



Общество с Ограниченной Ответственностью  
**Управляющая компания**  
**«ЭНЕРГОАКТИВ»**

---

ООО «УК «Энергоактив», 680054, г. Хабаровск, ул. Маяковского, 45  
тел/факс (4212) 734-111, e-mail: ivc.energo@mail.ru

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ  
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ПЕРВОМАНСКОГО  
СЕЛЬСОВЕТА МАНСКОГО РАЙОНА КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ  
ДО 2030 ГОДА**

**РАЗРАБОТАНО**

Генеральный директор  
ООО «УК «Энергоактив»

\_\_\_\_\_/ К.В. Руднев /  
м.п.

**СОГЛАСОВАНО**

Глава администрации  
Первоманского сельсовета

\_\_\_\_\_/ Т.А. Краснослободцева /  
м.п.

Хабаровск 2020 г.

## Оглавление:

<b>1.</b>	<b>Паспорт программы</b>
<b>2.</b>	<b>Характеристика муниципального образования</b>
2.1.	Территориальная характеристика
2.2.	Социально-экономическая характеристика, характеристика градостроительной деятельности на территории поселка, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса
2.2.1.	Население
2.2.2.	Основная отрасль экономики
2.2.3.	Здравоохранение
2.2.4.	Образование и культура
2.2.5.	Транспортная инфраструктура
2.3.	Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта
2.4.	Характеристика сети дорог села, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог
2.5.	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации
2.6.	Характеристика работы транспортных средств общего пользования
2.7.	Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения
2.8.	Характеристика движения грузовых транспортных средств
2.9.	Анализ уровня безопасности дорожного движения
2.10.	Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения
2.11.	Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения
2.12.	Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения
<b>3.</b>	<b>Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения</b>
3.1.	Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения
3.2.	Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения
3.3.	Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта
3.4.	Прогноз развития дорожной сети поселения
3.5.	Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения
3.6.	Прогноз показателей безопасности дорожного движения
3.7.	Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения
<b>4.</b>	<b>Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям</b>
<b>5.</b>	<b>Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры</b>
5.1.	Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства
5.2.	Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения
5.3.	Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб
5.4.	Мероприятия по развитию сети дорог Первоманского сельсовета

6.	Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Первоманского сельсовета
7.	Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры
8.	Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Первоманского сельсовета

## 1. Паспорт программы

Наименование Программы:	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Первоманского сельсовета (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 27.12.2019 г.) - Федеральный закон от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
Заказчик Программы:	Администрация муниципального образования Первоманского сельсовета Местоположение: 663502, Манский район, п. Первоманск, ул. Крупской, 9.
Разработчик Программы:	ООО «УК «Энергоактив» Местоположение: 680018, г. Хабаровск, ул. Маяковского 45
Цели и задачи Программы:	– безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории Муниципального образования Первоманского сельсовета; – доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования Муниципального образования Первоманского сельсовета; – развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории Муниципального образования Первоманского сельсовета; – развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в Муниципальном образовании Первоманского сельсовета; – 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;

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ПЕРВОМАНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА МАНСКОГО РАЙОНА  
КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ

	– эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры
Целевые показатели Программы	<p>Достижение расчетного уровня:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- по обеспеченности населения транспортными средствами общего пользования;</li> <li>- по обеспечению потребности в транспортных средствах для коммунальных и специальных служб;</li> <li>- по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, коммунальных и специальных служб;</li> <li>- по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения;</li> </ul> <p>Увеличение протяженности дорог с твердым покрытием; Снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном и текущем ремонте; Повышение безопасности дорожного движения.</p>
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры:	<p>Ремонт объектов транспортной инфраструктуры в соответствии с требованиями государственных стандартов, социальных норм и нормативов.</p> <p>Обустройство трауров для обеспечения безопасности дорожного движения</p> <p>Создание условий для обеспечения безопасности дорожного движения.</p>
Сроки и этапы реализации Программы:	<p>Программа разработана сроком на 10 лет.</p> <p>Мероприятия Программы охватывают период 2020 – 2030 годы.</p> <p>Мероприятия и целевые показатели указываются с разбивкой по годам.</p>
Объемы и источники финансирования Программы:	<p>Источником финансирования является федеральный, региональный и местный бюджет, а также внебюджетные средства.</p>

## **2. Характеристика Муниципального образования Первоманского сельсовета**

### **2.1 Территориальная характеристика**

Муниципальное образование Первоманский сельсовет является, в соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», самостоятельным муниципальным образованием, находящимся в границах Манского района Красноярского края

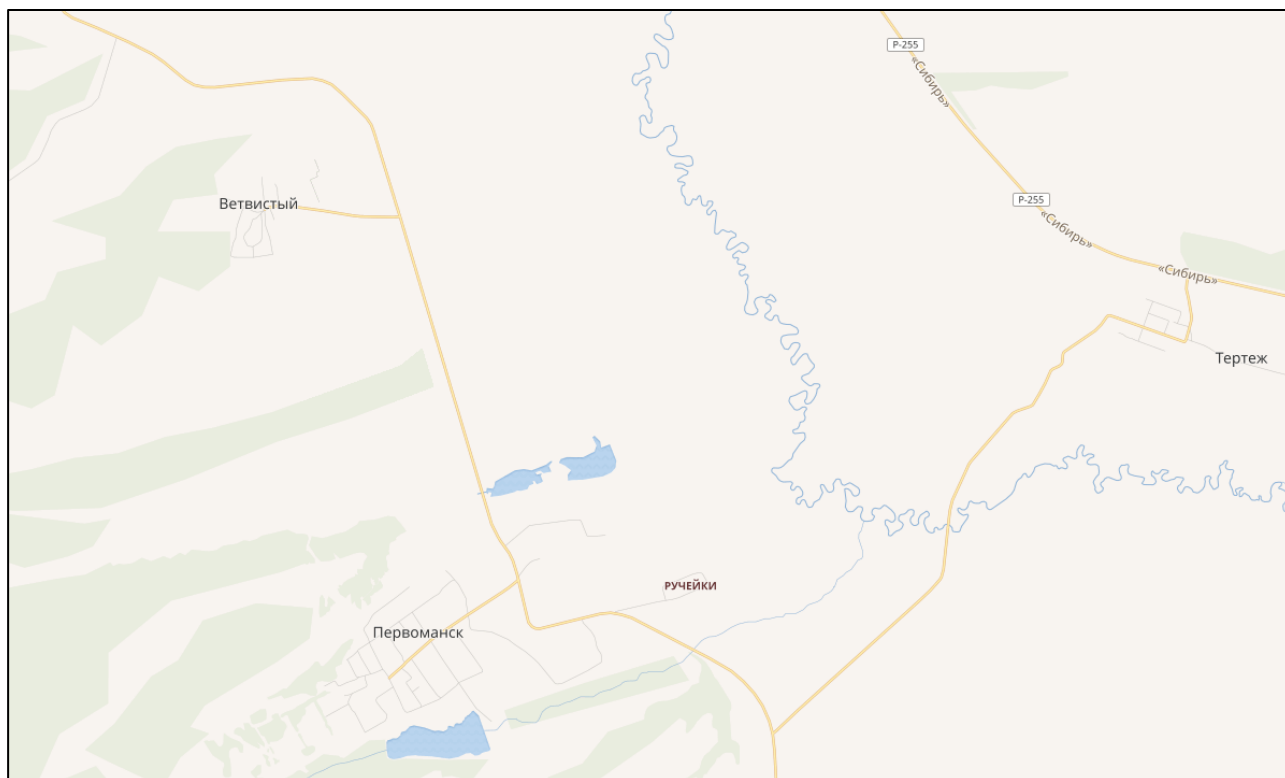
Административным центром Первоманского сельсовета является п. Первоманск, расположенный на расстоянии 20 км от районного центра с. Шалинское.

