



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**

**АИМСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ АЯНО-МАЙСКОГО МУНИ-
ЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА ХАБАРОВСКОГО КРАЯ**

РАЗРАБОТАНО

Генеральный директор
ООО «ИВЦ «Энергоактив»

_____/С.В. Лопашук /

СОГЛАСОВАНО

Глава
Аимского сельского поселения

_____/Е.А. Непомнящих/

Хабаровск 2018

Оглавление

1. Паспорт программы	4
2. Введение.....	6
3. Характеристика Аимского сельского поселения Аяно-Майского муниципального района Хабаровского края.....	8
3.1 Территориальная характеристика.....	8
3.2 Социально-экономическая характеристика, характеристика градостроительной деятельности на территории села, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса	12
3.2.1 Население.....	12
3.2.2 Производство и предпринимательство	13
3.2.3 Образование.....	13
3.2.4 Здоровоохранение	13
3.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта	16
3.4 Характеристика сети дорог села, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог	17
3.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Аимского сельского поселения.....	19
3.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока	19
Общественный транспорт в Аимском сельском поселении отсутствует.	19
3.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	19
3.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств.....	19
3.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения	20
3.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.....	20
3.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения	21
3.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения	22
4. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения	26
4.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения.....	26
4.2 Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения	28
4.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	28
4.4 Прогноз развития дорожной сети поселения	28
4.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.....	29
4.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения.....	32
4.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения	32

5. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.....	32
6. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.....	33
6.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта	33
6.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	33
6.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта.	33
6.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	34
6.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	34
6.6 Мероприятия по развитию сети дорог Аимского сельского поселения.....	34
7. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Аимского сельского поселения.....	36
Финансирование работ по содержанию, ремонту и улучшению улично-дорожной сети Аимского сельского поселения (по укрупненным расчетам), представлены в таблице 7.	36
8. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Аимского сельского поселения	38
9. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Аимского сельского поселения	39

1. Паспорт программы

Наименование Программы:	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Аимского сельского поселения Аяно-Майского 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 Аимского сельского поселения Аяно-Майского муниципального района Хабаровского края Местоположение: 682575, Хабаровский край, Аяно-Майский район, село Аим, улица 40 лет Победы, 11.
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 сельского поселения; - доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования сельского поселения; - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории сельского поселения; - развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в 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 Аимского сельского поселения Аяно-Майского муниципального района Хабаровского края

3.1 Территориальная характеристика

Сельское поселение расположено на территории Аяно-Майского муниципального района Хабаровского края и состоит из одного сельского поселения село Аим.

Граница начинается в точке с ГК 58°48'07" СШ и 134°13'26" ВД на бросе через ручей Амака лесной дороги в 3,5 км к северо-западу от с. Аим, идет по этой дороге на восток 2,0 км, откуда поворачивает на северо-восток и идет в этом направлении через вершины с отметками 314,5; 320,4; 347,3, пересекает левый приток р. Мая, р. Кумах и выходит на вершину с отметкой 538,1, затем через 7,8 км выходит на р. Нерюэн в точке с ГК 58°55'22" СШ и 134°27'41" ВД с отметкой 237,4, откуда идет вниз по ее течению до впадения слева в р. Мая, пересекает ее и по правому берегу поднимается в юго-западном направлении до устья р. Талая, от него поднимается на водораздел и идет в общем юго-западном и южном направлениях вдоль р. Мая через вершины с отметками 609,2 (гора Талая с ГП), 574,1; 580,5; 570,2; 582,1; 589,1; 586,0; 585,7; 589,6; 625,3; 658,1; 653,7 на безымянной вершине в 0,7 км к северо-западу от горы Бурдуктах (с ГП), поворачивает на запад и по водоразделу через отметки 584,2; 538,2 спускается к пойме р. Мая в точку с ГК 58°41'34" СШ и 134°14'18" ВД на автозимнике. От этой точки по автозимнику граница идет далее на юг вдоль правого берега р. Мая до точки с отметкой 222,0 у скалы Арылах, пересекает р. Мая и по полевой дороге через 4,5 км выходит в точку с ГК 58°37'22" СШ и 134°15'00" ВД, где поворачивает на юго-запад, пересекает р. Джюле и по водораздельному хребту через вершину с отметкой 501,4 поднимается на гору Дженде с отметкой 647,7, огибает с юго-запада верховья ручья Малая Селия по отметкам 545,3; 506,7, далее идет на север, пересекает ручей Большая Селия, снова выходит на водораздельный хребет западнее скалы Селия и через вершины с отметками 551,6; 694,1 (гора Ингаран с ГП); 556,7; 517,0; 551,7, огибая верховья ручья Крутой с запада, через 0,9 км

