



**ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ГЛАВЫ МИНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА
ПАРТИЗАНСКОГО РАЙОНА
КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ**

18.06.2018

п. Мина

№ 48-п

Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Минского сельсовета Партизанского района Красноярского края на 2018 – 2033 годы

В соответствии с пунктом 4.1 статьи 6 Градостроительного кодекса Российской Федерации, Федеральным законом от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» Минского сельсовета Партизанского района Красноярского края **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Утвердить прилагаемую Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Минского сельсовета Партизанского района Красноярского края поселения на 2018 – 2033 годы.

2. Опубликовать настоящее постановление на официальном сайте Партизанского района в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» .

3. Контроль за исполнением данного постановления оставляю за собой.

4. Постановление вступает в силу после официального опубликования в периодическом печатном средстве массовой информации «Вестник Минского сельсовета».

Глава сельсовета

А.Е.Хованский

Утверждена
постановлением Администрации
Минского сельсовета
Партизанского района
от 18.06.2018 № 48-п

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
МИНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА
ПАРТИЗАНСКОГО РАЙОНА
КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ**

Оглавление:

1	Паспорт программы
2	Введение
3	Характеристика Минского сельсовета Партизанского района Красноярского края
3.1	Территориальная характеристика
3.2	Социально-экономическая характеристика, характеристика градостроительной деятельности на территории поселка, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса
3.2.1	Население
3.2.2	Экономическая характеристика
3.2.3	Здравоохранение
3.2.4	Образование и культура
3.2.5	Транспортная инфраструктура
3.3	Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта
3.4	Характеристика сети дорог поселка, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог
3.5	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации
3.6	Характеристика работы транспортных средств общего пользования
3.7	Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения
3.8	Характеристика движения грузовых транспортных средств
3.9	Анализ уровня безопасности дорожного движения
3.10	Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения
3.11	Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения
3.12	Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения
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
4.2	Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения
4.3	Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта
4.4	Прогноз развития дорожной сети поселения
4.5	Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения
4.6	Прогноз показателей безопасности дорожного движения
4.7	Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения
5	Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям
6.	Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры
6.1	Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта
6.2	Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов
6.3	Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

6.4	Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения
6.5	Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб
6.6	Мероприятия по развитию сети дорог Минского сельсовета
7.	Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Минского сельсовета
8.	Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры
9.	Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Минского сельсовета

1. Паспорт программы

Наименование Программы:	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Минского сельсовета Партизанского района Красноярского 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 Минского сельсовета Местоположение: 663555, Красноярский край, Партизанский район, п. Мина, ул. Школьная, д. 30
Разработчик Программы:	ООО «ИВЦ «Энергоактив» Местоположение: 680054, г. Хабаровск, ул. Маяковского 45
Цели и задачи Программы:	<ul style="list-style-type: none">– безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории Минского сельсовета;– доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования Минского сельсовета;– развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории Минского сельсовета;– развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в Минском сельсовете;– 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 обеспеченности населения транспортными средствами общего пользования; - по обеспечению потребности в транспортных средствах для коммунальных и специальных служб;

	<p>- по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, коммунальных и специальных служб;</p> <p>- по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения;</p> <p>Увеличение протяженности дорог с твердым покрытием;</p> <p>Снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном и текущем ремонте;</p> <p>Повышение безопасности дорожного движения.</p>
<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры:</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Разработка ПСД - Закупка материалов и оборудования - СМР
<p>Сроки и этапы реализации Программы:</p>	<p>2018-2033 гг.</p>
<p>Объемы и источники финансирования Программы:</p>	<p>Источником финансирования является федеральный, региональный и местный бюджет, а также внебюджетные средства.</p>

2. Введение

Инфраструктура - термин, появившийся в экономической литературе в конце 40-х годов. 20 в. для обозначения комплекса отраслей хозяйства, обслуживающих промышленное и с.-х. производство (строительство шоссежных 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. Полную объектную

характеристику транспортной инфраструктуры дать довольно сложно из-за ее крайней обширности. 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 большую значимость 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 Минского сельсовета

3.1 Территориальная характеристика

Минский сельсовет находится в центре части Партизанского района Красноярского края.

Партизанский район граничит с: Уярским районом на севере, Манским районом на западе, Курагинским районом на юге, и Саянским районом на востоке.