В состав территории сельсовета, площадь которой составляет 31361,07 га, входят земли населенных пунктов: п. Первоманск, п. Ветвистый, д. Кускун, п. Ручейки, а также земли, находящиеся в границах сельсовета, независимо от форм собственности и целевого назначения.

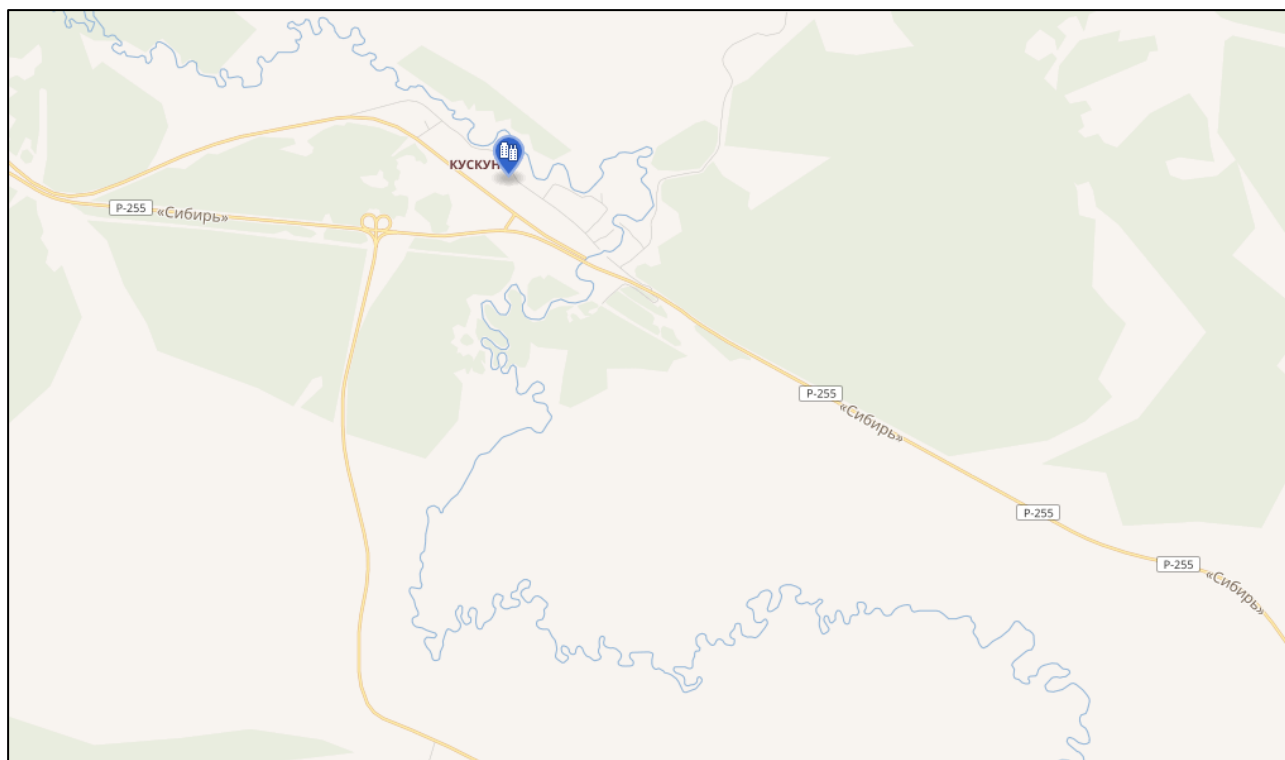
Удаленность населенных пунктов от административного центра составляет: д. Кускун – 14 км, п. Ветвистый – 7 км, п. Ручейки – 3 км.

По численности населения Первоманский сельский совет является одним из самых крупных в Манском районе. По данным на 01.01.2019 г. в муниципальном образовании постоянно проживают 2552 человека, из них:

- п.Первоманск - 1912 человек;
- п.Ветвистый - 347 человек;
- д.Кускун - 158 человек;
- п.Ручейки - 135 человек.



*Рис. 1. Расположение п. Первоманск; п. Ветвистый (координаты 55°53'31" с. ш. 93°35'49" в.д.); п. Ручейки (координаты 55°51'29" с. ш. 93°40'04" в.д.)*



*Рис. 2. Расположение д. Кускун (координаты 55°57'03" с. ш. 93°35'03" в. д.).*

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

### 2.2.1. Население

Численность населения Муниципального образования Первоманского сельсовета согласно фактическим данным за 01.01.2018 год составила 2180 человек (таблица 1.).

Центром сельсовета является п. Первоманск с количеством жителей более 2000 чел. В посёлке имеется развитая социально-бытовая инфраструктура, места приложения труда. Вторым населённым пунктом сельсовета по численности жителей является п. Ветвистый в нём проживает порядка 300 чел. В двух населённых пунктах д. Кускун и п. Ручейки, проживает менее 200 человек.

В период 2015-2018 гг. наблюдается сокращение численности населения муниципального образования Первоманского сельсовета.

Таблица 1. Динамика численности населения Муниципального образования Первоманского сельсовета

№	Показатели	2015	2016	2017	2018	Средний темп прироста за 2015-2018 гг., %
1	Общая численность населения Муниципального образования Первоманского сельсовета	2208	2196	2180	2208	-0.36



## Динамика численности населения

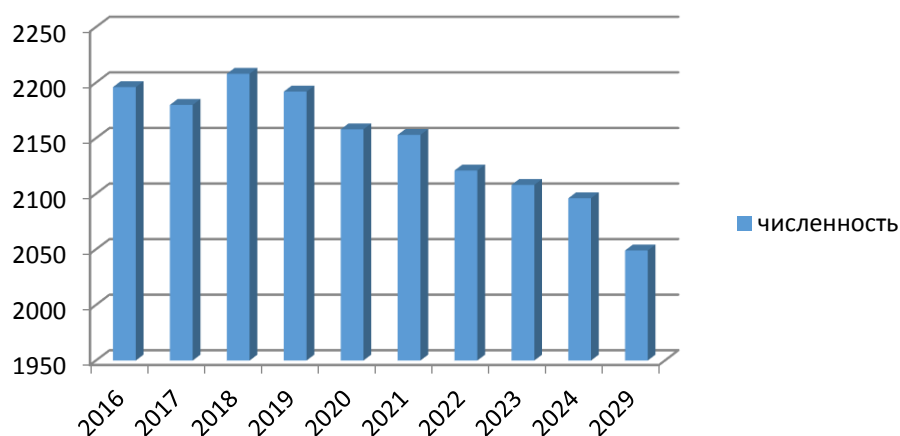


Рис. 3 Динамика численности населения

По данным статистики естественный прирост не восполняет в нужном объёме имеющуюся миграционную убыль.