на безымянной вершине поворачивает на северо-запад, через скалистые обнажения спускается к р. Аим, пересекает ее против устья впадающей в нее слева р. Чалака, поднимается по водораздельному увалу и через вершину с отметкой 363,4 выходит на северную кромку просеки воздушной линии связи в точке с ГК 58°46'21" СШ и 134°07'33" ВД, по этой кромке просеки идет на северо-восток до ручья Амака, затем идет вверх по нему 1,3 км на север до исходной точки.

На рисунке 1 приведено территориальное расположение Аимского сельского поселения в Аяно-Майском муниципальном районе.

На рисунке 2 приведен спутниковый снимок Аимского сельского поселения Аяно-Майского муниципального района Хабаровского края село Аим.

РИСУНОК 1

РИСУНОК 2

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 Аимского сельского поселения согласно фактическим данным за 01.01.2018 год составила 178 человек.

Данные о численности населения за период с 2014 по 2018 года представлены в таблице 1. График численности населения за последние 5 лет показан на рисунке 3.

Таблица 1. Данные о численности населения

Наименование показателя	Ед. измерения	2014г	2015г	2016г	2017г	2018г
Общая численность населения	Чел.	199	190	177	178	178

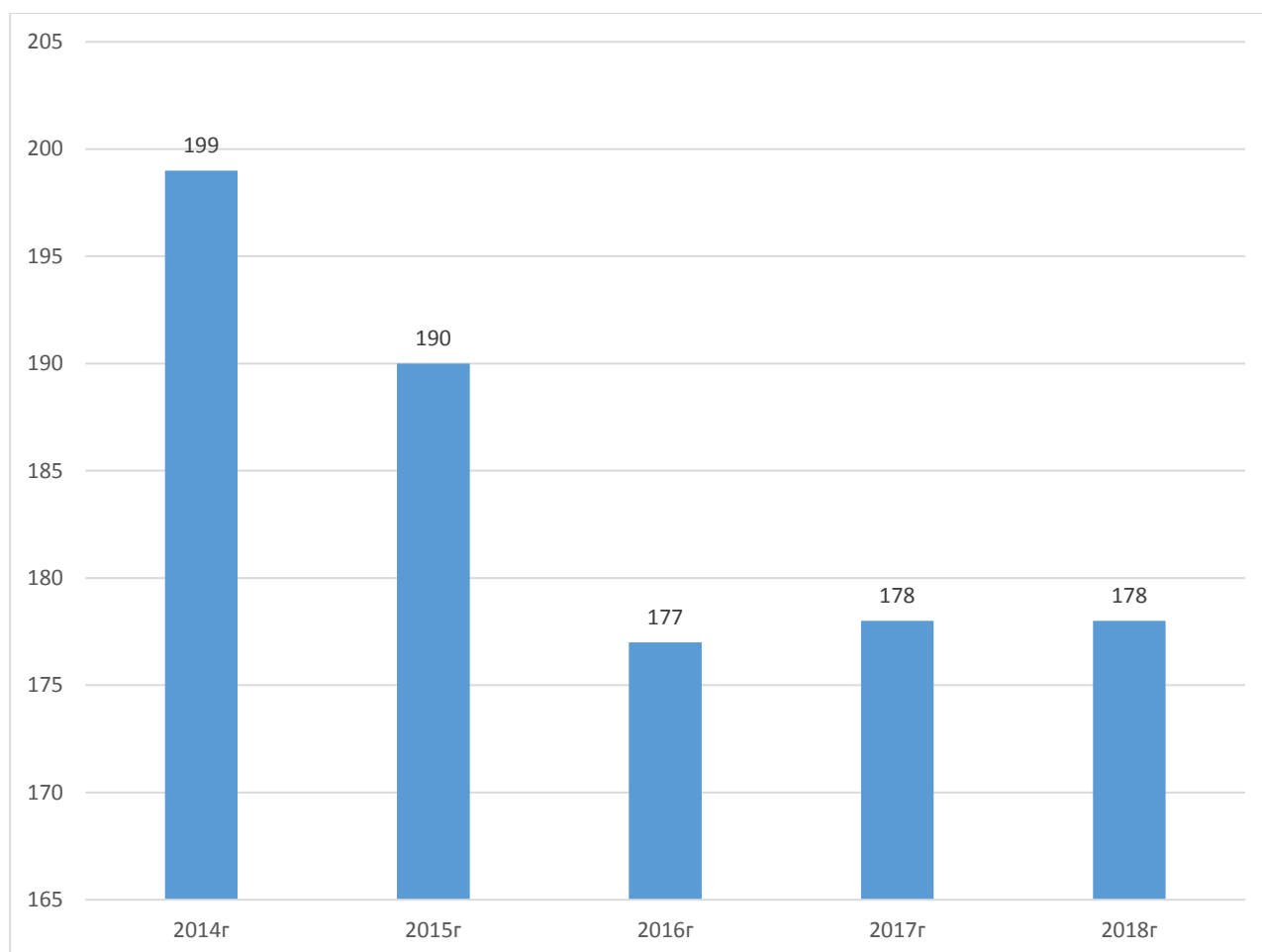


Рисунок 3. График численности населения

3.2.2 Производство и предпринимательство

На территории Аимского сельского поселения отсутствуют градообразующие предприятия. Основная производственная деятельность – животноводство и овощеводство жилищно-коммунальное хозяйство, охота, рыболовство, предпринимательство, торговля.

3.2.3 Образование

Образование является одним из ключевых подразделений сферы услуг любого сельского поселения. Основными её составляющими являются детские дошкольные учреждения, дневные и вечерние общеобразовательные школы, система профессионального начального, среднего и высшего образования, система дополнительного образования детей.