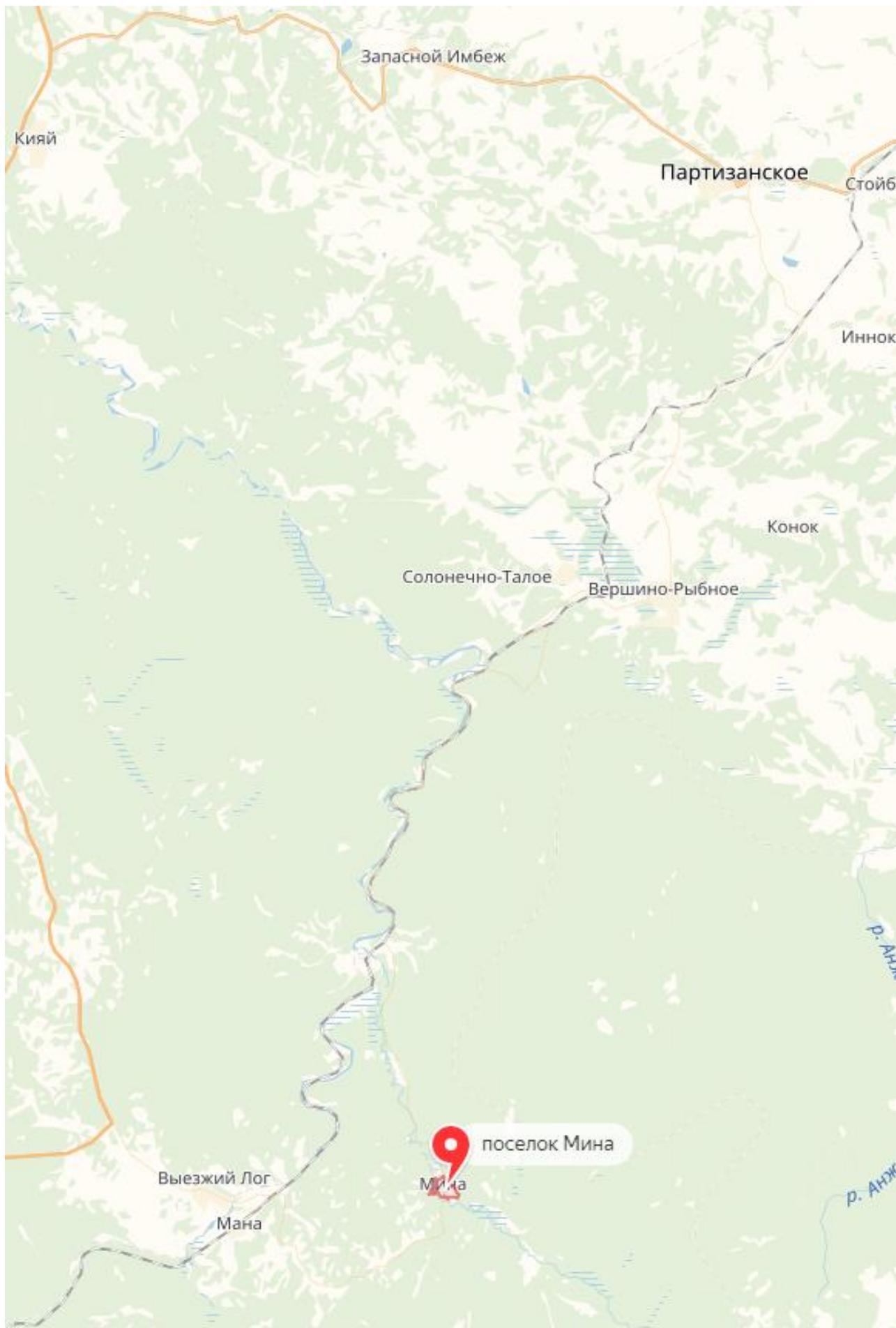
На территории расположено шесть поселений: п. Мина, д. Кой, п. Кутурчин, п. Ивановка, п. Хабайдак, п. Мана. Численность населения на 01.01.2017 года составляла 1591 человек.

Транспортные связи осуществляются с помощью железнодорожного и автомобильного транспорта.

В настоящее время тенденции экономического развития определились, численность населения стабилизировалась и на первое место выходит задача повышения уровня комфорта проживания, качества жизни градостроительными средствами.

Сдерживают развитие села следующие причины:

- слабая экономическая база;
- недостаточное количество свободных территорий.



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

3.2.1 Население

Численность населения Минского сельсовета согласно фактическим данным за 01.01.2017 год составила 1591 человек (таблица 2.1.).

Таблица 2.1. Динамика численности населения Минского сельсовета

№	Показатели	2013	2014	2015	2016	2017	Средний темп прироста за 2013-2017 гг., %
1	Общая численность населения Минского сельсовета	1677	1644	1618	1602	1591	-5,13 %



Рисунок 2. Динамика изменения численности населения в период 2013-2017 г.г.

3.2.2. Экономическая характеристика

Сельское хозяйство партизанского района

Сельскохозяйственное производство является основной отраслью района. В настоящее время работают 3 сельскохозяйственных предприятия (ООО «Асафьевское», ООО «Богуславское», ООО «Искра»), 2 сельскохозяйственных потребительских кооператива (ССПК «Семейный», ССПК «Станица»), 8 индивидуальных предпринимателей (ИП Кайданович, ИП Кальбин, ИП Канищев, ИП Козлов, ИП Колкатинов, ИП Сапронов, ИП Радионов, Баранов Н.П.), 1 КФХ (Белоколодов Н.П.). Кроме того, сельскохозяйственным производством заняты 4553 личных подсобных хозяйств, которые произведенную продукцию используют для личного потребления и частично реализуют на рынке.

Всего на землях района посевы сельскохозяйственных культур в 2012 году занимали площадь 13051 га (в 2015 году - 13300 га), в том числе зерновых культур 12856 га (в 2015 году - 13300 га).