В общей динамике происходит постарение населения, возрастная категория старше трудоспособного возраста, выше категории моложе трудоспособного возраста.

Фактически на территории сельсовета зарегистрировано жителей больше, чем постоянно проживает, данная тенденция не вносит дисбаланс в определение потребности в объектах транспортной инфраструктуры в отличие от социальной и инженерной инфраструктур, в связи с тем, что цель основных мероприятий состоит в восстановлении транспортно-эксплуатационного состояния участка дорог для обеспечения защиты жизни и здоровья граждан, имущества физических и юридических лиц, государственного или муниципального имущества, охраны окружающей среды, а также предупреждения действий, вводящих в заблуждение пользователей автомобильной дороги.

### **2.2.2. Основная отрасль экономики**

Экономика Первоманского сельсовета представлена отраслями: сельское хозяйство, коммунальное хозяйство, торговля, сфера услуг, личные подсобные хозяйства.

На территории Первоманского сельсовета сосредоточены объекты культуры, образования и здравоохранения.

Сельское хозяйство является основной отраслью, предопределяющей существование и развитие поселения в долгосрочной перспективе.

В сельском хозяйстве, развивающемся сегодня на базе ООО «МИГ», ООО «Совхоз Николаевский», ООО «Росинка», СПСК «Зеленково», СПСК «Ивановский», крестьянских фермерских хозяйств и личных подсобных хозяйств населения. Развитие этих и других вновь созданных хозяйств позволяет обеспечить устойчивое снабжение жителей населённых пунктов Первоманского сельсовета, населения дачных участков продуктами питания местного производства (мясо, молоко, овощи и др.).

### **2.2.3 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 Муниципального образования Первоманского сельсовета представлена отделением врачебной практики в п. Первоманск, фельдшерско-акушерским пунктом в п. Ветвистый и фельдшерско-акушерским пунктом в д. Кускун.

## **2.2.4 Образование и культура**

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.

Образовательная сеть Муниципального образования Первоманского сельсовета представлена МБУК «Первоманский сельский дом культуры», Первоманской библиотекой, Первоманской СОШ в п. Первоманск; филиалом «Первоманского СДК» и Ветвистинской библиотекой в п. Ветвистый.

## **2.2.5 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.

## **2.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

### Автомобильный транспорт

Первоманский сельсовет Манского района Красноярского края расположен в 20 км от села Шалинское (административный центр района). Автомобильная связь осуществляется по ж/д и автодорогам различными видами транспорта.

Транспортная сеть Первоманского сельсовета представлена автомобильными дорогами.

В центральной части сельсовета в широтном направлении проходит автомобильная дорога федерального значения Р - 255 «Сибирь» и в меридиональном направлении автомобильная дорога регионального значения «Саяны». Дороги проходят в обход населенных пунктов сельсовета.

Автодороги общего пользования, проходящие по территории сельсовета, находятся в управлении КГБУ «КрУДор».

Автомобилизация муниципального образования Первоманского сельсовета (315 единиц/1000 человек) оценивается как выше среднего (при уровне автомобилизации в Российской Федерации на уровне 270 единиц /1000 человек).

### Железнодорожный транспорт

Южнее сельсовета проходит Транссибирская железнодорожная магистраль - участок Красноярской железной дороги филиала ОАО «РЖД». От п. Первоманск до железнодорожной станции Камарчага расстояние составляет 8 км.

### Авиасообщение

Авиасообщение в МО Первоманского сельсовета отсутствует.

### Водное сообщение

Водное сообщение отсутствует.

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

Согласно СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений». Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89, автомобильные дороги муниципального образования Первоманского сельсовета относятся к улицам и дорогам в соответствии с приведенной ниже таблицей.

Таблица 2. Расчетные, нормативные параметры улиц и дорог муниципального образования Первоманского сельсовета

Категория сельских улиц и дорог	Основное назначение	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Ширина пешеходной части тротуара, м
Поселковая дорога	Связь сельского поселения с внешними дорогами общей сети	60	3,5	2	-
Главная улица	Связь жилых территорий с общественным центром	40	3,5	2-3	1,5-2,25
<b>Улицы в жилой застройке:</b>					
основная	Связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением	40	3,0	2	1,0-1,5
второстепенная (переулок)	Связь между основными жилыми улицами	30	2,75	2	1,0
проезд	Связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей	20	2,75-3,0	1	0-1,0
Хозяйственный проезд, скотопрогон	Прогон личного скота и проезд грузового транспорта к приусадебным участкам	30	4,5	1	-

Общие данные по существующей улично-дорожной сети в пределах поселковой черты:

1. Общая протяженность уличной сети Муниципального образования Первоманского сельсовета составляет 32,749 км;
2. Средняя ширина проезжей части улиц – 6 м;
3. Преобладающий тип покрытия облегченный – щебеночный и гравийный (75%).

На момент разработки нестоящей программы в Первоманском сельсовете реализованы следующие работы:

№ п/п	Предмет контракта	Подрядчик	НМЦК
1	2	3	4
1.	Текущий ремонт дорожного полотна по ул. Восточная в п. Первоманск	ООО "АСФАЛЬТ И КРОШКА"	554 993,00
2.	Текущий ремонт дорожного полотна по ул. Крупской в п. Первоманск	ООО "МАГИСТРАЛЬСПЕЦСТРОЙ"	4 847 099,00
3.	Монтаж уличного освещения в п.Первоманск и в п.Ветвистый	Кужелев Илья Сергеевич	824 453,00
4.	Текущий ремонт дорожного полотна по ул. Строителей в п. Первоманск	ООО "ГЕПАРД"	927 312,24

В таблице 3 приведен перечень и характеристики дорог местного значения.



Таблица 3. Перечень и характеристики дорог местного значения муниципального образования Первоманского сельсовета

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность, км	Средняя ширина проезжей части, м	Тип покрытия				Состояние	Наличие искусственного освещения	
				а/б	ц/б	грав, щеб.	без покр. (грунт)			
1	2	3	4			5	6	7	8	9
<b>п. Ручейки</b>										
1	Кооперативная	0,561	5			0,561		уд.	Есть	
2	Набережная	1,041	6			0,651	0,39	уд.	Есть	
3	Лесная	1,022	4			1,022		неуд.	Есть	
	<b>Итого по п. Ручейки</b>	<b>2,624</b>				<b>2,234</b>	<b>0,39</b>			
<b>п. Ветвистый</b>										
1	Центральная	1,017	5		0,16	0,857		уд.	Есть	
2	Мирная	0,46	5			0,46		уд.	Нет	
3	Лесная	0,524	5			0,524		уд.	Нет	
4	Новая	0,433	5		0,433			уд.	Есть	
5	Кольцевая	0,858	5			0,858		уд.	Есть	
6	Каменная	0,275	5			0,275		неуд.	Есть	
7	Автомобильная дорога до кладбища	0,5	5			0,5		неуд.	Нет	
	<b>Итого по п. Ветвистый</b>	<b>4,067</b>			<b>0,593</b>	<b>3,474</b>				
<b>п. Первоманск</b>										
1	Гагарина	0,536	6			0,536		неуд.	Есть	
2	Зеленая	0,462	6			0,462		уд.	Есть	
3	Кольцевая	1,275	6			1,275		уд.	Есть	
4	Кравченко	1,256	6		0,769	0,487		уд.	Есть	
5	Крупской	0,868	6	0,868				уд.	Есть	
6	Лесная	1,29	6			1,29		уд.	Есть	