Объекты сферы образования на территории Аимского сельского поселения представлены МБОУ «Аимская начальная школа-детский сад».

3.2.4 Здравоохранение

Здравоохранение является одним из важнейших подразделений социальной инфраструктуры. Главная цель муниципального здравоохранения — удовлетворение потребностей населения в услугах сферы здравоохранения, отнесенных к предметам ведения местного самоуправления на уровне не ниже государственных минимальных стандартов.

В настоящее время система здравоохранения Аимского сельского поселения представлена Фельдшерско-акушерским пунктом.

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 предназначена 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 Аимского сельского поселения (90 единицы/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 Аимского сельского поселения отсутствует.

- **Воздушный транспорт**

Авиации в экономике района отводится исключительно важная роль. Это связано с отсутствием железнодорожных и автомобильных дорог круглогодичного действия. Для принятия воздушных судов в с. Аим нет аэропорта, однако в настоящее время воздушное сообщение обеспечивается с помощью вертолетов, для которых требования к ВПП не высокие.

Авиационный транспорт является единственным видом транспорта круглогодичного действия, связывающим с. Аим с краевым центром. Расстояние от с. Аим до краевого центра воздушным путем составляет 1150 км.

- Водный транспорт

В летнее время транспортной артерией для маломерных судов служит река Мая и река Аим.

Водный транспорт с. Аим представлен маломерными частными судами. Учитывая полное отсутствие железнодорожного сообщения, а также отсутствие автомобильных дорог, водное сообщение играет очень важную роль для сельского поселения. Водным сообщением по реке Мая в с. Аим доставляются продовольственные запасы.