Валовой сбор зерна в хозяйствах района в 2017 году составил 183343 центнеров, в 2015 году 215350 центнеров (уменьшение произошло за счет ликвидации ООО «Поиск»).

В рамках долгосрочной целевой программы «Развитие сельского хозяйства и регулирование рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия в Красноярском крае на 2015-2017 годы» в течение 2017 года 19 человек получили кредиты на развитие личных подсобных хозяйств на сумму 5202,0 тыс. рублей. На полученные средства приобреталась сельскохозяйственная техника, корма и сельскохозяйственные животные. На возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях для развития личного подсобного хозяйства в 2017 году выплачена субсидия в сумме 408,1 тыс. рублей.

В рамках реализации национального проекта «Развитие агропромышленного комплекса» за 2017 год получено государственной поддержки в сумме 10397,8 тыс. рублей.

По программе «Улучшение жилищных условий молодых семей и молодых специалистов в сельской местности» две молодые семьи улучшили жилищные условия.

3.2.3 Здоровоохранение

Структура здравоохранения Минского сельсовета представлена учреждениями приведёнными в таблице 3.2.3.

Таблица 3.2.3 Общие сведения об учреждениях здравоохранения, в том числе больницы, поликлиники, ФАПы, станции скорой помощи, аптеки

Название ФАПа	Телефон	Полный адрес
Минская участковая больница	(39140) 2-44-86	п. Мина, ул. Первомайская д. 32 А
Манский ФАП	24-6-73	п. Мана, ул. Подгорная, д. 7-2
Ивановский ФАП	23-6-93	д. Ивановка, ул. Суворова, д. 22
Хайдакский ФАП	23-3-78	д. Хайдак, ул. Центральная, д. 51 А-1
Хабайдакский ФАП	24-6-20 (школа)	п. Хабайдак, ул. Гагарина, д. 67 А

Анализ материально-технического состояния муниципальных лечебно-профилактических учреждений района показал, что многолетний дефицит бюджетного финансирования системы здравоохранения привел к физическому и моральному упадку ее материально-технической базы. В сложившейся ситуации возникает множество трудностей не только с внедрением и развитием

новых технологии в оказании медицинской помощи, что в свою очередь позволило бы сократить сроки лечения больных, следовательно, и сократить расходы на здравоохранение, но и крайне затрудняет осуществлять уже внедренные методы диагностики и лечения.

3.2.4 Образование и культура

Образование.

Образовательная сеть Минского сельсовета представлена: общеобразовательной школой. Здание находится в ветхом состоянии, необходимо новое строительство и капитальный ремонт.

Таблица 3.2.4.1 Учреждения образования

Наименование учреждения	ФИО директора	Адрес	Телефон	Электронный адрес
<u>Муниципальное казенное образовательное учреждение "Минская средняя общеобразовательная школа" Партизанского района Красноярского края</u>	Ваганова Татьяна Георгиевна	663555, Красноярский край, Партизанский район, п. Мина, ул. Школьная, д.3а	8(39140)2-44-39	mou60k@mail.ru
<u>Муниципальное казенное образовательное учреждение "Койская основная общеобразовательная школа" Партизанского района Красноярского края</u>	Панов Геннадий Иванович	663553, Красноярский край, Партизанский район, д. Кой, ул. Школьная 3 а	8(39140)2-46-84	mou100koi@mail.ru
<u>Муниципальное казенное образовательное учреждение "Ивановская основная общеобразовательная школа" Партизанского района Красноярского края</u>	Беляева Ольга Николаевна	663551, Красноярский край, Партизанский район, с. Ивановка, ул. Суворова 22	8(39140)2-36-74	mou70k@mail.ru
<u>Муниципальное казенное образовательное учреждение "Хабайдакская основная общеобразовательная школа" Партизанского района Красноярского края</u>	Нущик Алена Валерьевна	663554, Красноярский край, Партизанский район, п. Хабайдак, ул. Гагарина, 3а	8(39140)2-46-20	mou130k@mail.ru

Культура.

Сфера культуры Минского сельсовета, наряду с образованием и здравоохранением, является одной из важных составляющих социальной инфраструктуры. В сфере досуга функционируют дом культуры, библиотеки.

Для сохранения объектов наследия необходимо своевременное проведение поддерживающих ремонтов, консервационных и реставрационных работ. Однако ежегодная поддержка из федерального бюджета охранно-реставрационных мероприятий на объектах общероссийского значения не регулярна, а средства, поступающие из улусного бюджета, незначительны и не могут обеспечить решения даже первоочередных задач сохранения памятников.

В настоящее время учреждения культуры муниципального образования испытывает большую потребность практически во всех технических средствах: свето-, звуко-, видеоаппаратуре, сценической технике, библиотечном оборудовании.

