

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

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

|  |  |
| --- | --- |
| **РАЗРАБОТАНО**Генеральный директорООО «ИВЦ «Энергоактив»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/С.В. Лопашук / | **СОГЛАСОВАНО**ГлаваАдминистрации Магинского сельского поселения\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/В.Е. Мавровский/ |
|  |  |

Хабаровск 2017

Оглавление

[1. Паспорт программы 4](#_Toc500510353)

[2. Введение 6](#_Toc500510354)

[3. Характеристика Магинского сельского поселения Николаевского муниципального района Хабаровского края 8](#_Toc500510355)

[3.1 Территориальная характеристика 8](#_Toc500510356)

[3.2 Социально-экономическая характеристика, характеристика градостроительной деятельности на территории села, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса 11](#_Toc500510357)

[3.2.1 Население 11](#_Toc500510358)

[3.2.2 Основная отрасль экономики 12](#_Toc500510359)

[3.2.3 Образование и культура 12](#_Toc500510360)

[3.2.4 Здравоохранение 13](#_Toc500510361)

[3.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта 15](#_Toc500510362)

[3.4 Характеристика сети дорог села, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог 16](#_Toc500510363)

[3.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Магинском сельском поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами) 19](#_Toc500510364)

[3.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока 19](#_Toc500510365)

[3.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения 20](#_Toc500510366)

[3.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств 20](#_Toc500510367)

[3.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения 20](#_Toc500510368)

[Рисунок 5 23](#_Toc500510369)

[Рисунок 6 24](#_Toc500510370)

[3.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 25](#_Toc500510371)

[3.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения 26](#_Toc500510372)

[3.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения 27](#_Toc500510373)

[4. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения 30](#_Toc500510374)

[4.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения 30](#_Toc500510375)

[4.2 Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения 32](#_Toc500510376)

[4.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта 32](#_Toc500510377)

[4.4 Прогноз развития дорожной сети поселения 32](#_Toc500510378)

[4.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения 33](#_Toc500510379)

[4.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения 36](#_Toc500510380)

[4.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения 36](#_Toc500510381)

[5. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта 36](#_Toc500510382)

[6. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры 37](#_Toc500510383)

[6.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта 37](#_Toc500510384)

[Разработать и реализовать Проект организации дорожного движения на автомобильные дороги общего пользования местного значения Магинского сельского поселения. 37](#_Toc500510385)

[6.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов 37](#_Toc500510386)

[6.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства 38](#_Toc500510387)

[6.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения 38](#_Toc500510388)

[6.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб 43](#_Toc500510389)

[6.6 Мероприятия по развитию сети дорог Магинского сельского поселения 43](#_Toc500510390)

[7. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Магинского сельского поселения 45](#_Toc500510391)

[8. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Магинского сельского поселения. 48](#_Toc500510392)

[9.  Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Магинского сельского поселения 49](#_Toc500510393)

# 1. Паспорт программы

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы: | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Магинского 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 Магинского сельского поселения Николаевского муниципального района Хабаровского краяМестоположение: 682450, Хабаровский край, Николаевский район, Маго Рабочий поселок, Советская Улица, 53 |
| 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 Магинского сельского поселения;- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования Магинского сельского поселения;- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории Магинского сельского поселения;- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в Магинском 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: | 2017-2031 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 Магинского сельского поселения Николаевского муниципального района Хабаровского края

# 3.1 Территориальная характеристика

Магинское сельское поселение расположено у подножья Нижнеамурской горной группы в бассейне Нижнего Амура вдоль Пальвинской и Гырманской проток устья р. Амур (протяженность вдоль проток - 12 км) на высоком каме-нистом берегу в центральной части Николаевского района Хабаровского края. Граничит с землями межселенных территорий района. Магинское сельское поселение состоит из 5-и основных частей, расположенных на расстоянии 1-1,5 км друг от друга: Маго (Ситцево), Маго-порт (островная часть), Маго-рейд, Горный, Овсяное поле.