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ПЕРВОМАНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА  
МАНСКОГО РАЙОНА КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ

7	Мрачека	0,841	6		0,841			уд.	Есть
8	Новая	0,812	6			0,812		уд.	Есть
9	Приозерная	0,807	6		0,097	0,71		уд.	Есть
10	Рябинского	0,56	6		0,56			уд.	Есть
11	Садовая	0,782	6		0,7	0,082		уд.	Есть
12	Тельмана	0,497	6		0,497			уд.	Есть
13	Солнечная	0,26	6			0,26		уд.	Есть
14	Молодежная	2,191	6			2,191		неуд.	Нет
15	Автомобильная дорога до кладбища	3,477	5			3,477		неуд.	Нет
16	Восточная	0,4	6			0,4		уд.	Нет
17	Микрорайон	1,199	5		0,25	0,949		уд.	Есть
18	Луговая	0,4	6			0,4		уд.	Нет
19	Полевая	0,4	6			0,4		уд.	Нет
20	Энтузиастов	0,5	6			0,5		уд.	
21	Западная	0,9	6				0,9	неуд.	Нет
22	Тихая	0,811	5				0,811	неуд.	Нет
23	Строителей	0,88	5				0,88	неуд.	Нет
	<b>Итого по п.Первоманск</b>	<b>21,404</b>			<b>0,868</b>	<b>3,714</b>	<b>14,231</b>	<b>2,591</b>	
	<b>д.Кускун</b>								
1	Тракторная	2,85	6			2,85		уд.	Есть
2	Набережная	1,108	5			1,108		неуд.	Нет
3	Автомобильная дорога до кладбища	0,365	5			0,365		неуд.	Нет
4	Луговая	0,331	5			0,331		уд.	Нет
	<b>Итого по д. Кускун</b>	<b>4,654</b>				<b>4,654</b>			
	<b>Итого по Первоманскому сельсовету</b>	<b>32,749</b>			<b>0,868</b>	<b>4,307</b>	<b>24,593</b>	<b>2,981</b>	

В свою очередь, согласно Главе 2 проекта Генерального плана Первоманского сельсовета Манского района Красноярского края, протяжённость автомобильных дорог местного значения сельсовета составляет 24,87 км, что на 6,805 км меньше показателей, полученных в результате инструментального обследования, проведённого в рамках паспортизации. Разница в данных о протяжённости некоторых дорог составляет более чем в два раза. В таблице 2.4.3. предоставлена сводная сравнительная информация по протяжённости дорог согласно данным проекта генерального плана и технического паспорта автомобильных дорог.

*Таблица 4. Протяженность дорог местного значения Муниципального образования Первоманского сельсовета*

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность согласно генерального плана, км	Протяженность согласно результатам паспортизации, км	Разница данных о протяжённости в км	Разница данных о протяжённости в %
1	2	3	4	5	6
1.	п. Ручейки	1,760	2,624	0,864	32,93%
2.	п. Ветвистый	3,50	4,067	0,567	13,94%
3.	п. Первоманск	15,36	21,404	6,044	28,24%
4.	по д. Кускун	4,250	4,654	0,404	8,68%
<b>Итого по Первоманскому сельсовету</b>		<b>24,870</b>	<b>32,749</b>	<b>7,879</b>	<b>24,06%</b>

В целях рационального планирования работ по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию дорог, в настоящей программе информация о технических характеристиках автомобильных дорог принята в соответствии с результатами технического учета и паспортизации автомобильных дорог по ВСН 1-83 «Типовая инструкция по техническому учету и паспортизации автомобильных дорог общего пользования».

Анализ состояния автомобильных дорог местного значения показал следующие результаты:

- Несоответствие параметров дорог требованиям СП 42.13330.2016;
- Недостаточная оснащенность средствами организации дорожного движения;
- Недостаточную степень благоустройства (отсутствие тротуаров, озеленения, освещения, нехватку твердых покрытий проезжих частей);
- Улично-дорожная сеть поселений не перегружена автотранспортом, заторы отсутствуют;
- Состояние автомобильных дорог, существующих на территории муниципального образования, в настоящее время оценивается как не 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.
- В местах размещения учреждений здравоохранения и других учреждений массового посещения населения не предусмотрены пешеходные пути с возможностью проезда механических инвалидных колясок.

## **2.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в МО Первоманского сельсовета**

Автомобильный парк сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях. Неорганизованные парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий.

Таблица 5. Состав парка транспортных средств МО Первоманского сельсовета\*

Вид транспорта	2018 г.
Легковой	274
Грузовой	15
Автобусы	1
<b>Итого</b>	<b>290</b>

\* - данные указаны исходя из статистических данных

## **2.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования**

Передвижение по территории сельских поселений осуществляется с использованием личного транспорта, либо в пешем порядке.

Через территорию Первоманского сельского поселения по автомобильным дорогам федерального значения Р - 255 «Сибирь» и регионального значения «Саяны», проходят пригородные и междугородные автобусные маршруты из Красноярска в населенные пункты края и за его пределы.

## **2.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения**

В МО Первоманский сельсовет, для передвижения населения в пешем порядке, необходимо предусмотреть пешеходные дорожки, в связи с их отсутствием. В целях устранения нарушений требований ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (п.4.5.1.1 и п. 4.6.1.11) в настоящей программе предусмотрены мероприятия по устройству тротуаров и пешеходных дорожек в п. Первоманск по ул. Крупской, ул. Садовая, ул. Кравченко (от д. 4 до д. 34), ул. Тельмана, ул. Рябинского (четная сторона от д. 2 до д. 28), ул. Мрачека. Также реализация по устройству тротуаров и пешеходных дорожек осуществляется в рамках проектирования и ремонта улично-дорожной сети МО Первоманского

сельсовета в стоимость которого включены расходы на обустройство тротуаров.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселений не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

## **2.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств**

В настоящий момент, транзитное движение грузовых транспортных средств осуществляется на территории Первоманского сельсовета по автомобильным дорогам федерального значения М-53 и краевого значения «Кускун – Шалинское – Нарва - Выезжий Лог», в связи с чем, негативное воздействие грузового транспорта на состояние дорожного покрытия Муниципального образования Первоманского сельсовета не оказывается.