Таблица 3.2.4.2 Учреждения культуры

Наименование учреждения	Руководитель	Адрес
Филиал №15 Сельский клуб п. Мана	Кириенко Наталья Александровна	п. Мана, ул. Лесная, д.9
Филиал №11 Сельская библиотека п. Мина	Павленко Надежда Анатольевна	п. Мина, ул. Школьная, д.30
Филиал №16 Сельский клуб п. Хабайдак	Щаламенцева Мария Владимировна	п. Хабайдак, ул. Зеленый клин, д.17
Филиал №16 Сельская библиотека п. Хабайдак	Морозова Алена Владимировна	п. Хабайдак, ул. Гагарина, д. 9А
Филиал №7 Ивановский сельский Дом культуры	Полешко Виктор Эдуардович	д. Ивановка, ул. Суворова, д. 23
Филиал №12 Сельская библиотека д. Ивановка	Шуманова Лариса Семеновна	д. Ивановка, ул. Комсомольская, д. 19
Филиал №14 Сельский клуб п. Кой	-	п. Кой, ул. Берегового, д.56А
Филиал №17 Сельская библиотека п. Кой	Безотечество Светлана Абросимовна	п. Кой, ул. Школьная, д.3А
Филиал №17 Сельский Дом культуры п. Мина	Шведова Аксана Витальевна	п. Мина, ул. Школьная, д.30А
Филиал №11 Сельская библиотека п. Мина	Павленко Надежда Анатольевна	п. Мина, ул. Школьная, д.30

3.2.5 Транспортная инфраструктура

Внешние связи села осуществляются круглогодично по автодороге территориального значения. Протяжённость сети автомобильных дорог общего пользования по муниципальному образованию составляет 32,406 км.

Расстояние от п. Мина до районного центра с. Партизанское по автомобильной дороге вдоль железной дороги составляет 89 км (2 часа в пути), расстояние по автомобильной дороге Партизанское – Кияй – Выезжий Лог – Мина составляет 150 км (2,5 часа в пути).

Пассажиры перевозятся зимой и летом осуществляются ежедневно муниципальным и частным транспортом (в основном). Имеющиеся автомобильные внутрипоселковые дороги в наслеге не асфальтированы, частично изношены, в период межсезонья местами размываются и затапливаются.

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.

Учитывая компактность территории поселка, потребность внутрипоселковых перемещений населения реализуется с использованием

личного автотранспорта либо в пешем порядке. Межселенные перемещения осуществляются с использованием личного автотранспорта.

3.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Автомобильный транспорт

Автомобилизация муниципального образования (320 единиц/1000 человек в 2017 году) оценивается как высокая (при уровне автомобилизации в Российской Федерации на уровне 270 единиц /1000 человек). Грузовой автотранспорт в основном представлен автомобилями средней грузоподъемности для межпоселковой доставки грузов и проведения внутри поселковых работ.

Железнодорожный транспорт.

На территории Минского сельсовета проходит участок железнодорожной магистрали. В таблице 3.3 представлено расписание поездов проходящих через станцию в д. Калиновка.

Таблица 3.3 – Расписание поездов

Номер	Направление	Прибытие	Отправление	Дни	Примечание
<u>124У</u>	Абакан → Мана → Красноярск Пасс	21:02	21:03	ежедневно	
<u>124Ы</u>	Красноярск Пасс → Мана → Абакан	20:29	20:30	ежедневно	

Водный транспорт

Речное сообщение отсутствует.

Авиасообщение

Авиасообщение отсутствует.

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

На сегодняшний день большая часть основных улиц и дорог поселения выполнена переходным типом покрытия, остальная часть с песчанно - гравийным типом покрытия. Требуется организовать пешеходные дорожки (тротуары).

К недостаткам улично-дорожной сети поселения можно отнести следующее:

- отсутствует чёткая дифференциация улично-дорожной сети по категориям, согласно требований СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» и «Нормативы градостроительного проектирования Красноярского края»;

- большая часть улично-дорожной сети находится в неудовлетворительном состоянии и не имеет твёрдого покрытия;

- пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, что приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на улицах села.

В настоящее время улично-дорожная сеть в Минском сельсовете представляет собой прямоугольную структуру.

В основе формирования улично-дорожной сети Минского сельсовета лежат: основная улица, второстепенные улицы, проезды, хозяйственные проезды. В целом, уличная сеть линейно-сетчатого характера.

Анализ улично-дорожной сети показал:

- Несоответствие параметров проезжей части предусмотренной категорийности автомобильных дорог;
- Недостаточная оснащённость средствами организации дорожного движения;

Согласно Постановления Правительства Российской Федерации от 28 сентября 2009 года N 767 «Об утверждении Правил классификации автомобильных дорог в Российской Федерации и их отнесения к категориям автомобильных дорог», автомобильные дороги местного значения Минского сельсовета относятся к III-V технической категории, с общим числом полос движения 2-1 шт., с шириной полосы движения от 3 до 4,5м. Скорость движения на дорогах поселения составляет 60-40 км/час.

В таблице приведен перечень дорог местного значения.