Границы Магинского сельского поселения установлены согласно Закону Хабаровского края от 28 июля 2004 г. N 208 "О наделении поселковых, сель1ских муниципальных образований статусом городского, сельского поселения и об установлении их границ" (7.2. Картографическое описание границы Магин-ского сельского поселения): «Граница начинается в точке с ГК 53°17'30" СШ и 140°05'15" ВД на левом берегу протоки Гырманская в 0,2 км к западу от окраи-ны с. Гырман, откуда, огибая это село с запада, по водоразделу через отметки 13,4; 81,7; 41,2 выходит в юго-восточном направлении на ручей Гырман, идет по нему далее на юг 0,8 км до впадения в него слева безымянного ручья, под-нимается по нему вверх, огибая с северо-запада и севера восточный участок села до отметки 88,5, от которой поворачивает на юго-запад и идет 0,8 км до точки с ГК 53°17'16" СШ и 140°06'58" ВД, от которой поворачивает на юго-восток и идет в 75 м от недействующей линии связи параллельно ей 1,35 км и далее в этом же направлении - до пересечения с грунтовой дорогой в точке с ГК 53°16'15" СШ и 140°08'37" ВД, в которой поворачивает на северо-восток по грунтовой дороге, через 0,4 км, обходя р.п. Маго с севера, выходит через 0,6 км к вышке телерадиотранслятора с отметкой 201,4, поворачивает в этом месте на юго-восток и через отметку 149,8 по южному увалу сопки спускается к поле-вой дороге в точку с ГК 53°15'51" СШ и 140°10'02" ВД. От этой точки до северо-западной окраины кладбища и по грунтовой дороге выходит на ЛЭП 110 кВ в точке с ГК 53°15'28" СШ и 140°11'59" ВД, где под прямым углом поворачивает по ней на северо-восток, а через 0,65 км - на восток, через 0,50 км выходит на пересечение с полевой дорогой (ГК 53°15'42" СШ и 140°12'39" ВД). От дан-ной точки граница идет в юго-западном направлении 2,0 км, пересекая протоку Пальвинскую и протоку Дробянскую, по которой поворачивает на запад и по северному берегу безымянного залива вдоль южной окраины р. п. Маго идет 3,5 км до точки с ГК 53°14'56" СШ и 140°08'54" ВД на южном берегу безымян-ного озера, откуда в северо-западном направлении выходит в устье протоки Гырманская (ее рукава, впадающего в протоку Пальвинская), далее по ее левому берегу выходит к исходной точке».

На рисунке 1 приведено территориальное расположение Магинского сельского поселения в Николаевском муниципальном 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 Магинского сельского поселения согласно фактическим данным за 01.01.2017 год составила 1367 человек.

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** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** |
| Общая численность населения | Чел. | 1543 | 1782 | 1516 | 1454 | 1367 |

Рисунок 2. График численности населения

# 3.2.2 Основная отрасль экономики

Целью успешного функционирования поселения как административно-территориальной единицы является создание экономического механизма саморазвития, формирование бюджетов органов местного самоуправления на основе надёжных источников финансирования.

Наличие эффективно развивающейся системы хозяйственного комплекса в поселении — это необходимое условие жизнеспособности поселения. Экономическая база Магинского сельского поселения представлена предприятиями, организациями и учреждениями по следующим видам экономической деятельности:

* сельское хозяйство;
* розничная торговля;
* образование;
* здравоохранение;
* предоставление коммунальных, персональных и прочих социальных услуг.

# 3.2.3 Образование и культура

На территории Магинского сельского поселения имеются два детских дошкольных учреждения на 90 мест каждое (посещаемость всего– 60 человек; потребность в детских садах удовлетворена на 100%) и одна общеобразовательная школа (№5) на 320 учащихся. Фактически учатся 157 человек. Численность педагогов – 22 чел., процент наполняемости классов – 50%. Школа на базе 9-11 классов готовит специалистов начального профессионального образования по специальностям: мастер по пошиву легкого платья, слесарь по ремонту автомобиля, водитель категории В, С.

# 3.2.4 Здравоохранение

В Магинском сельском поселении имеется врачебная амбулатория 1983 г. постройки на 60 посещений в смену (фактическая наполняемость – 42 посещения в смену) и фельдшерский медицинский пункт на островной части. Состояние помещений врачебной амбулатории – удовлетворительное. Всего медицинских работников – 13 чел. Обеспеченность медицинским оборудованием крайне низкая. Лекарственными товарами население обеспечивается на 60%.

**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

Транспортное круглогодичное внутренне сообщение между населенными пунктами и поселениями района поддерживается в основном автомобильным транспортом. Расстояние до районного центра г. Николаевск-на-Амуре - 48 км. С восточной стороны на расстоянии около 13 км (по автодороге) от поселения располагается ближайший населенный пункт с. Сахаровка.

В районе действует пассажирский автобусный междугородний маршрут: «Николаевск-на-Амуре – Иннокентьевка – Сахаровка – Маго – Николаевск-на-Амуре» (2 раза в день). На период учебного года в р.п. Маго используется маршрут для перевозки школьников.