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

Дорожно – транспортная сеть с. Аим состоит из дорог V категории, предназначенных для не скоростного движения. В таблице 2 приведен перечень дорог. Общая протяженность дорог в поселении составляет 2,9 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.

Таблица 2. Перечень автомобильных дорог

№ п/п	Наименование автодороги	Протяженность, км
1	ул. Таежная	1,100
2	ул. Верхняя	0,239
3	ул. Лесная	0,265
4	ул. 40 лет Победы	0,600
5	ул. Майская	0,390
6	ул. Зеленая	0,314
	ВСЕГО	2,908

Обслуживание дорог осуществляется подрядной организацией по муниципальному контракту на выполнение комплекса работ по содержанию муницип-

пальных автомобильных дорог, тротуаров и дорожных сооружений на территории Аимского 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 Аимского сельского поселения.

Автомобильный парк Аимского 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	2018 год
1	Общая численность населения в сельском поселении, чел.	178
2	Количество автомобилей у населения, ед.	16
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	90

3.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

Общественный транспорт в Аимском сельском поселении отсутствует.

3.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Улицы в Аимском 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 Аимском 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 Аимском сельском поселении определен как низкий, что в незначительной мере влияет на уровень загрязнения окружающей среды. В целом на период действия Программы автомобилизация Аимского 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 (O₃)) 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 Аимском 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 обслуживания 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 Аимского сельского поселения Аяно-Майского 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 Аимского сельского поселения

Прогноз изменения численности населения Аимского сельского поселения на период до 2028 года построен на основе фактических данных о численности населения Аимского сельского поселения, а также на основе сведений о распределении населения по полу и возрасту. Прогноз изменения численности населения Аимского сельского поселения представлен в таблице № 4.

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 4.

Таблица 4. Прогноз изменения численности населения

№	Показатели	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2028
1	Общая численность сельского поселения	178	180	182	186	188	190	200