Таблица 3.4. Перечень дорог местного значения Минского сельсовета

№	Наименование автодороги	Расположение	Протяженность
1	ул. Береговая	п. Мина	1561
2	ул. Школьная	п. Мина	619
3	ул. Лесная	п. Мина	226
4	ул. Кирова	п. Мина	919
5	ул. Тракторная	п. Мина	500
6	ул. Энгельса	п. Мина	550
7	ул. Пионерская	п. Мина	1195
8	ул. Первомайская	п. Мина	905
9	ул. Заречная	п. Мина	663
10	ул. Советская	п. Мина	1352
11	ул. Берегового	д. Кой	3132
12	ул. Школьная	д. Кой	1107
13	ул. Гагарина	д. Кой	1375
14	ул. Зеленый Клин	д. Кой	670
15	ул. Широкий Хутор	д. Кой	774
16	ул. Подвижной Хутор	д. Кой	1088
17	ул. Зеленая	п. Кутурчин	310
18	ул. Пионерская	п. Кутурчин	310

19	ул. Центральная	п. Кутурчин	599
20	ул. Центральная	п. Ивановка	1501
21	ул. Лесная	п. Ивановка	230
22	ул. Тракторная	п. Хабайдак	2674
23	ул. Гагарина	п. Хабайдак	1062
24	ул. Зеленый Клин	п. Хабайдак	986
25	ул. Кравченко	п. Хабайдак	858
26	ул. Школьная	п. Мана	1026
27	ул. Тракторная	п. Мана	2048
28	ул. Мира	п. Мана	536
29	ул. Зеленая	п. Мана	299
30	ул. Лесная	п. Мана	478
31	ул. Энгельса	п. Мана	478
32	ул. Хутор Ясный	п. Мана	1630
33	ул. Подгорная	п. Мана	189
34	ул. Интернациональная	п. Мана	183
35	ул. Луговая	п. Мана	373
			32406

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

1. Содержание автомобильных дорог и тротуаров, включающие в себя работы с учётом сезонных условий по уходу за дорожными одеждами, 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.

Анализ состояния автомобильных дорог местного значения, приведенных ранее, показал следующие результаты.

Улично-дорожная сеть поселения не перегружена автотранспортом, отсутствуют заторы.

Состояние автомобильных дорог, существующие на территории муниципального образования, в настоящее время оценивается как удовлетворительное.

Значительная часть покрытия имеет высокую степень износа, так как срок службы дорожных покрытий истек. Несоблюдение сроков службы дорожных покрытий увеличивает объемы разрушения покрытия и не дает необходимого эффекта в сохранении дорожных покрытий.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, повышению уровня аварийности.

3.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации Партизанского района

Автомобильный парк сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. С каждым годом наблюдается рост транспортных средств и уровня автомобилизации населения. Хранения транспортных средств осуществляется на придомовых территориях. Неорганизованные парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий.

Таблица 3.5.1 Состав парка транспортных средств Минского сельсовета

Наименование	Количество, шт.
Автомобили, всего	509
Грузовые	22
Легковые	484
Автобусы	3