Основную долю автомобильного транспорта в Магинском сельском поселении составляет личный легковой автомобильный транспорт.

Автомобилизация в Магинском сельском поселении (191 единца/1000 человек в 2017 году) оценивается как низкая (при уровне автомобилизации в Российской Федерации на уровне 270 единиц /1000 человек).

* Железнодорожный транспорт

Железнодорожный транспорт на территории Магинского сельского поселения отсутствует.

* Воздушный транспорт

На территории Магинского сельского поселения воздушный транспорт отсутствует, ближайший аэропорт находится в г. Николаевск-на-Амуре.

* Водный транспорт

Речное сообщение в летнее время в Магинском сельском поселении представлено частными маломерными судами.

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

Дорожно – транспортная сеть Магинского сельского поселения состоит из дорог IV и V категории, предназначенных для не скоростного движения. В таблице 2 приведен перечень дорог. Общая протяженность дорог в поселении составляет 42 км. Дорожное покрытие грунтовое, постоянно требует ремонта. Дороги расположены в границах сельского поселения, в основном, 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.

Таблица 2. Перечень автомобильных дорог

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование автодороги | Протяженность, км |
| Жилой массив Маго |
| 1 |  Советская | 2,770 |
| 2 | Октябрьская | 0,760 |
| 3 | Кирова | 0,160 |
| 4 | Строительная | 0,200 |
|  | Жилой массив Рейд |
| 5 | Лесная | 0,810 |
| 6 | Морская | 0,430 |
| 7 | Рейдовая | 0,370 |
| 8 | Дальневосточная | 0,170 |
| 9 | Юбилейная | 0,415 |
| 10 | Северная | 0,670 |
| 11 | Центральная от Больничной | 0,345 |
| 12 | Нагорная | 0,435 |
| 13 | Школьная | 0,470 |
| 14 | Больничная | 0,290 |
| 15 | 50 лет СССР от э.ст до Советской | 1,870 |
| 16 | Рейд - Овс. поле | 2,320 |
| 17 | Промышленная | 2,070 |
| 18 | Богатырева | 0,500 |
| Жилой массив Горный |
| 19 | Горная | 1,060 |
| 20 | Рабочая | 0,540 |
| 21 | Комсомольская | 0,730 |
| 22 | Ключевая | 0,560 |
| Жилой массив Овсяное поле |
| 23 | Студенческая | 0,180 |
| 24 | Мира | 0,410 |
| 25 | Молодежная | 0,680 |
| 26 | 60 лет Октября | 1,350 |
| 27 | О. поле авт маршр. – Гырман | 2,320 |
| с. Гырман |
| 28 | Садовая – Майский | 0,615 |
| 29 | Гаражная | 0,300 |
|  | **ВСЕГО** | **23,800** |
|  |  |  |

Обслуживание дорог осуществляется подрядной организацией по муниципальному контракту на выполнение комплекса работ по содержанию муниципальных автомобильных дорог, тротуаров и дорожных сооружений на территории Магинского 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 Магинском сельском поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами)

Автомобильный парк Магинского сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, в подавляющем большинстве принадлежащих частным лицам. Оценка уровня автомобилизации населения представлена в таблице 3.

Таблица 3. Оценка уровня автомобилизации населения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№** | **Показатели** | **2017 год**  |
| 1 | Общая численность населения в Магинском сельском поселении, чел. | 1367 |
| 2 | Количество автомобилей у населения, ед. | 261 |
| 3 | Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел. | 191 |

Специализированные парковочные и гаражные комплексы в Магинском сельском поселении отсутствуют. Для хранения транспортных средств используются неорганизованные площадки с самовольно возведенными гаражами. Временное хранение транспортных средств также осуществляется на дворовых территориях жилых комплексов.

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

На период учебного года в р.п. Маго используется маршрут для перевозки школьников. Передвижение в личных целях по территориям населенных пунктов осуществляется с использованием личного транспорта либо в пешем порядке.

# 3.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

В Магинском сельском поселении пешеходные дорожки для передвижения населения отсутствуют. 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, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

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

# 3.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения

В настоящее время в Магинском сельском поселении существует проблема организации безопасности дорожного движения.

С целью повышения уровня безопасности дорожного движения необходимо разработать и в полной мере реализовать Проект организации дорожного движения на дороги общего пользования местного значения в Магинском сельском поселении.