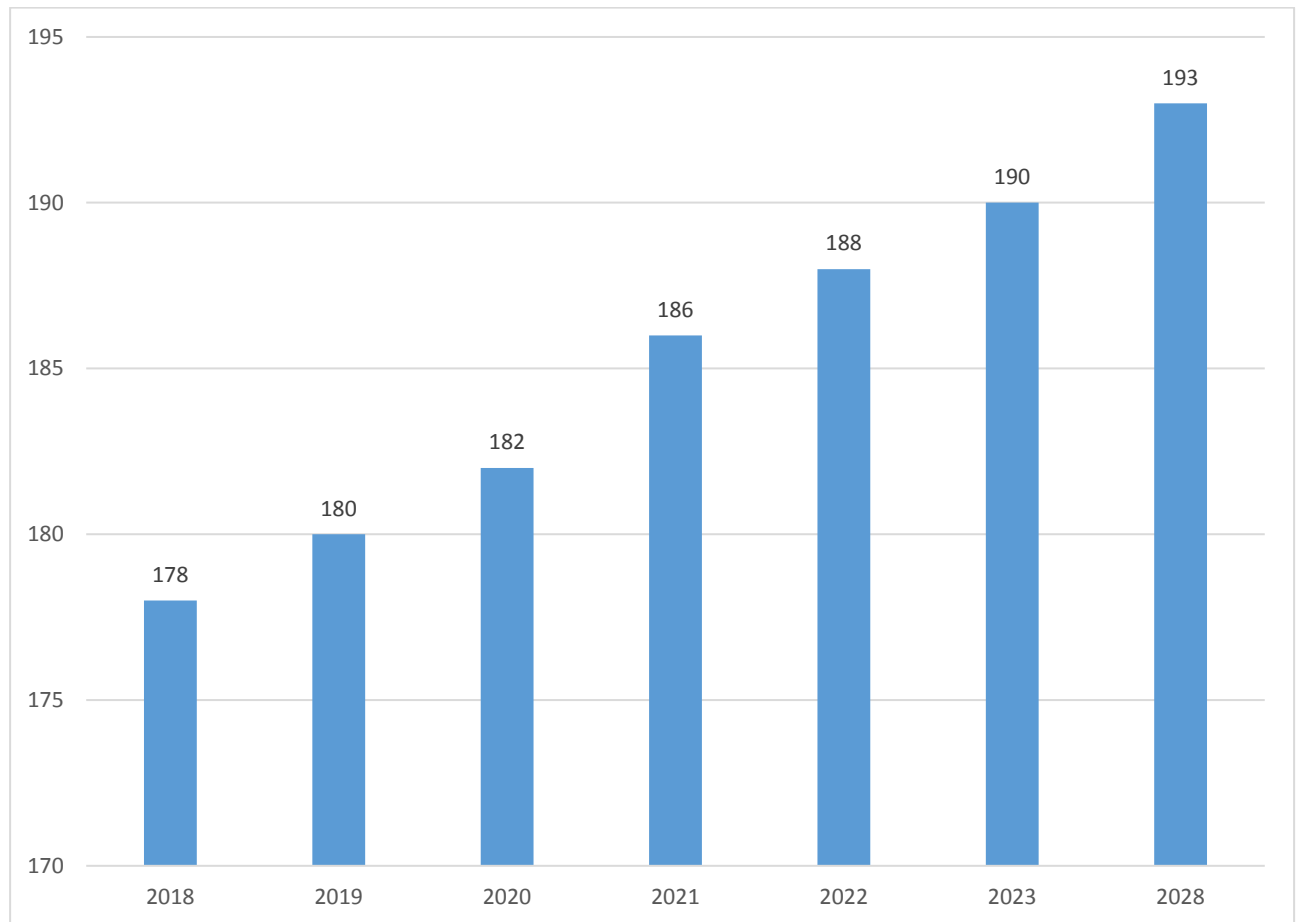


Рисунок 3. График прогноза численности населения

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 Аимском 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 находиться в пределах 98 единиц на 1000 человек населения к 2028 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	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.	178	180	182	186	188	190	193	194	196	199	200
2	Количество автомобилей у населения, ед.	16	16	17	17	18	18	18	19	19	19	20
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	90	91	92	93	94	95	95	96	96	97	98