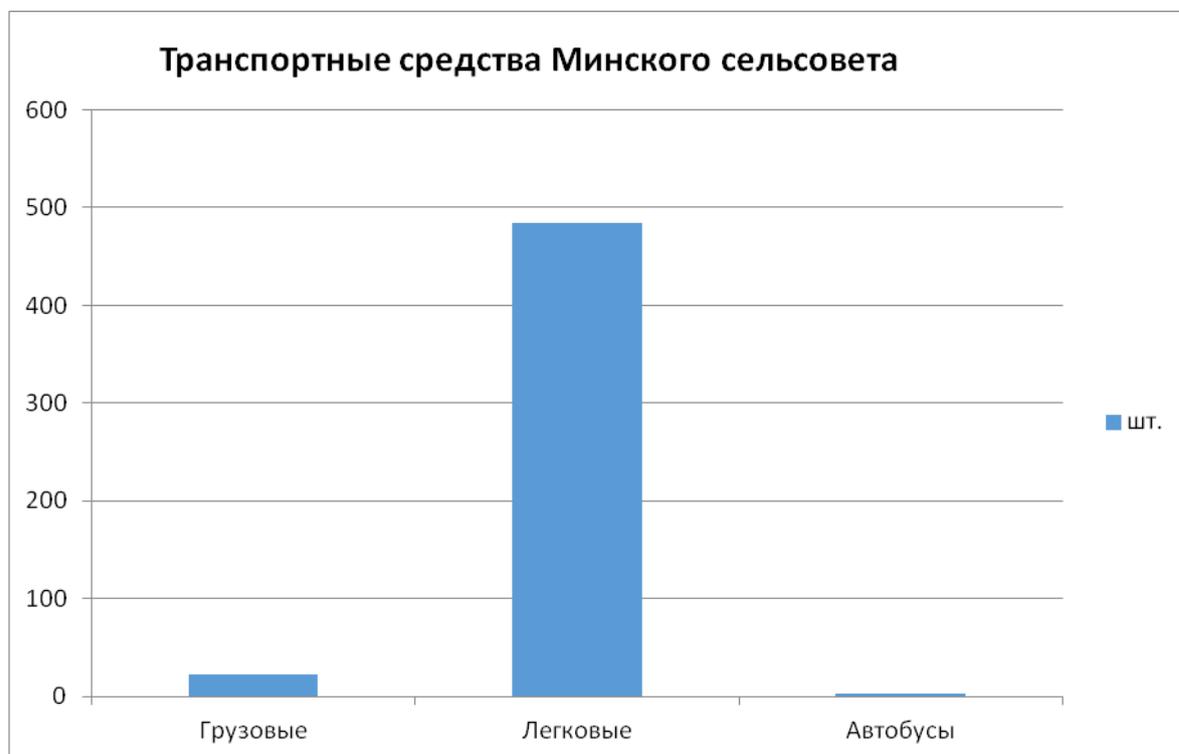


Рисунок 3.5.1. Транспортные средства Минского сельсовета

3.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования

В Минском сельсовете, обслуживание населения общественным транспортом не предусмотрено. Передвижение по территории населенного пункта осуществляется с использованием личного транспорта либо в пешем порядке.

3.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

В Минском сельсовете для передвижения населения в пешем порядке проектом организации дорожного движения Минского сельсовета предусмотрены пешеходные дорожки/тротуары протяженностью 13,827 км.

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

Основной артерией, по которой через Минский сельсовет перемещаются грузовые транспортные средства, является автомобильная дорога от с. Шалинское до п. Саянский.

3.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения

В настоящее время Минском сельсовете существует проблема организации безопасности дорожного движения.

С целью повышения уровня безопасности дорожного движения необходимо реализовать Проект организации дорожного движения на дороги общего пользования местного значения Минского сельсовета.

В таблице 3.9 представлена статистика дорожно-транспортных происшествий по Партизанскому району Красноярского края в период 2015-2017 г.г.

Таблица 3.9 - статистика дорожно-транспортных происшествий в период 2015-2017 г.г.

№ п/п	Дата ДТП	Район	Вид ДТП	Дорога	КМ	М	Адрес	Погибло	Ранено	Кол-во ТС	Кол-во участников
1	27.02.2015	Партизанский р-н	Наезд на препятствие	Партиз.-Богуславка-станция Саянская	4	350	Партизанский р-н	0	2	1	2
2	02.04.2015	Партизанский р-н	Столкновение	Партиз.-Богуславка-станция Саянская	6	300	Партизанский р-н	2	0	2	3
3	10.05.2015	Партизанский р-н	Опрокидывание	Подъезд к Новомихайловке	2	700	Партизанский р-н	0	1	1	1
4	22.06.2015	Партизанский р-н	Опрокидывание	Мина-Выезжий Лог	8	600	Партизанский р-н	0	1	1	1
5	21.07.2015	Партизанский р-н	Опрокидывание	Вершино-Рыбное-Новомихайловка			Партизанский р-н, с Вершино-Рыбное, ул Черняховского, 2	1	1	1	2
6	08.08.2015	с. Партизанское	Наезд на стоящее ТС				с. Партизанское, с Партизанское, ул Комсомольская, 5	0	1	2	2
7	06.09.2015	Партизанский р-н	Наезд на пешехода	прочие дороги Красноярского края	3	600	Партизанский р-н	0	1	1	2
8	24.12.2015	Партизанский р-н	Наезд на препятствие	Уяр-Запасной Имбеж	29	0	Партизанский р-н	0	1	1	1
9	12.06.2016	Партизанский р-н	Опрокидывание	Запасной Имбеж-Булатновка	41	0	Партизанский р-н	1	0	1	1
10	06.08.2016	Партизанский р-н	Наезд на стоящее ТС	Партизанское-Запасной Имбеж	4	40	Партизанский р-н	2	0	2	3
11	06.08.2016	Партизанский р-н	Съезд с дороги	Запасной Имбеж-Булатновка	3	300	Партизанский р-н	0	2	1	2
12	07.08.2016	Партизанский р-н	Наезд на пешехода	Ивановка-Орловка	0	100	Партизанский р-н	1	0	1	2
13	13.08.2016	Партизанский р-н	Наезд на стоящее ТС				Партизанский р-н, д Новоселово, ул Новоселовская, 9	0	1	2	1
14	17.08.2016	Партизанский р-н	Столкновение	Партизанское-Мина	73	420	Партизанский р-н	0	1	2	2
15	23.08.2016	с. Партизанское	Наезд на препятствие				с. Партизанское, с Партизанское, ул 40 лет Победы, 15	0	1	1	2