На рисунках 3, 4, 5, 6 отмечены улицы, представляющие наибольшую важность в организации безопасности дорожного движения. Так же обозначены объекты наибольшего тяготения детей.

**РИСУНОК 3**

**РИСУНОК 4**

# Рисунок 5

# Рисунок 6

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

Уровень автомобилизации в Магинском сельском поселении определен как низкий, что в малой мере влияет на уровень загрязнения окружающей среды. В целом на период действия Программы автомобилизация Магинского 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 Магинском 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 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 Магинского 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 Магинского сельского поселения**

Прогнозная численность населения, принятая из оптимистичного варианта развития, представленного в Генеральном плане Магинского сельского поселения составит 1961 человек (на 2031 г.)

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 4 и рисунке 7.

Таблица 4. Прогноз изменения численности населения

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Показатели** | **2017 год** | **2018 год (прогноз)** | **2019 год (прогноз)** | **2020 год (прогноз)** | **2021 год (прогноз)** | **2022 год (прогноз)** | **2023 год (прогноз)** | **2024 год (прогноз)** | **2025 год (прогноз)** | **2026 год (прогноз)** | **2027 год (прогноз)** | **2028 игод (прогноз)** | **2029 год (прогноз)** | **2031 год (прогноз)** |
| 1 | Общая численность населения  | 1367 | 1409 | 1451 | 1493 | 1535 | 1577 | 1619 | 1661 | 1703 | 1745 | 1787 | 1829 | 1871 | 1961 |

Рисунок 7. 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 Магинского сельского поселения, 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 обозначенной Генеральным планом тенденции к увеличению численности населения уровень автомобилизации увеличится, численность автомобилей будет находится в пределах 215 единиц на 1000 человек населения к 2031 году. Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения представлен в таблице 5.

Таблица 5. Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **2017 год**  | **2018 год (прогноз)** | **2019 год (прогноз)** | **2020 год (прогноз)** | **2021 год (прогноз)** | **2022 год (прогноз)** | **2023 год (прогноз)** | **2024 год (прогноз)** | **2025 год (прогноз)** | **2026 год (прогноз)** | **2027 год (прогноз)** | **2028 год (прогноз)** | **2029 год (прогноз)** | **2031 год (прогноз)** |
| 1 | Общая численность населения Магинского сельского поселения , чел. | 1367 | 1409 | 1451 | 1493 | 1535 | 1577 | 1619 | 1661 | 1703 | 1745 | 1787 | 1829 | 1871 | 1961 |
| 2 | Количество автомобилей у населения, ед. | 261 | 262 | 265 | 267 | 269 | 270 | 272 | 274 | 277 | 280 | 282 | 285 | 287 | 293 |
| 3 | Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел. | 191 | 192 | 194 | 196 | 197 | 198 | 199 | 201 | 203 | 205 | 207 | 209 | 210 | 215 |

Рисунок 8. 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 – низким. 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 Магинского 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 Магинского сельского поселения.

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

Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов в период реализации Программы не предусматриваются.

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

Необходимо оборудование парковочных мест для легковых автомобилей возле образовательных учреждений, а также местах наибольшего тяготения жителей с Магинского сельского поселения.

# 6.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

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

На рисунках 9, 10, 11, 12 отображены участки автомобильных дорог, наиболее остро нуждающиеся в обустройстве пешеходных дорожек/тротуаров. Так же обозначены объекты наибольшего тяготения детей.

РИСУНОК 9

Рисунок 10

Рисунок 11

Рисунок 12

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

Приобретение спецтехники для обслуживания дорог:

1. Трактор К-703МА-ДМ15 с универсальным отвалом для расчистки дорог.

2. Автоцистерна АЦПТ-10НО УСТ5453 Урал Next 4320-74Г38 с насосом и обогревом для воды.

3. Самосвал Урал 55571-0121-72МФ18 для подсыпки дорог.

# 6.6 Мероприятия по развитию сети дорог Магинского сельского поселения

В целях повышения качественного уровня улично-дорожной сети Магинского сельского поселения, снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия, предлагается в период действия программы реализовать следующий комплекс мероприятий по развитию сети дорог Магинского сельского поселения (таблица 6.).