## **2.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения**

Согласно анализу размещённой на официальном сайте Госавтоинспекции статистики, за период 2015 – 2019 гг. зарегистрированных ДТП на территории МО Первоманского сельсовета не зафиксировано. Тем не менее, отсутствие официально зарегистрированных ДТП может быть обусловлено значительной отдалённостью МО Первоманского сельсовета от ближайших пунктов Госавтоинспекции.

В 2016 году компанией ООО «УК «Энергоактив» разработан и утверждён Проект организации дорожного движения (ПОДД) на дороги общего пользования местного значения МО Первоманского сельсовета. С целью повышения уровня безопасности дорожного движения необходимо реализовать в полной мере утверждённый ПОДД.

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

Уровень автомобилизации в Муниципальном образовании Первоманского сельсовета определен как выше среднего, автомобилизация в незначительной мере влияет на загрязнение окружающей среды. В целом на период действия Программы автомобилизация Муниципального образования Первоманского сельсовета не претерпит особых изменений в связи с незначительным изменением численности населения муниципального образования.

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

Загрязнение атмосферы. Выбросы в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO<sub>2</sub>), диоксид серы (SO<sub>2</sub>) и озон (O<sub>3</sub>)) 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 поселений муниципального образования 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.

### **2.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения**

Анализ сложившегося положения дорожно-транспортной инфраструктуры позволяет сделать вывод о существовании на территории МО Первоманского 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.

#### **Основными рекомендациями являются:**

- Реализация проекта организации дорожного движения с целью полного оснащения средствами организации дорожного движения;
- 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.

В тоже время, реконструкция автомобильных дорог предполагает дорогостоящий набор следующих обязательных мероприятий:

1. Предпроектное обследование автомобильных дорог и ИССО;
2. Проведение комплекса обязательных инженерных изысканий: инженерно-геодезических, инженерно-геологических, инженерно-гидрометеорологических и экологических изысканий;
3. Проведение комплекса земельно-имущественных работ: разработка и утверждение проекта межевания и планировки территории, кадастровые работы;
4. Разработка проектно-сметной и рабочей документации на реконструкцию автомобильных дорог;
5. Прохождение государственной экспертизы результатов инженерных изысканий, проектной документации и прохождение экспертизы достоверности определения сметной стоимости;
6. Строительно-монтажные работы.

Несмотря на острую необходимость проведения работ по реконструкции улиц муниципального образования, рекомендации по реконструкции автомобильной сети муниципального образования на прогнозный период до 2030 года реализована быть не может в связи с ограничением бюджетных средств. В связи с чем, настоящей программой предусмотрены рекомендации и мероприятия по проектированию и ремонту автомобильных дорог и тротуаров, согласно Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог, утвержденной приказом Минтранса РФ.

Основными причинами необходимости разработки ПСД являются следующие:

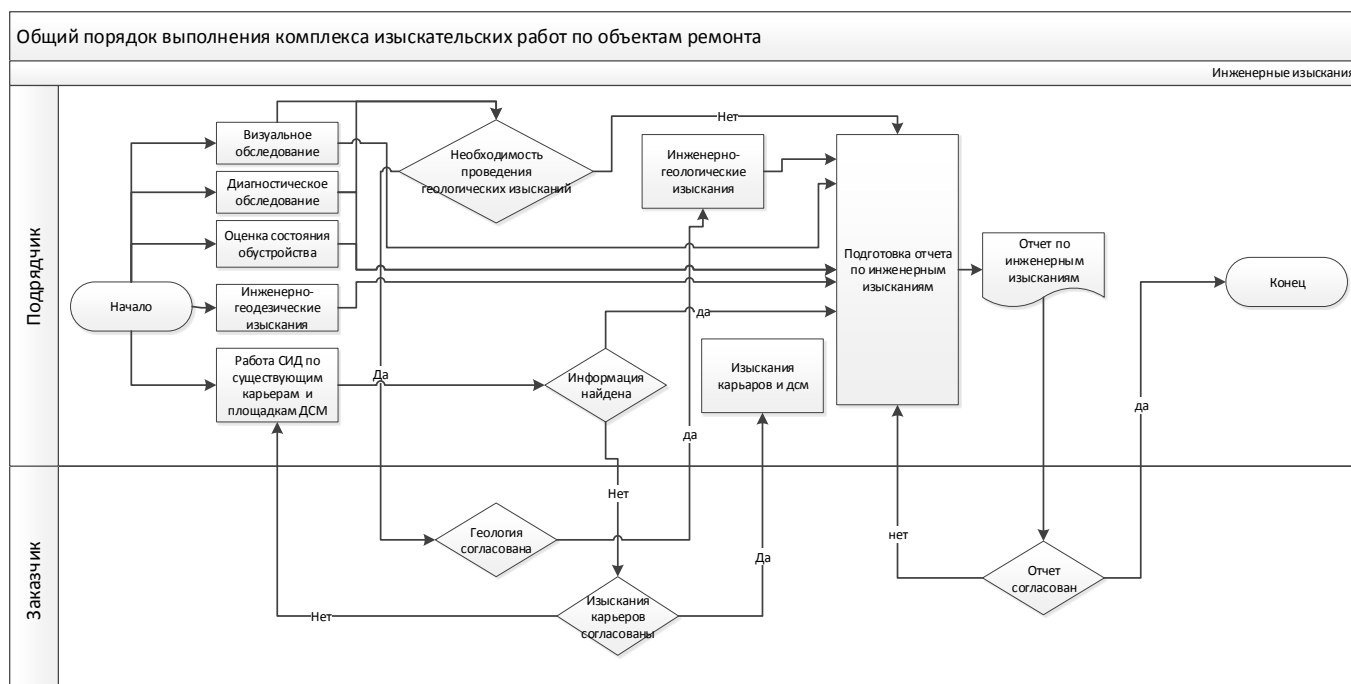
— Учитывая особенности объектов проектирования, заключающихся в существенной их протяженности, наличием значительного количества дефектов (в том числе и тех, причины которых невозможно установить путем визуального обследования), необходимостью устройства фактически новых сооружений (тротуаров и освещения) для определения необходимого и достаточного объема строительно-монтажных работ обязательна разработка проектно-сметной документации;

— В рамках разработки проектно-сметной документации устанавливаются все сетедержатели, посредством технических условий определяется объем работ по переустройству коммуникаций, согласовываются проектные решения с сетедержателями. При проведении СМР без согласования проектных решений по переустройству коммуникаций, попадающих в зону проведения работ, Заказчик, несет как административную, так и уголовную ответственность, в зависимости от масштаба выявленных нарушений на стройке. Без проектных решений, выполненных на основании изысканий, согласование невозможно. Следовательно, при наличии такого количества коммуникаций на рассматриваемых улицах, Заказчик заведомо готов нести всю полноту ответственности, определенную отсутствием проектной документации.

Учитывая вышеизложенное, комплекс работ по приведению в нормативное состояние автомобильных дорог МО Первоманского сельсовета включает в себя следующие этапы:

- проектно-изыскательские работы;
- строительно-монтажные работы.