16	26.08.2016	Партизанский р-н	Наезд на препятствие	прочие дороги Красноярского края	3	0	Партизанский р-н	1	1	1	2
17	22.09.2016	Партизанский р-н	Опрокидывание				Партизанский р-н, п. Запасной Имбеж, ул. Партизанская, 11	0	1	1	3
18	13.10.2016	с. Партизанское	Наезд на пешехода				с. Партизанское, д. Крестьянское, ул. Центральная, 9	0	1	1	2
19	22.11.2016	с. Партизанское	Наезд на пешехода				с. Партизанское, с. Партизанское, ул. Гагарина, 29	0	1	1	2
20	28.11.2016	Партизанский р-н	Съезд с дороги	Партизанское-Запасной Имбеж	5	620	Партизанский р-н	0	2	1	3
21	05.12.2016	с. Партизанское	Наезд на пешехода				с. Партизанское, с. Партизанское, пер. Майский, 7	0	1	1	2
22	28.04.2017	Партизанский р-н	Столкновение				Партизанский р-н, д. Кой, ул. Берегового, 24	0	1	2	2
23	28.04.2017	Партизанский р-н	Столкновение	Партиз.-Богуславка-станция Саянская	8	600	Партизанский р-н, с/с Богуславский	0	3	2	3
24	23.05.2017	Партизанский р-н	Съезд с дороги	Партизанское-Мина	25	50	Партизанский р-н	0	3	1	3
25	28.05.2017	Партизанский р-н	Съезд с дороги	Запасной Имбеж-Булатновка	4	5	Партизанский р-н	0	1	1	1
26	05.06.2017	с. Партизанское	Опрокидывание				с. Партизанское, с. Партизанское, ул. Комсомольская, 151	0	1	1	1
27	21.06.2017	Партизанский р-н	Съезд с дороги	Партизанское-Мина	28	750	Партизанский р-н	0	1	1	1
28	02.07.2017	Партизанский р-н	Съезд с дороги	Вершино-Рыбное-Новомихайловка	4	440	Партизанский р-н, с/с Вершино-Рыбинский	1	1	1	3
29	22.07.2017	Партизанский р-н	Съезд с дороги	Партизанское-Мина	60	645	Партизанский р-н	1	2	1	3
30	28.07.2017	Партизанский р-н	Наезд на пешехода				Партизанский р-н, п. Мана, ул. Школьная, 22	1	0	1	2
31	31.08.2017	Партизанский р-н	Столкновение				Партизанский р-н, п. Мана, ул. Тракторная, 21	0	1	2	3
32	09.11.2017	Партизанский р-н	Съезд с дороги	Партизанское-Мина	70	980	Партизанский р-н	0	2	1	2

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

- в санитарно-защитной зоне от АЗС, установленной в 100м, располагается жилая застройка, что не соответствует п. 5.1 СанПиН 2.2.1/2.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».

Уровень автомобилизации в Минском сельсовете поселения определен как высокий. В целом на период действия Программы автомобилизация Минского сельсовета 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 поселка 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 перспективы в развитии и размещения транспортной инфраструктуры поселения

Анализ сложившегося положения дорожно – транспортной инфраструктуры позволяет сделать вывод о существовании на территории Минского сельсовета ряда проблем транспортной инфраструктуры:

1. Несоответствие качества и ширины дорожного покрытия рекомендуемым параметрам для данных категорий дорог;
2. Отсутствие пешеходных дорожек вдоль дорог;
3. Недостаточная обеспеченность знаками дорожного движения в соответствии с ГОСТ;

Основной рекомендацией является

➤ 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 тротуары, средства организации дорожного движения.

При проектировании улично-дорожной сети была учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития поселка. 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. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.08.2015);
6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения»;
7. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
8. 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»;

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 города.

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, городского округа 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 Минского сельсовета

Прогнозная численность населения принятая из оптимистичного варианта развития, и составит 561 человек (на 2032 г.).

Прогноз изменения численности населения представлен в таблице 4.1.1.

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.

Таблица 4.1.1. Прогноз изменения численности населения

№	Показатели	Годы															
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
1	Общая численность населения Минского сельсовета	1591	1615	1639	1664	1689	1714	1740	1766	1792	1819	1846	1874	1902	1931	1960	1989

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 не претерпят значительные изменения.

4.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В границах Минского сельсовета преобладающим останется автомобильный транспорт в формате личного транспорта граждан. Для целей подвоза необходимых товаров сохранится использование грузового транспорта. В связи с этим требуется произвести работы по восстановлению дорожного покрытия, а так же реконструкцию части автомобильных дорог для приведения их к соответствующим категориям.

В особом порядке требуется рассмотреть укрепление дорожных одежд по автомобильным дорогам используемым для движения грузового транспорта с целью транзита грузов как внутри Минского сельсовета.

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 требований Градостроительного кодекса, что, в свою очередь, обеспечит удобную транспортную связь 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.

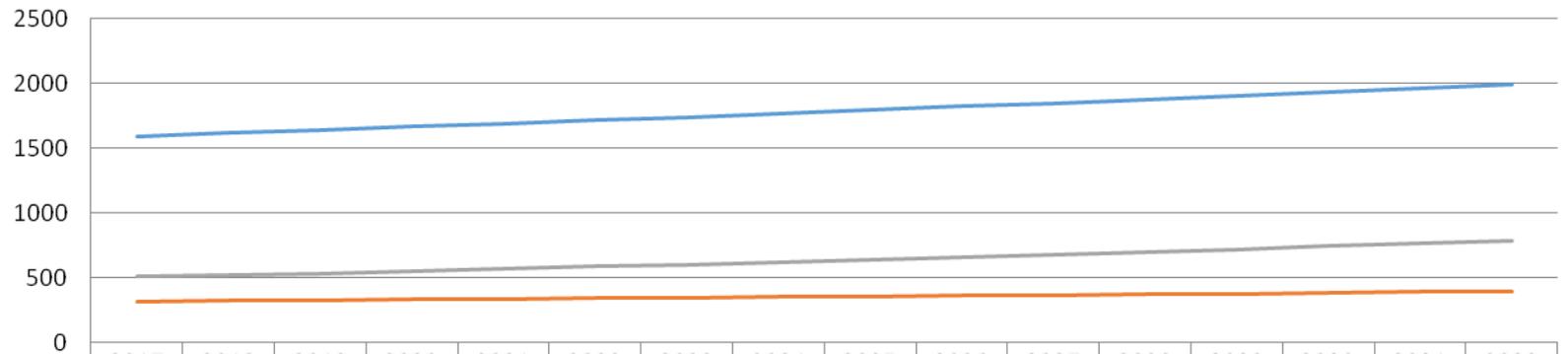
4.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