Таблица 6. Мероприятия по развитию сети дорог

| **№ п/п** | **Мероприятие** | **Наименование, расположение объекта** | **Технические параметры** | **Протяженность, км.** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1.  | Проектирование  |
| 1.1 | Разработка ПСД на реконструкцию автодороги  | Разработка ПСД на реконструкцию дорог:- ул. Горная (до основная улица);- ул. Северная (до второстепенная улица);- ул. Нагорная (до второстепенная улица);- ул. Школьная (до второстепенная улица);- ул. Молодежная (до второстепенная улица); | Дороги общего пользования местного значения по категориям: основная, второстепенная улица;Хозяйственный проезд | 3,315 |
| 2. | Реконструкция |
| 2.1. | Реконструкция автодороги | Ул. Горная (до основная улица) | Второстепенная | 1,060 |
| 2.2 | Реконструкция автодороги | ул. Северная (до второстепенная улица) | хозяйственный проезд  | 0,670 |
| 2.3 | Реконструкция автодороги | ул. Нагорная (до второстепенная улица) | хозяйственный проезд  | 0,435 |
| 2.4 | Реконструкция автодороги | ул. Школьная (до второстепенная улица) | хозяйственный проезд  | 0,470 |
| 2.5 | Реконструкция автодороги | ул. Молодежная (до второстепенная улица) | хозяйственный проезд  | 0,680 |
|  | **ИТОГО**  | **3,315** |

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

Финансирование работ по содержанию, ремонту и улучшению улично-дорожной сети Магинского сельского поселения (по укрупненным расчетам), представлены в таблице 7.

| № | Мероприятия | Источники финансирования | Объем финансирования, в тыс. рублях | **Итого в тыс. руб.** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |  |
| 1 | Текущий ремонт и обслуживание автомобильных дорог Магинского сельского поселения | бюджет Магинского сельского поселения | 1586 | 1586 | 1586 | 1586 | 1586 | 1586 | 1586 | 1586 | 1586 | 1586 | 1586 | 1586 | 1586 | 1586 | 22204 |
| 2 | Ул. Горная (до основная улица) - 1,060 км. | бюджет с Магинского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. |  |  | 4506 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 4506 |
| 3 | Ул. Северная (до второстепенная улица) – 0,670 км. | бюджет с Магинского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. |  |  |  | 2010 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 2010 |
| 4 | Ул. Нагорная (до второстепенная улица) – 0,435 км. | бюджет с Магинского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. |  |  |  |  | 1305 |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 1305 |
| 5 | Ул. Школьная (до второстепенная улица) – 0,470 км. | бюджет с Магинского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. |  |  |  |  |  | 1410 |  |  |  |  |  |  |  |  | 1410 |
| 6 | Ул. Молодежная (до второстепенная улица) – 0,680 км. | бюджет с Магинского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. |  |  |  |  |  |  | 2040 |  |  |  |  |  |  |  | 2040 |
| 7 | Приобретение спецтехники:- Автоцистерна АЦПТ-10НО УСТ5453 Урал Next 4320-74Г38; - Самосвал Урал 55571-0121-72МФ18. | бюджет с Магинского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. | 7700 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 7700 |
| 8 | Приобретение спецтехники:- Трактор К-703МА-ДМ15; | бюджет с Магинского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. |  | 6800 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 6800 |
| 9 | Капитальный ремонт ул. Октябрьская – 0,760 км | бюджет с Магинского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. |  |  |  |  |  |  |  | 722 |  |  |  |  |  |  | 722 |
| 10 | Капитальный ремонт ул. Строительная – 0,200 км | бюджет с Магинского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. |  |  |  |  |  |  |  |  | 190 |  |  |  |  |  | 190 |
| 11 | Капитальный ремонт ул. Лесная – 0,810 км | бюджет с Магинского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 769 |  |  |  |  | 769 |
| 12 | Капитальный ремонт ул. Морская – 0,430 км | бюджет с Магинского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 408 |  |  |  | 408 |
| 13 | Капитальный ремонт ул. Рейдовая – 0,370 км | бюджет с Магинского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 351 |  |  | 351 |
| 14 | Капитальный ремонт ул. Дальневосточная – 0,170 км | бюджет с Магинского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 161 |  |  | 161 |
| 15 | Капитальный ремонт ул. Студенческая – 0,180 км | бюджет с Магинского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 171 |  | 171 |
| 16 | Капитальный ремонт ул. Мира – 0,410 км | бюджет с Магинского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 389 | 389 |
| 17 | Разработка и реализация Проекта организации дорожного движения на автомобильные дороги общего пользования местного значения | бюджет с Магинского сельского поселения , бюджет районный, бюджет краевой. | 150 | 1000 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 1150 |
|  | **Итого:** |  | **9436** | **9386** | **6092** | **3596** | **2891** | **2996** | **3626** | **2308** | **1776** | **2355** | **1994** | **2098** | **1757** | **1975** | **52286** |

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