Изыскательские работы, применительно для рассматриваемых улиц,  
выполняются по следующим этапам



В рамках **рекогносцировочного обследования** ГИП, совместно с начальником изыскательской партии, уточняет объемы работ на местности, в том числе:

- уточнение объемов работ по местам съемки, в местах пересечения с коммуникациями, на искусственных сооружениях, примыканий, границ сопряжений и пр.;

- объемы работ по бурению скважин (при необходимости);

- объемы отбора проб для экологии (при необходимости).

Итогом проведения рекогносцировочного обследования является задание ГИПа, выдаваемое начальнику изыскательской партии. Задание формируется по результатам рекогносцировки, а также на основании СП, касающихся проведения инженерных изысканий и требований по отчетам к инженерным изысканиям.

В рамках **выполнения полевых работ**, начальник изыскательской партии проводит весь комплекс топографо-геодезических и дополнительных работ (по геологии и экологии), определенных заданием главного инженера проекта. *Основными результатами* выполнения полевых работ являются:

- сформированная полевая цифровая модель местности со всеми нанесенными и согласованными с сетедержателями коммуникациями;
- закрепленная трасса по согласованному ГИПом и утвержденному Заказчиком плану трассы;
- отобранные и упакованные пробы почв, грунта и воды.

В рамках **лабораторных исследований** лаборатория проводит анализ отобранных проб на параметры, установленные главным инженером проекта. Результатом являются протоколы испытаний и таблица физико-механических свойств грунтов.

Следующим этапом производится подготовка комплексного отчета по изысканиям, на основании требований и. 4.1 ст. 47, Градостроительного кодекса РФ, обобщающим всю полевую информацию.

**1.** Инженерно-геодезические изыскания, включающие проведение топографической съёмки участка расположения объекта полосой не менее 15 метров от оси дороги (до территории застройки) с точек магистрального хода в М 1:500, с составлением топографического плана в М 1:500 и обмерных чертежей сооружений; составляются ведомости углов поворота, закрепления трассы, реперов; выполнить поперечное нивелирование участка дороги с интервалом 20 м. Инженерно-геодезические изыскания должны обеспечивать получение топографо-геодезических материалов и данных о ситуации и рельефе местности (в том числе дна водотоков, водоемов и акваторий), существующих зданиях и сооружениях (наземных, подземных и надземных), элементах планировки (в цифровой, графической, фотографической и иных формах),

необходимых для комплексной оценки природных и техногенных условий территории и обоснования проектных решений капитального ремонта и эксплуатации объекта. Закрепление планововысотного обоснования выполнить согласно ГОСТ 32869-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению топографо-геодезических изысканий». Требования к точности, составу, сдаче отчета для объектов МО Первоманского сельсовета необходимо принять на основе положений ГОСТ 32836-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Изыскания автомобильных дорог. Общие требования», ГОСТ 32869-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению топографо-геодезических изысканий», СП 47.13330.2016 «СНиП 11-02-96. Инженерные изыскания для строительства. Основные положения», а также СП 11-104-97 «Инженерно-геодезические изыскания для строительства»

**2.** Инженерно-геологические изыскания, в рамках ремонта, выполняются при необходимости, в объеме, определенном заданием ГИПа, а именно:

- производится отбор кернов (бурения) в соответствии с п.8.8. (ГОСТ 32868-2014);

- определяется толщина конструктивных слоёв существующей дорожной одежды;

- составляется линейный график дорожной одежды и определяется модуль упругости существующей дорожной одежды (с приложением подтверждающих документов) с шагом отбора кернов (бурения).

Изыскания необходимо выполнить в соответствии с ГОСТ 32836-2014, ГОСТ 32869- 2014, ГОСТ 32868-2014.

**3.** В рамках выполнения полевых работ по топографии должна быть сформирована ведомость дефектов проектируемого участка автодороги. В процессе визуальной оценки состояния автомобильной дороги, участка ремонта

разделяются на однотипные участки длиной от 30 до 100 м, границы которых назначают по однотипным или близким дефектам. В дефектной ведомости необходимо указывать адрес дефекта, вид дефекта, эскизы или фотографии характерных повреждений и дефектов. Ведомость дефектов должна быть согласована с администрацией МО Первоманского сельсовета. Ведомость дефектов входит в состав материалов обследования существующей дороги, оформляемых отдельным разделом в составе отчета по каждой улице.

**4.** Предпроектное обследование водопропускных труб по ОДМ 218.4.001-2008, ОДМ 218.3.014-2011 необходимо выполнить в соответствии с СП 79.13330.2012 «Свод прав. Мосты и трубы. Правила обследования и испытаний», ВСН 4-81 «Инструкция по проведению осмотров мостов и труб на автомобильных дорогах», СП 35.13330.2011 «Свод правил. Мосты и трубы» с составлением дефектных ведомостей (с приложением фотодокументов и необходимых промеров), ГОСТ 33146-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Трубы дорожные водопропускные. Методы контроля».

**5.** Производится оценка состояния и прочности существующей конструкции дорожной одежды и земляного полотна по полосам движения в обоих направлениях с определением фактической несущей способности.

**6.** Определяется перечень и состав балансодержателей объектов (включая наземные и подземные коммуникации и сооружения), подлежащих переустройству, и не относящихся к имуществу администрации МО Первоманского сельсовета, проводится работа с балансодержателями объектов по согласованию корректности нанесения коммуникаций на изыскательский план.

При определении перечня проектирования улично-дорожной сети была учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития муниципального образования. 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.

## **2.12 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. 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»;
3. 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);
4. 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);
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».

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.

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

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

ж) условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

з) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

### **3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселений**

#### **3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения**

##### **3.1.1. Прогноз изменения численности населения Муниципального образования Первоманского сельсовета**

Прогнозная численность населения, принятая из средне-оптимистичного варианта развития, составит 2049 человек (на 2029 г.).

Расчет численности населения МО Первоманского сельсовета произведен экстраполяционным методом по среднегодовому показателю естественного прироста населения.

Прогноз изменения численности населения представлен в таблице.3.1.1.

В период реализации Программы (2020 – 2030 гг.) прогнозируется тенденция уменьшения снижения численности населения на 36% в сравнении с периодом 2011 – 2019 гг., 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.6. Прогноз изменения численности населения*

№	Показатели	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2029
1	Общая численность населения Муниципального образования Первоманского сельсовета	2196	2180	2208	2192	2158	2153	2121	2018	2096	2049

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

Существующая демографическая и экономическая ситуация в муниципальном образовании позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на его территории не претерпят значительные изменения.

### **3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

Прогнозируемо стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта на территории муниципального образования. Воздушные перевозки на территории района не осуществляются. Водный транспорт на территории района отсутствует. Автомобильный транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры муниципального образования, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения.

В границах сельского поселения 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 также реконструкцию части автомобильных дорог для приведения их к соответствующим категориям, либо провести ремонт для восстановления технических параметров.

В особом порядке требуется рассмотреть укрепление дорожных одежд по автомобильным дорогам, используемым для движения грузового транспорта.

### **3.4 Прогноз развития дорожной сети поселения**

Учитывая экономическую ситуацию и сложившиеся условия, необходимо разработать и реализовать мероприятия ремонта 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.

