Показатели** | **2017 год**  |
| 1 | Общая численность населения в Члянском сельском поселении, чел. | 582 |
| 2 | Количество автомобилей у населения, ед. | 141 |
| 3 | Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел. | 242 |

# 3.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

В Члянском сельском поселении имеется транспортное сообщение, пять раз в неделю ходит междугородный рейсовый. Протяженность линии общественного пассажирского транспорта на данном маршруте составляет около 150 км; средние затраты времени на трудовые передвижения в один конец равны 3 часа.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование маршрута** | **Кол-во автобусных остановок** | **Кол-во автобусов на маршруте** | **Требуемое кол-во автобусов на маршруте** | **Объем пассажирских перевозок, чел в год** | **Перевозчик** |
| 1 | Николаевск-на-Амуре-Чля-Николаевск-на-Амуре | 1 | 1 | 1 | 1440 | ООО «Николаевское автотранспортное предприятие» |

# 3.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Улицы в Члянском сельском поселении не обустроены пешеходными дорожками. Пешеходные потоки проходят через придорожные зоны озеленения, либо по краю проезжей части. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

# 3.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств

В связи с низким уровнем загруженности автомобильных дорог в Члянском сельском поселении маршруты движения грузового транспорта не имеет особых предписаний.

# 3.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения.

В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач.

Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

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

Уровень автомобилизации в Члянском сельском поселении определен как низкий, что в незначительной мере влияет на уровень загрязнения окружающей среды. В целом на период действия Программы автомобилизация Члянского сельского поселения не претерпит особых изменений.

Основными факторами, неблагоприятно влияющими на здоровье населения, при высокой степени автомобилизации являются:

*Загрязнение атмосферы*. Выбросы в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO2), диоксид серы (SO2) и озон (О3)) приводят вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

*Воздействие шума*. Автомобильный, железнодорожный и воздушный транспорт, служит главным источником бытового шума. Приблизительно 30 % населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ. Это приводит к росту риска сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, мотивацию, вызывает раздражительность.

*Снижение двигательной активности*. Исследования показывают тенденцию к снижению уровня активности у людей, в связи с тем, что все больше людей предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечно-сосудистые заболевания, инсульт, диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру села и характер дорожно-транспортной сети, можно сделать вывод о сравнительной благополучности экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

Отсутствие участков дорог с интенсивным движением особенно в районах жилой застройки, где проходят в основном внутриквартальные дороги, позволяет в целом снизить загрязнённость воздуха. Повышение уровня загрязнения атмосферного воздуха возможно в зимний период, что связано с необходимостью прогрева транспорта, а также в периоды изменения направления ветра.

# 3.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения

Улично-дорожная сеть сел представляет систему мелких улиц и дорог.

Основными проблемами улично-дорожной сети в Члянском сельском поселении являются:

1. Несоответствие качества и ширины дорожного покрытия рекомендуемым параметрам для данных категорий дорог;
2. Отсутствие пешеходных дорожек вдоль дорог;
3. Низкая обеспеченность дорожными знаками, необходимыми для полноценной регуляции автомобильного движения;
4. Отсутствие необходимой техники для облуживания дорог

Основные решения программы:

- Содержание и текущий ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- произвести реконструкцию улиц поселения с целью приведения основных параметров к нормативным требованиям. При реконструкции улиц необходимо предусмотреть: уширение проезжих частей, усиление дорожных одежд, уличное освещение, пешеходные дорожки, водоотводные сооружения;

- приобретение и установка дорожных знаков в соответствии со Схемой организации дорожного движения;

- приобретение необходимой техники для обслуживания дорог

При проектировании улично-дорожной сети должна быть учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития села. Введена дифференциация улиц по категориям в соответствии со СНиП 2.07.01-91:

- поселковая дорога;

- главная улица;

- улица в жилой застройке основная;

- улица в жилой застройке второстепенная;

- проезд.

# 3.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения

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

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.01.2016);
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 15.02.2016) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
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 15.01.2016);
5. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения»;
6. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
7. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;
8. Генеральный план Члянского сельского поселения Николаевского муниципального района Хабаровского края;

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 села.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. от 15.02.2016 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 поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены 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 стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Программа позволит обеспечить:

а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;

б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;

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

г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;

д) условия для управления транспортным спросом;

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

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

з) условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

# 4. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения

# 4.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

**Прогноз изменения численности населения Члянского сельского поселения**

Прогноз изменения численности населения Члянского сельского поселения на период до 2028 года построен на основе фактических данных о численности населения Члянского сельского поселения, а также на основе сведений о распределении населения по полу и возрасту.