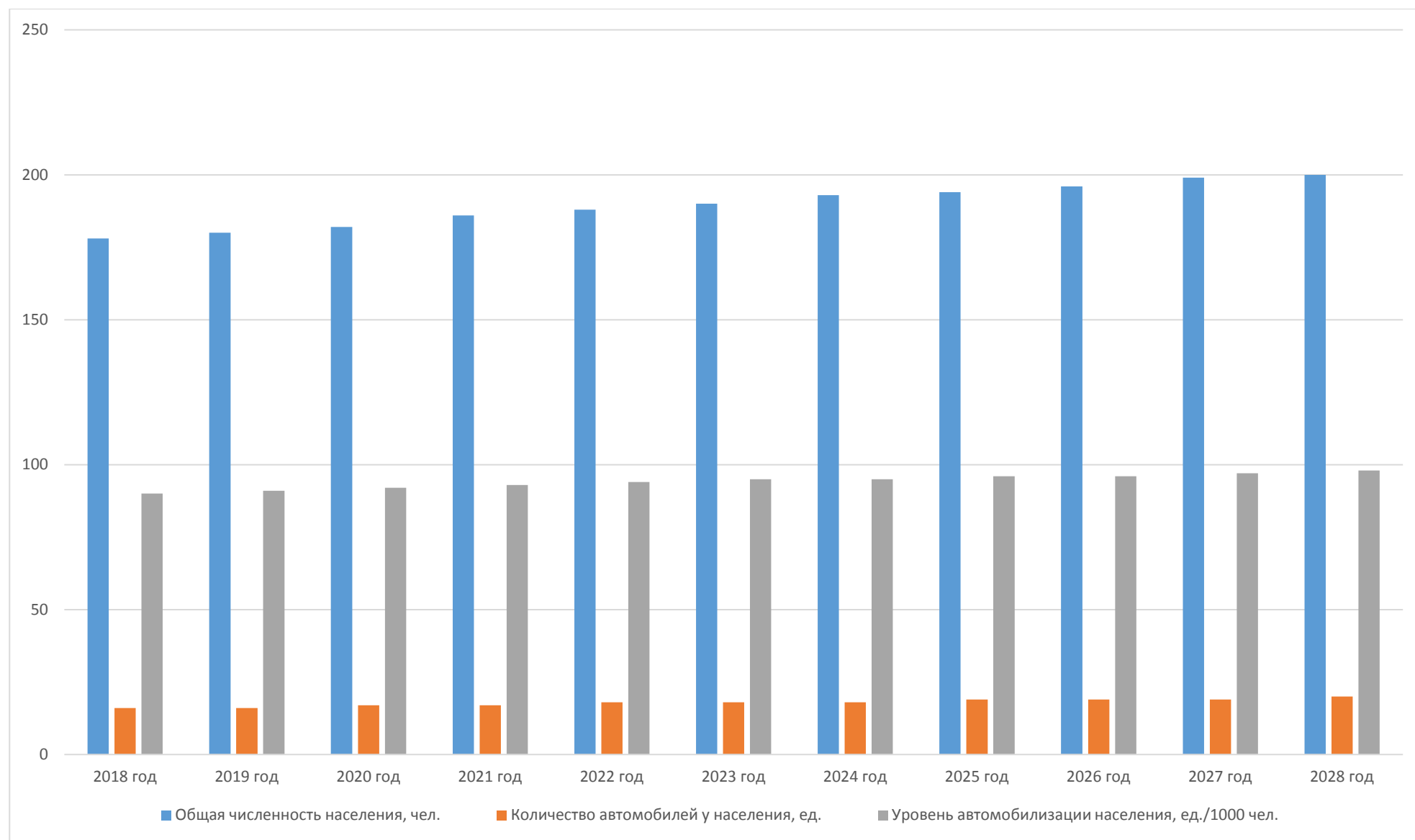


Рисунок 4. Динамика автомобилизации

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 реализацией всех предложений по реконструкции и строительству;
- реалистичный – развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности, сложив-

шихся 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 Аимского 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.

Капитальный ремонт 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 Аимского 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 Аимского сельского поселения

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

Таблица 6. Мероприятия по развитию сети дорог

№ п/п	Мероприятие	Наименование, расположение объекта	Технические параметры	Протяженность, км.
1	Капитальный ремонт	ул. Верхняя	Дороги общего пользования местного значения	0,239
2	Капитальный ремонт	ул. Лесная	Дороги общего пользования местного значения	0,265
3	Капитальный ремонт	ул. 40 лет Победы	Дороги общего пользования местного значения	0,600
4	Капитальный ремонт	ул. Майская	Дороги общего пользования местного значения	0,390
5	Капитальный ремонт	ул. Зеленая	Дороги общего пользования местного значения	0,314
ИТОГО				1,808

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

Финансирование работ по содержанию, ремонту и улучшению улично-дорожной сети Аимского 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	
1	Текущий ремонт и обслуживание автомобильных дорог Аимского сельского поселения	Бюджет Аимского сельского поселения	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	3960
2	Разработка и реализация Проекта организации дорожного движения на автомобильные дороги общего пользования местного значения Аимского сельского поселения	Бюджет Аимского сельского поселения	100	100										200
3	Капитальный ремонт ул. Верхняя	бюджет Аимского сельского поселения, бюджет районный, бюджет краевой.			227									227
4	Капитальный ремонт ул. Лесная	бюджет Аимского сельского поселения, бюджет районный, бюджет краевой.				125	125							250

4	Капитальный ремонт ул. 40 лет Победы	бюджет Аимского сельского поселения, бюджет районный, бюджет краевой.						285	285					570
5	Капитальный ремонт ул. Майская	бюджет Аимского сельского поселения, бюджет районный, бюджет краевой.								185	185			370
6	Капитальный ремонт ул. Зеленая	бюджет Аимского сельского поселения, бюджет районный, бюджет краевой.										149	149	298
9	Итого:		460	460	587	485	485	645	645	545	545	509	509	5875

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