### **3.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения**

При обозначенной тенденции к снижению численности населения уровень автомобилизации существенно не изменится, численность автомобилей будет находиться в пределах 315 единиц на 1000 человек населения к 2030 году.

Так как диагностика автомобильных дорог с оценкой транспортных потоков и интенсивности дорожного движения не проводилась, невозможно точно определить состав парка транспортных средств и нагрузку на дорожное покрытие.

Для определения вышеназванных показателей рекомендуется провести диагностику автомобильных дорог с оценкой транспортного потока и интенсивности дорожного движения.

### **3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

При сохранении сложившейся тенденции и выполнении мероприятий по приведению в соответствие дорожно-транспортной инфраструктуры к ГОСТ, а также реализация Проекта организации дорожного движения позволит оставлять уровень ДТП до <2 в год.

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

На период действия Программы, уровень негативного воздействия на окружающую среду останется без изменения. Несмотря на автомобилизацию уровня выше среднего влияние на окружающую среду и здоровье населения останется незначительным. Это обусловлено использованием основного количества транспортных средств для передвижения на короткие расстояния (в пределах населённых пунктов) и удаленностью муниципального образования от города.

#### **4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям**

Развитие транспортного обслуживания населения представляет собой широкий круг взаимосвязанных технических, экономических и организационных вопросов. Их решение требует значительных объемов капиталовложений, оздоровления финансового состояния предприятий транспортного комплекса, усиления их поддержки и является необходимым условием стабильной работы пассажирского транспорта, обеспечения его безопасности, улучшения условий и уровня жизни населения на территории Манского района Красноярского края.

##### **Целевые показатели:**

1. Улучшение состояния автомобильных дорог общего пользования местного значения.
2. Повышение безопасности дорожного движения и пешеходного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения в границах населенных пунктов.

##### **Реализация мероприятий настоящей программы позволит:**

- развить сети автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- улучшить транспортно-эксплуатационные качества автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- обеспечить безопасность дорожного и пешеходного движения.

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 ремонту;

- реалистичный – развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности, сложившихся на территории Муниципального образования Первоманского сельсовета центров тяготения. Вариант предполагает ремонт части существующей улично-дорожной сети и устройство тротуаров;

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

В связи с ограниченностью бюджета и существующими Программами, относящимися к развитию инфраструктуры, был принят реалистичный вариант развития.

Сведения о целевых показателях реализации муниципальной программы представлены в Таблице 7 «Индикаторы установленных целевых показателей на реалистичный вариант развития».

Таблица 7. Индикаторы установленных целевых показателей на реалистичный вариант развития

№ п/п	Целевой показатель (индикатор)	Базовое значение целевого показателя (индикатора) на начало реализации программы %	Планируемые значения целевых показателей реализации										
			2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>Целевой показатель 1</b>													
Улучшение состояния автомобильных дорог общего пользования местного значения													
1.	Доля протяженности дорожной сети Первоманского сельского поселения соответствующего нормативным требования	53% (15,246 км)	53	53	53	59	65	65	65	67	67	67	67
1.1.	Перечень отремонтированных а/д п. Ручейки	-								ул. Набережная ул. Кооперативная			
1.2	Перечень отремонтированных а/д п. Ветвистый	-		ул. Центральная							ул. Кольцевая		



ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ПЕРВОМАНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА  
МАНСКОГО РАЙОНА КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ

№ п/п	Целевой показатель (индикатор)	Базовое значение целевого показателя (индикатора) на начало реализации программы %	Планируемые значения целевых показателей реализации											
			2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
1.3.	Перечень отремонтированных а/д п. Первоманск	-				ул. Тихая ул. Западная ул. Новая	ул. Молодежная				ул. Гагарина			ул. Мрачека
1.4.	Перечень отремонтированных а/д д.Кускун	-			ул. Набережная			ул. Тракторная						
<b>Целевой показатель 2</b>														
Повышение безопасности дорожного движения и пешеходного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения в границах населенных пунктов														
2.1	Реализация проекта организации дорожного движения	8%	14%	23%	31%	40%	48%	57%	65%	74%	82%	91%	100%	
2.1.1	Установка дорожных знаков	10 шт.	7	10	10	10	10	10	10	10	10	10	11	
2.2.	Устройство тротуаров и пешеходных дорожек п. Первоманск	0%	50%	100%										

## **5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, ремонту, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры**

### **5.1. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства**

В целях создания условий для парковок автомобилей, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей, настоящей программой предусмотрены мероприятия по оборудованию парковочных мест для легковых автомобилей возле образовательных учреждений ДС «Колосок» и Первоманская СШ в п. Первоманск в рамках проведения работ по ремонту ул. Мрачека.

### **5.2. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения**

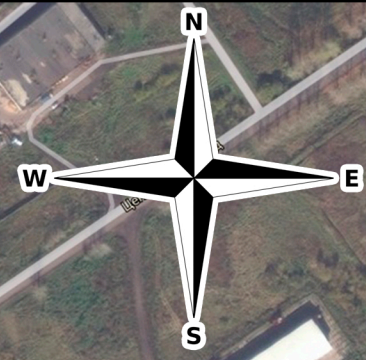
В целях развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения необходимо реализовать обустройство пешеходных дорожек по основным улицам Муниципального образования Первоманского сельсовета с целью обеспечения безопасного передвижения пешеходов к основным местам тяготения. Реализация данного мероприятия осуществляется в рамках проектирования и ремонта улично-дорожной сети Муниципального образования Первоманского сельсовета в стоимость которого включены расходы на обустройство пешеходных дорожек/тротуаров.

В свою очередь, программой предусмотрены мероприятия по устройству тротуаров и пешеходных дорожек в п. Первоманск по следующим улицам:

- ул. Крупской;
- ул. Садовая;
- ул. Кравченко (от д. 4 до д. 34);

- ул. Тельмана;
- ул. Рябинского (четная сторона от д. 2 до д. 28);
- ул. Мрачека.

На рис. 4. Отображены участки дорог, наиболее остро нуждающихся в обустройстве пешеходных дорожек/тротуаров.



— рекомендуемые участки для устройства пешеходных дорожек/трогуаров

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

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб заключаются в реализации утверждённого проекта организации дорожного движения в части определения основных маршрутов движения грузового транспорта и установки знаков, ограничивающих проезд на иные улицы.

### 5.4. Мероприятия по развитию сети дорог

В целях повышения качественного уровня улично–дорожной сети Муниципального образования Первоманского сельсовета, снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного движения, предлагается, в период действия программы, реализовать следующий комплекс мероприятий по ремонту дорог местного значения (таблица 8.).