При сохранении сложившейся тенденции к увеличению численности населения уровень автомобилизации несколько увеличится до 396 единиц на 1000 человек населения к 2032 году. Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения представлен в таблице 4.5.1.

Таблица 4.5.1. Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения

№ п/п	Показатели	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
1	Общая численность населения Минского сельсовета, чел.	1591	1615	1639	1664	1689	1714	1740	1766	1792	1819	1846	1874	1902	1931	1960	1989
2	Количество автомобилей у населения, ед.	509	519	535	551	568	585	603	621	640	659	679	699	721	742	765	788
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	320	322	326	331	336	341	346	352	357	362	368	373	379	385	390	396

Динамика автомобилизации



	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
— население	1591	1615	1639	1664	1689	1714	1740	1766	1792	1819	1846	1874	1902	1931	1960	1989
— уровень автомобилизации	320	322	326	331	336	341	346	352	357	362	368	373	379	385	390	396
— транспорт	509	519	535	551	568	585	603	621	640	659	679	699	721	742	765	788

4.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

При сохранении сложившейся тенденции и выполнении мероприятий по приведению в соответствие дорожно-транспортной инфраструктуры к ГОСТ, а так же реализации Проекта организации дорожного движения и его реализация позволит оставлять уровень ДТП до <1 в год. Таблица 4.6.1 с прогнозом аварийности отображена ниже.

№	Показатели	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2032
1	Количество аварий	0	0	0	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1
2	Количество аварий с участием пешеходов	0	0	0	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1
3	Со смертельным исходом	0	0	0	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1

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 низкой плотностью населения в Минском сельсовете влияние на окружающую среду и здоровье населения останется незначительным.

5. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям

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, сложившихся на территории Минского сельсовета центров тяготения. Вариант предполагает реконструкцию существующей улично–дорожной сети;

- 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

Определить основные маршруты движения грузового транспорта и установить знаки ограничивающие проезд на иные улицы.

Реализовать Проект организации дорожного движения на автомобильные дороги общего пользования местного значения Минского сельсовета.

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

Мероприятия по развитию транспорта общего пользования отсутствуют.

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 так же в местах наибольшего тяготения жителей Минского сельсовета.

6.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Обустройство пешеходных дорожек по основным улицам Минского сельсовета 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

Определить основные маршруты движения грузового транспорта и установить знаки ограничивающие проезд на иные улицы.

6.6 Мероприятия по развитию сети дорог

В целях повышения качественного уровня улично-дорожной сети Минского сельсовета, снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия предлагается, в период действия программы, реализовать следующий комплекс мероприятий по реконструкции дорог (таблица 6.6.1.).

Таблица 6.6.1. Перечень програмных мероприятий муниципальной программы «Развитие дорожно-транспортного комплекса и территории Минского сельсовета»

№ п/п	Мероприятие	Наименование, расположение объекта	Технические параметры	Протяженность, км.
1	Реализация проекта организации дорожного движения	Автомобильные дороги Минского сельсовета	Дороги общего пользования местного значения	32,406
2	Содержание и текущий ремонт автомобильных дорог местного значения	Автомобильные дороги Минского сельсовета	Дороги общего пользования местного значения	32,406
3	Обустройство тротуара и прилотовых канав вдоль автомобильной дороги местного значения по центральным улицам	Автомобильные дороги Минского сельсовета	Дороги общего пользования местного значения	13,827
4	Реконструкция улиц поселения с целью приведения основных параметров к нормативным	Автомобильные дороги Минского сельсовета	Дороги общего пользования местного значения	10,8

№ п/п	Мероприятие	Наименование, расположение объекта	Технические параметры	Протяженность, км.
	требованиям. При реконструкции улиц необходимо предусмотреть: уширение проезжих частей, усиление дорожных одежд.			

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

В связи с тем, что мероприятия, представленные в данной Программе, направлены, в большей степени, на безопасность дорожного движения, а также элементарной транспортной доступности населения Минского сельсовета, 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 Минского сельсовета

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.

В целях исполнения требований законодательства, необходимо в указанные сроки разработать и утвердить «Программу комплексного

развития транспортной инфраструктуры Минского сельсовета на период до 2032 года».