В период реализации Программы прогнозируется тенденция небольшого 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.

Прогноз изменения численности населения представлен в таблице 3 и рисунке 3.

Таблица 3. Прогноз изменения численности населения

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Показатели** | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| 1 | Общая численность Члянского сельского поселения | 582 | 582 | 563 | 564 | 564 | 570 | 572 | 580 | 588 | 595 | 601 | 608 |

Рисунок 3. График прогноза численности населения

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

В целом, учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения и перевозки грузов вряд ли претерпят значительные изменения.

# 4.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В период реализации программы, транспортная инфраструктура по видам транспорта, представленным в Члянском сельском поселении, не претерпит существенных изменений. В границах поселения преобладающим останется автомобильный транспорт в формате личного транспорта граждан. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохранится использование грузового транспорта.

# 4.4 Прогноз развития дорожной сети поселения

Учитывая экономическую ситуацию и сложившиеся условия, необходимо разработать и реализовать мероприятия реконструкции существующих участков улично-дорожной сети исходя из требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учетом наиболее значительных грузо и пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов соцкультбыта и мест приложения труда.

# 4.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

При тенденции небольшого роста численности населения, уровень автомобилизации незначительно увеличится, численность автомобилей будет находится в пределах 245 единиц на 1000 человек населения к 2028 году. Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения представлен в таблице 4.

Таблица 4. Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **2017 год** | **2018 год** | **2019 год** | **2020 год** | **2021 год** | **2022 год** | **2023 год** | **2024 год** | **2025 год** | **2026 год** | **2027 год** | **2028 год** |
| 1 | Общая численность населения, чел. | 582 | 582 | 563 | 564 | 564 | 570 | 572 | 580 | 588 | 595 | 601 | 608 |
| 2 | Количество автомобилей у населения, ед. | 141 | 140 | 135 | 135 | 135 | 137 | 137 | 139 | 142 | 144 | 146 | 148 |
| 3 | Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел. | 242 | 242 | 240 | 240 | 240 | 241 | 241 | 241 | 242 | 243 | 244 | 245 |

Рисунок 4. Динамика автомобилизации

# 4.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

При сохранении сложившейся тенденции и выполнении мероприятий

по приведению в соответствие дорожно-транспортной инфраструктуры к ГОСТ, а также установки объектов организации дорожного движения и активная разъяснительная и пропагандистская работа среди населения позволит снизить уровень ДТП до <1 в год.

# 4.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения

На период действия Программы уровень негативного воздействия на

окружающую среду останется без изменения. В связи с этим влияние транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения останется незначительным.

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

Анализируя сложившуюся ситуацию можно выделить три принципиальных варианта развития транспортной инфраструктуры:

- оптимистичный – развитие происходит в полном соответствии с положениями генерального плана с реализаций всех предложений по реконструкции и строительству;

- реалистичный – развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности, сложившихся на территории сельского поселения центров тяготения. Вариант предполагает реконструкцию существующей улично-дорожной сети и строительство отдельных участков дорог;

- пессимистичный – обеспечение безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно-восстановительных работ.

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

# 6.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

# Разработать и реализовать Проект организации дорожного движения на автомобильные дороги общего пользования местного значения Члянского сельского поселения.

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

Оборудовать автобусную останову в селе Чля по улице Центральна 26

# 6.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта.

Реконструкция улиц поселения с целью приведения основных параметров к нормативным требованиям. При реконструкции улиц необходимо предусмотреть: уширение проезжих частей, усиление дорожных одежд и установка дорожных знаков в соответствии с проектом организации дорожного движения.

# 6.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Обустройство пешеходных дорожек по основным улицам Члянского сельского поселения с целью обеспечения безопасного передвижения пешеходов к основным местам тяготения.

# 6.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

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

# 6.6 Мероприятия по развитию сети дорог Члянского сельского поселения

В целях повышения качественного уровня улично-дорожной сети Члянского сельского поселения, снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия, предлагается в период действия программы реализовать следующий комплекс мероприятий по развитию сети дорог Члянского сельского поселения (таблица 5.).