*Таблица 8. Мероприятия по развитию сети дорог местного значения*

№ п/п	Мероприятие	Наименование, расположение объекта	Технические параметры	Протяженность, км.
1.	<b>Проектирование</b>			
1.1.	Разработка ПСД на ремонт дорог	Разработка ПСД на ремонт дорог п. Ручейки: – Кооперативная; – Набережная.  Разработка ПСД на ремонт дорог п. Ветвистый: – ул. Центральная; – ул. Кольцевая.  Разработка ПСД на ремонт дорог п. Первоманск: – ул. Тихая; – ул. Новая; – ул. Молодежная; – уд. Мрачека; – ул. Гагарина; – ул. Западная.	Дороги общего пользования местного значения по категориям: основная, второстепенная улица (переулок)	13,526

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ПЕРВОМАНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА МАНСКОГО РАЙОНА  
КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ

№ п/п	Мероприятие	Наименование, расположение объекта	Технические параметры	Протяженность, км.
		Разработка ПСД на ремонт дорог д.Кускун: – ул. Набережная; – ул. Тракторная;		
2.	<b>Ремонт</b>			
2.1.	<b>п. Ручейки</b>			
2.1.1	Ремонт автомобильной дороги	ул. Кооперативная	Улица в жилой застройке второстепенная (переулок)	0,561
2.1.2.	Ремонт автомобильной дороги	ул. Набережная	Улица в жилой застройке основная	1,041
2.2.	<b>п. Ветвистый</b>			
2.2.1.	Ремонт автомобильной дороги	ул. Центральная	Улица в жилой застройке основная/проезд	1,017
2.2.2.	Ремонт автомобильной дороги	ул. Кольцевая	Улица в жилой застройке проезд	0,858
2.3.	<b>п. Первоманск</b>			
2.3.1.	Ремонт автомобильной дороги	ул. Гагарина	Улица в жилой застройке проезд	0,536
2.3.2.	Ремонт автомобильной дороги	ул. Новая	Улица в жилой застройке	0,812
2.3.3.	Ремонт автомобильной дороги	ул. Молодежная	Улица в жилой застройке второстепенная (переулок)	2,191
2.3.4.	Ремонт автомобильной дороги	ул. Мрачека	Улица в жилой застройке основная	0,841
2.3.5.	Ремонт автомобильной дороги	ул. Тихая	Улица в жилой застройке второстепенная (переулок)	0,811
2.3.6.	Ремонт автомобильной дороги	ул. Западная	Улица в жилой застройке второстепенная (переулок)	0,900
2.4.	<b>д.Кускун</b>			
2.4.1.	Ремонт автомобильной дороги	ул. Тракторная	Улица в жилой застройке основная	2,850
2.4.2.	Ремонт автомобильной дороги	ул. Набережная	Улица в жилой застройке второстепенная (переулок)	1,108
<b>ИТОГО Ремонт</b>				<b>13,526</b>

**6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, ремонту объектов транспортной инфраструктуры Муниципального образования Первоманского сельсовета**

Финансирование работ по содержанию, ремонту и улучшению транспортной инфраструктуры (по сметному расчету ПИР (Приложение №1 к настоящей программе) и укрупненным расчетам СМР без учета инфляции), представлены в таблице 9.

Таблица 9. Финансирование мероприятий

№ п/ п	Мероприятия	Источники финансиро вания	Объем финансирования, в тыс. руб.											Итого, в тыс.руб		
			2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030			
1	Устройство тротуаров и пешеходных дорожек по ул. Крупской; ул. Тельмана; ул. Мрачека.	Бюджет Муниципального образования Первоманского сельсовета; Районный бюджет; Краевой бюджет	904,00												904,00	
2	Устройство тротуаров и пешеходных дорожек по ул. Садовая; ул. Кравченко (от д. 4 до д. 34); ул. Рябинского (четная сторона от д. 2 до д. 28).			1 064,47												1 064,47
3	Выполнения ПИР по ремонту ул. Центральная п. Ветвистый		711,21													711,21
4	Выполнения СМР по ремонту ул. Центральная п. Ветвистый			1 170,67												1 170,67
5	Выполнения ПИР по ремонту ул. Набережная д.Кускун			767,36												767,36
6	Выполнения СМР по ремонту ул. Набережная д.Кускун				1 275,42											1 275,42

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ПЕРВОМАНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА  
МАНСКОГО РАЙОНА КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ

7	Выполнения ПИР по ремонту ул. Тихая, ул. Западная ул. Новая, ул. Молодежная п. Первоманск			2 848,647									2 848,647
8	Выполнения СМР по ремонту ул. Тихая, ул. Новая, ул. Западная. п. Первоманск				3 404,23								3 404,23
9	Выполнения СМР по ремонту ул. Молодежная п. Первоманск					2 522,06							2 522,06
10	Выполнения ПИР по ремонту ул. Тракторная д.Кускун						1 147,92						1 147,92
11	Выполнения СМР по ремонту ул. Тракторная д.Кускун							2 980,64					2 980,64
12	Выполнения ПИР по ремонту ул. Кооперативная, ул. Набережная п. Ручейки								1 151,16				1 151,16
13	Выполнения СМР по ремонту ул. Кооперативная, ул. Набережная п. Ручейки									1 844,00			1 844,00
14	Выполнения ПИР по ремонту ул. Гагарина п. Первоманск										410,93		410,93
15	Выполнения СМР по ремонту ул. Гагарина п. Первоманск											616,00	616,00
16	Выполнения ПИР по ремонту ул. Кольцевая п. Ветвистый											611,75	611,75
17	Выполнения СМР по ремонту ул. Кольцевая п. Ветвистый												987,65
18	Выполнения ПИР по ремонту ул. Мрачека п. Первоманск												601,67



ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ПЕРВОМАНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА  
МАНСКОГО РАЙОНА КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ

19	Выполнения СМР по ремонту ул. Мрачека п. Первоманск												1 068,08	1 068,08
20	Реализация проекта организации дорожного движения (Установка дорожных знаков)	47,25	67,50	67,50	67,50	67,50	67,50	67,50	67,50	67,50	67,50	67,50	74,25	729,00
	<b>Итого:</b>	<b>1 662,46</b>	<b>3 070,00</b>	<b>4 191,567</b>	<b>3 471,73</b>	<b>3 737,48</b>	<b>4 199,30</b>	<b>2 322,43</b>	<b>1 295,25</b>	<b>1 055,15</b>	<b>669,17</b>	<b>1 142,33</b>	<b>26816,87</b>	

Приложение к Таблице 9 Финансирование мероприятий – сметные расчёты проектно-изыскательских работ на ремонт автомобильных дорог.

## **7. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Муниципального образования Первоманского сельсовета**

В результате реализации мероприятий Программы к 2030 г.:

- увеличится доля протяженности автомобильных дорог, отвечающих нормативным требованиям к их нормативному состоянию до 67%;
- будет произведен ремонт 13,526 км автомобильных дорог с устройством тротуаров, освещения и ливневой канализации;
- будет реализован проект дорожного движения с целью повышения безопасности дорожного движения к 2030 г. – 100%;
- будет обеспечена безопасность дорожного движения, при котором число ДТП будет сведено к минимуму  $\leq 1$  в год.

В связи с тем, что мероприятия, представленные в данной Программе, направлены, в большей степени, на безопасность дорожного движения, а также элементарной транспортной доступности населения Муниципального образования Первоманского сельсовета, инвестиционные проекты являются некупаемыми и направлены на улучшение качества жизни населения.

## **8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Муниципального образования Первоманского 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 издать распоряжение Главы Муниципального образования Первоманского сельсовета «Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Муниципального образования Первоманского сельсовета на период до 2030 года».