Таблица 5. Мероприятия по развитию сети дорог

| **№ п/п** | **Мероприятие** | **Наименование, расположение объекта** | **Технические параметры** | **Протяженность, км.** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Капитальный ремонт |
| 1.1 | Капитальный ремонт | ул. Школьная  | Хозяйственный проезд | 0,748 |
| 1.2 | Капитальный ремонт | ул. Центральная | Основная | 1,550 |
| 1.3 | Капитальный ремонт | ул. Лесная | Хозяйственный проезд | 0,753 |
| 1.4 | Капитальный ремонт | ул. Пионерская | Хозяйственный проезд | 0,432 |
| 1.5 | Капитальный ремонт | ул. Строителей | Хозяйственный проезд | 0,492 |
| 1.6 | Капитальный ремонт | пер. Озерный | Хозяйственный проезд | 0,117 |
|  | **ИТОГО**  | **4,092** |

# 7. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Члянского сельского поселения

Финансирование работ по содержанию, ремонту и улучшению улично-дорожной сети Члянского сельского поселения (по укрупненным расчетам), представлены в таблице 6.

| № | Мероприятия | Источники финансирования | Объем финансирования, в тыс. рублях | **Итого в тыс. руб.** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |  |
| 1 | Текущий ремонт и обслуживание автомобильных дорог Члянского сельского поселения | бюджет Члянского сельского поселения | 800 | 800 | 800 | 800 | 800 | 800 | 800 | 800 | 800 | 800 | 800 | 8800 |
| 2 | Разработка Проекта организации дорожного движения на автомобильные дороги общего пользования местного значения Члянского сельсовета | бюджет Члянского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. | 150 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 150 |
| 3 | Реализация Проекта организации дорожного движения на автомобильные дороги общего пользования местного значения Члянского сельсовета. | бюджет Члянского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. |  | 700 |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 700 |
| 4 | Капитальный ремонт ул. Школьная | бюджет Члянского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. |  |  | 710 |  |  |  |  |  |  |  |  | 710 |
| 5 | Капитальный ремонт ул. Центральная | бюджет Члянского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. |  |  |  | 1472 |  |  |  |  |  |  |  | 1472 |
| 6 | Капитальный ремонт ул. Лесная | бюджет Члянского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. |  |  |  |  | 715 |  |  |  |  |  |  | 715 |
| 7 | Капитальный ремонт ул. Пионерская | бюджет Члянского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. |  |  |  |  |  | 410 |  |  |  |  |  | 410 |
| 8 | Капитальный ремонт ул. Строителей  | бюджет Члянского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. |  |  |  |  |  |  | 467 |  |  |  |  | 467 |
| 9 | Капитальный ремонт пер. Озерный | бюджет Члянского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. |  |  |  |  |  |  |  | 111 |  |  |  | 111 |
| 10 | Обустройство автобусной остановки на ул. Центральная 26. | бюджет Члянского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. | 650 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 650 |
| 11 | Обустройство тротуара по ул. Центральная | бюджет Члянского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. |  |  |  |  |  |  |  |  | 520 | 520 | 520 | 1560 |
| 12 | **Итого:** |  | 1600 | 1500 | 1510 | 2272 | 1515 | 1210 | 1267 | 911 | 1320 | 1320 | 1320 | 15745 |

# 8. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Члянского сельского поселения

В связи с тем, что мероприятия, представленные в данной Программе, направлены, в большей степени, на безопасность дорожного движения (профилактику ДТП и снижение аварийных ситуаций), а также элементарной транспортной доступности населения Члянского сельского поселения, инвестиционные проекты являются не окупаемыми и направлены на улучшение качества жизни населения.

# 9.  Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Члянского сельского поселения

В рамках реализации настоящей программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структура управления, а также характер взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагается оставить в неизменном виде.

Настоящая Программа разработана в соответствии с требованиями к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры утверждёнными Постановлением Правительства Российской Федерации №1440 от 25.12.2015 «Об утверждении требований к Программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

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, при наличии генеральных планов поселений, генеральных планов городских округов, утвержденных до дня вступления в силу настоящего Федерального закона, не позднее 25 июня 2016 года должны быть разработаны и утверждены программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов.