**ПРОЕКТ**  
**КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ**

**АЧИНСКИЙ РАЙОН**

**ПРИЧУЛЫМСКИЙ СЕЛЬСКИЙ СОВЕТ ДЕПУТАТОВ**

**РЕШЕНИЕ**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 00.00.2018 | п. Причулымский | № 00-00Р |

Об утверждении муниципальной программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Причулымского сельсовета Ачинского района на 2017-2032 годы

В соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, Федеральным законом от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральным законом от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», руководствуясь статьями 20, 24 Устава Причулымского сельсовета Ачинского района Красноярского края, Причулымский сельский Совет депутатов РЕШИЛ:

1. Утвердить муниципальную программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Причулымского сельсовета Ачинского района на 2017 - 2032 годы согласно приложению.

2. Контроль за исполнением решения возложить на постоянную комиссию по экономической и бюджетной политике, муниципальному имуществу, сельскому хозяйству, землепользованию и охране окружающей среды.

3. Решение вступает в силу в день, следующий за днем его опубликования в информационном листке «Причулымский вестник» и подлежит размещению на официальном сайте администрации Причулымского сельсовета Ачинского района <http://adm-prichulim.gbu.su/>.

|  |  |
| --- | --- |
| Председатель Причулымского сельского Совета депутатов \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_О.Г.Дражник  «\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2018 г. | Глава Причулымского сельсовета  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Т.И.Осипова «\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2018 г. |

Приложение

к решению Причулымского сельского Совета депутатов

от 00.00.2018 № 00-00Р

**МУНИЦИПАЛЬНАЯ ПРОГРАММА**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры Причулымского сельсовета Ачинского района на 2017 - 2032 годы**

Оглавление

1. Введение………………………………………………………………...……3-4

2. Паспорт программы………………………………….………………………4-6

3. Общие сведения о муниципальном образовании Причулымский сельсовет …..........................................………………………………………………………..…6-10

4. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры………………………………………………………………..……10-22

5. Перспективы развития транспортной инфраструктуры………….…….22-25

6. Система программных мероприятий……………………………….……25-30

7. Финансовые потребности для реализации программы…………….…...30-32

8. Оценка эффективности мероприятий …………………………………...32-33

9. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории сельсовета…………………………………….…33-34

**1. Введение**

Настоящая Программа разработана в соответствии с Федеральным законом от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Постановлением Правительства РФ от 25 декабря 2015 года №1440 **«**Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов**»** насрок 2017 – 2032 годы.

Разработка настоящей Программы вызвана необходимостью развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике территории, повышением доступности услуг транспортного комплекса для населения, повышением эффективности градостроительных решений, а также повышением комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы на территории Причулымского сельсовета.

Комплексное развитие транспортной инфраструктуры является одним из основополагающих условий развития сельсовета.

Этапом, предшествующим разработке основных мероприятий Программы, является проведение анализа и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования.

Анализ и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования, а также прогноз его развития проводится по следующим направлениям:

* демографическое развитие;
* перспективное строительство;
* состояние транспортной инфраструктуры.

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей транспортных услуг, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры.

***Основными целями программы являются:***

* обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования;
* обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования сельсовета;
* развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;
* развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;
* 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;
* условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
* эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов.

Развитие Причулымского сельсовета рассматривается в комплексе с Ачинским районом. В основу стратегии транспортного развития Ачинского района положена Комплексная программа социально-экономического развития Ачинского района на период до 2020года, данные федеральных, краевых, районных отраслевых и ведомственных программ.

**2. Паспорт программы**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование  программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Причулымский сельсовет Ачинского района на 2017-2032 годы |
| Основание для разработки  Программы | Правовыми основаниями для разработки Программы:  1. Градостроительный кодекс Российской Федерации;  2. Федеральный закон от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;  3. Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 года №1440**«**Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов**».** |
| Заказчик Программы | Администрация Причулымского сельсовета Ачинского района Красноярского края  Адрес: 662171, Красноярский край, Ачинский район, п.Причулымский, ул. Медицинская, 8 |
| Основной разработчик программы | Администрация Причулымского сельсовета Ачинского района Красноярского края |
| Цели Программы | * развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; * повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения; * повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы. |
| Задачи Программы | * увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям; * повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения; * обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения; * обустройство и ремонт дорог для обеспечения жизнедеятельности населённых пунктов; |
| Целевые индикаторы и показатели | * доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям; * доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользо­вания местного значения; * протяженность пешеходных дорожек; * количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения; * обеспеченность транспортного обслуживания населения. |
| Сроки и этапы реализации Программы | Мероприятия Программы охватывают период 2017 – 2032 годы.  Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам. |
| Объемы и источники финансового обеспечения Программы | Общий объем финансирования Программы  составляет в 2017-2032 годах – 27147,4 тыс. рублей  за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.  Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2017 – 2032 годов, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.  Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода. |
| Мероприятия программы | Для реализации поставленных целей и решения задач программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:  1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры.  Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями по эксплуатации дорог.  2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.  Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.  3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.  Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.  4. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.  Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.  5. Мероприятия по организации дорожного движения.  Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.  6. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных дорожек.  Реализация мероприятий позволит повысить качество и безопасность пешеходного передвижения населения. |

**3. Общие сведения о муниципальном образовании Причулымский сельсовет Ачинского района Красноярского края**

***1.1. Население и населённые пункты Причулымского сельсовета***

Территория Причулымского сельсовета входит в состав муниципального образования Ачинского муниципального района Красноярского края.

Муниципальное образование Причулымский сельсовет расположено на северо-западной части Сибири земледельческой зоны Красноярского края в двухстах километрах от Красноярска, в северо-западном направлении от Ачинска. На севере Причулымский сельсовет граничит с Большеулуйским районом, на западе – с Боготольским, на юге – с землями Белоярского сельсовета и городом Ачинском, на востоке – с землями Преображенского сельсовета.

Муниципальное образование Причулымский сельсовет было образовано в 1992 году. Площадь, занимаемая сельсоветом, составляет 38919,9 га. Муниципальное образование включает 9 населённых пунктов: п.Причулымский, д.Борцы, д.Зеленцы, с. Ивановка, д.Крещенка, д.Курбатово, д.Нагорново, д.Сосновое Озеро. Административный центр сельсовета – п.Причулымский.

Населённые пункты сосредоточены у восточной границы, у р.Чулым: по направлению от г.Ачинска, с юга на север) д. Сосновое Озеро, д.Курбатово, п.Причулымский и д.Нагорново. (86,3% населения территории). А также вдоль автодороги районного значения: по направлению с востока на запад и северо – запад, от п.Причулымский) д.Борцы, д.Крещенка, с.Ивановка, д.Слабцовка и д.Зеленцы.

Территория сельсовета характеризуется низкой степенью хозяйственного освоения.

Численность населения муниципального образования Причулымский сельсовет на 01.01.2016 составляла 1807 человек, на 01.01.2017 составляет - 1814 человек (6 место в Ачинском районе по численности населения). Плотность населения составляет 4,15 чел/кв.км. территории.

На территории сельсовета достаточно свободных площадок для строительства с благоприятными инженерно-строительными условиями. Таким образом, территориальные ресурсы для строительства являются одним из факторов, регулирующих масштабы развития населённых пунктов территории сельсовета.

Особенностью муниципального образования Причулымский сельсовет является то, что часть его территории входит в границы особо охраняемой природной территории государственного биологического заказника краевого значения «Причулымский». В границы заказника попадает около 70% всей территории сельсовета. Он учитывается при разработке схем территориального планирования, правил землепользования и застройки, документации по планировке территории, иных видов градостроительной и землеустроительной документации, лесного плана Красноярского края, лесохозяйственных регламентов, схем комплексного использования и охраны водных объектов. Заказник организован без ограничения срока действия и без изъятия земельных участков у пользователей, владельцев и собственников этих участков и не является юридическим лицом.

***1.2. Краткая географическая характеристика Причулымского сельсовета***

Территория Причулымского сельсовета расположена в Чулымо-Енисейском регионе (озерно-аллювиальные слабо расчлененные равнины и аллювиально сильно расчлененные равнины). Чулымо-Енисейский регион. Озерно-Аллювиальная аккумулятивная заболоченная равнина. Имеет абсолютные отметки 190-240 м. В разрезах озерно-аллювиального комплекса встречаются отдельные линзы плотного торфа.

Аллювиальные отложения представлены суглинистыми, глинистыми и реже песчано-гравийно-галечными обводненными отложениями различной мощности (5-10 м). Для аллювия мелких рек и ручьев характерны меньшие мощности и преобладание глинистого материала.

Большая часть территории, за исключением отдельных участков в пойме рек, по особенностям рельефа, геологических и гидрогеологических условий имеет благоприятные инженерно-геологические условия для градостроительного освоения.

***Гидрологические условия***

Река Чулым – один из крупных правобережных притоков р. Обь – берет начало от слияния рек Белый и Черный Июс, стекающих с северо–восточного склона хребта Кузнецкого Алатау.

Длина реки 1799 км, площадь водосбора 134000 км². От устья р. Сереж до г. Ачинска река образует Ачинско-Назаровскую или Чулымскую петлю (огибая хребет Арга) протяженностью около 250 км. Ниже Ачинска Чулым многоводен, течет в невысоких берегах, сложенных мягкими породами, которые разрушаются течением и дают обильный материал в виде наносов. Русло реки часто меандрирует, имеет перекаты. Скорость течения реки 0,2-0,8 м/с на плесах, до 1,5 м на перекатах, глубина соответственно 3–4,5 м и 0,8–1,5 м.

Водный режим реки неоднороден и обусловлен физико-географическими условиями зон, по которым она протекает. Среднегодовой расход реки в районе г. Ачинска 100 м³/с, максимальный отмечен в конце мая – 1020 м³/с, минимальный в начале февраля – 14,4 м³/с.

В начале ноября наступает ледостав, который продолжается 189 дней. Толщина льда достигает 110 см.

Общая амплитуда колебаний уровня воды достигает 3-4 м, а в отдельных случаях 6,1 м. По химическому составу воды в Чулыме относятся к гидрокарбонатным кальциевым с минерализацией 0,2-0,3 г/л, сильно загрязнены промышленными стоками предприятий г. Ачинска. Многочисленные притоки реки Чулым в пределах рассматриваемой территории маловодны, днища долин, как правило, сильно заболочены, русла слабо выражены, расходы воды незначительные. На территории сельсовета левые притоки реки Чулым – р. Околь, р. Улуй, р. Кирюшка. Питание рек осуществляется за счет талых снеговых вод весной, в меньшей мере за счет летних дождей и частично за счет подземного стока. По химическому составу воды относятся к гидрокарбонатному классу к кальциево-магниевой группе. Годовой ход температуры воды рек в общих чертах повторяет ход температуры воздуха. Средняя многолетняя температура воды за теплый период составляет 12,1ºС, наибольшая температура воды наблюдается в июле (20-22 ºС)

Зима длится 5-6 месяцев (октябрь – март). Продолжительность отопительного сезона составляет 238 дней. Начало весны приходится на первую декаду апреля, характеризуется частыми возвратами холодов и выпадением снега. Лето относительно жаркое. Период со среднесуточной температурой выше +15ºС составляет 2-3 месяца. Продолжительность безморозного периода 90–115 дней. Осень непродолжительна, характеризуется ранними заморозками и возвратами тепла. Среднегодовое количество осадков составляет 520 мм, большая их часть приходится на летний период.

***1.3. Экономическая характеристика Причулымского сельсовета***

Экономическая база сельсовета представлена одним сельскохозяйственным предприятием (крестьянско-фермерское хозяйство) и организациями обслуживающей отрасли.

Общая численность занятых в экономике территории насчитывает 271 человек. Кадры сельскохозяйственного предприятия составляют 35,8% от всех занятых в экономике и 64,2% в сфере обслуживания (учреждения здравоохранения, культуры, библиотеки, образовательные учреждения, связь, торговля, организация ЖКХ, органы местного самоуправления).

Общая численность занятых в экономике насчитывает 271 человек, из них 35,8% работает на предприятиях и в организациях, составляющих основу экономической базы сельсовета и 64,2% - в сфере обслуживания населения.

Около 68% трудоспособного населения сельского совета – 667 человек – не участвует в экономике, что является следствием специфики занятости значительной части сельского населения в личном подсобном хозяйстве, а также отсутствием мест приложения труда.

Предполагается к расчётному сроку создание дополнительных рабочих мест до 480.В том числе в градообразующей отрасли – 283 рабочих места, в обслуживающих отраслях 196 мест.

В структуре жилищного фонда значительную долю занимает частный малоэтажный усадебный жилищный фонд. Уровень обеспеченности жильём низкий: 15,5 м2 общей площади квартир на 1 человека, в то время как в среднем по району – 19,7м2 на человека.

Уровень обеспеченности объектами культурно-бытового обслуживания удовлетворительный, но при этом состояние объектов обслуживания не отвечает современным требованиям: многие здания приспособлены, имеют высокую степень износа, материально – техническое оснащение неудовлетворительное.

В сельсовете не хватает спортивных объектов, магазинов, нет предприятий бытового обслуживания.

Уровень жизни не высокий, как и по всей территории Ачинского района. Для неработающего населения в муниципальном образовании сельсовета основными источниками доходов являются пенсии и социальные пособия. Удельный вес пенсионеров на территории сельсовета составляет 21,7% от общей численности населения, что создаёт дополнительные сложности в связи с необходимостью предоставления социальных гарантий, требующих финансового обеспечения.

Уровень хозяйственного использования природно - ресурсного потенциала для формирования многоотраслевого промышленного комплекса на территории сельсовета отстаёт от возможностей района. Агроклиматические условия территории Причулымского сельсовета позволяют успешно развивать сельское хозяйство и обеспечивать потребность в сельхозпродуктах население территории сельсовета и района.

Наличие на территории аграрного сектора и зоны, богатой лесными ресурсами благоприятствуют развитию пищевой и перерабатывающей отраслей, а также лесной и деревообрабатывающей промышленности. На территории имеются свободные трудовые ресурсы. Также на территории сельсовета имеются ресурсы для размещения нового жилищного строительства, объектов соцкультбыта.

Достаточно комфортная среда проживания населения, близость районного центра, транспортная доступность создают условия для стабильного развития населённых пунктов муниципального образования Причулымский сельсовет.

Основными социально-экономическими и градостроительными проблемами сельсовета являются:

* низкая занятость населения;
* неудовлетворительное состояние жилищного фонда и его отсутствие (45% строений с износом более 65%);
* плохое благоустройство и санитарное состояние населённых пунктов;
* неудовлетворительное состояние учреждений культуры и здравоохранения;
* отсутствие магазинов в малых населённых пунктах (даже с населением свыше 100 человек);
* неудовлетворительное состояние инженерных сетей (тепло- и водоснабжения) и их отсутствие на большей части территории сельсовета;
* неудовлетворительное состояние шахтных колодцев для забора питьевой воды;
* качество питьевой воды не соответствует стандарту;
* плохое состояние дорог на территории в населённых пунктах;
* угроза разрушений в результате отсутствия инженерной защиты русла р.Чулым и дамбы пруда;
* на территории сельсовета нет предприятий, оказывающих населению услуги по вывозу КБО, ЖБО.
* рост количества несанкционированных свалок в населённых пунктах и их окрестностях.

В связи с проведением мероприятий по реализации программ социально-экономического развития территории на перспективу предполагается увеличение занятости населения в экономике за счёт:

* развития малого и среднего бизнеса в пищевой отрасли промышленности;
* развития агропромышленного комплекса;
* развития обслуживающих отраслей в результате строительства объектов социальной сферы.

В связи с планируемым расширением производства на перспективу закладывается градостроительным планом муниципального образования расширение населённых пунктов. В результате произойдёт ряд изменений:

* частичное расширение существующих границ населённых пунктов;
* перевод части земель сельскохозяйственного назначения в земли населённых пунктов и земли промышленности, транспорта и другого назначения.

**4. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

Развитие транспортной инфраструктуры Причулымского сельсовета является необходимым условием улучшения качества жизни населения в поселении.

Транспортная инфраструктура муниципального образования Причулымского сельсовета является составляющей инфраструктуры Ачинского района Красноярского края.

Ачинский район, являющийся пригородным районом г.Ачинска, имеет развитую сеть путей сообщения – железнодорожный, автомобильный, трубопроводный, которыми район связан с краевым центром и другими районами края и страны.

Транспортная освоенность района оценивается как высокая. Плотность автодорог в районе с твёрдым покрытием составляет 111,2 км/1000 кв.км территории.

Сельсовет имеет выгодное транспортное положение с точки зрения круглогодичной транспортной доступности, а также близости к г.Ачинску – административному центру района и крупному промышленному и транспортному узлу, что способствует развитию транспортных связей сельсовета. А так как восточной границей сельсовета является река Чулым, имеется водный транспорт, но он задействован только в местных перевозках. Южная граница сельсовета проходит в широтном направлении и примыкает к Транссибирской железнодорожной магистрали, которая вместе с автодорогой федерального значения М-53 «Байкал» и двумя нитками нефтепровода «Омск-Иркутск»и «Анжеро-Судженск-Красноярск-Иркутск», образует транспортный коридор, связывающий Европейскую часть страны с Дальним Востоком, проходя через г. Ачинск и краевой центр г.Красноярск

Восточнее центра сельсовета (п.Причулымский) расположены аэропорты: в 145 км междугородных и российских авиалиний: «Красноярск-Емельяново» и «Черемшанка» в 8 км - местных воздушных линий «Ачинск».

Плотность автомобильных дорог общего пользования на территории Причулымского сельсовета с твёрдым покрытием составляет 153,4 км/1000кв.км -36,8 км (по району – 18,2 км).

От административного центра района все населённые пункты сельсовета расположены в пределах 1 часовой доступности, кроме д.Слабцовка и д.Зеленцы. От центра сельсовета все населённые пункты территории расположены в 30 минутной доступности, кроме д.Зеленцы, д.Слабцовка и с.Ивановка.

Населённые пункты сельсовета связаны с районным центром автобусным сообщением.

На территории сельсовета размещены 9 населенных пунктов: п. Причулымский (855 чел), д. Борцы (116 чел.), с. Ивановка (17 чел), д. Крещенка (42 чел), д. Курбатово (110 чел.), д. Нагорново (329 чел.), д. Слабцовка и д. Зеленцы (56 чел.), д. Сосновое Озеро (282 чел).

Таблица № 1

*Удалённость населённых пунктов от административного центра*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Населённые пункты | Удалённость от административного центра района (км) | Удалённость от административного сельсовета (км) |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. | п.Причулымский | 30 |  |
| 2. | д.Сосновое Озеро | 18 | 13 |
| 3. | д.Сосновое Озеро (ж/д разъезд 3907 км) | 15 | 16 |
| 4. | д.Курбатово | 30 | 4 |
| 5. | д.Нагорново | 33 | 3 |
| 6. | д.Борцы | 48 | 18 |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 7. | д. Крещенка | 58 | 28 |
| 8. | с. Ивановка | 60 | 30 |
| 9. | д. Слабцовка | 67 | 37 |
| 10. | д. Зеленцы | 69 | 39 |

***Железнодорожный транспорт***

Железнодорожный транспорт для Причулымского района имеет транзитное значение. Транссибирская магистраль примыкает к южной границе сельсовета. На его территории нет железнодорожных станций, но имеются два остановочных пункта (Нагорново и Подсобное хозяйство).

Ближайшими станциями являются станции Ачинск-I и Ачинск-II Ачинского железнодорожного узла, являющегося одним из крупных узлов Красноярского края.

Из общего объема перевозок 80% составляют транзитные грузы. К основным, прибывающим грузам относятся нефтяные и уголь, а к отравляющимся - нефтяные и минерально-строительные. По станциям Ачинского железнодорожного узла перевозится более 1,0млн. пассажиров в год. Из них на пригородных сообщениях – 60%, на местных - 31% и на прямых – 9%.

По участку «Боготол-Ачинск» проходит ежесуточно 89 пар поездов, в том числе пассажирских 30,5 пар, электропоездов 4+2,5 пары, грузовых 52 пары.

На перспективу значительного увеличения объема перевозок на железнодорожном транспорте не ожидается. Возможно строительство и реконструкция железнодорожных устройств.

***Воздушный транспорт***

В 8 км юго-восточнее центра сельсовета расположено ООО «Аэропорт «Ачинск», утвержденное на неограниченный срок и зарегистрированное, как аэропорт местных воздушных линий (МВЛ), 4 класса с аэродромом класса – В.

Удобное географическое положение аэродрома определило его важную роль в качестве транзитного и перевалочного пункта в центре Сибири, тем более расположенного возле крупного промышленного г.Ачинска.

К основным уставным видам деятельности относится выполнение заказных работ по применению авиации в отраслях экономики, выполнение заказных рейсов по перевозке грузов и пассажиров на внутренних авиационных линиях.

Основными заказчиками услуг являются: Министерство по природным ресурсам, предприятия агропромышленного комплекса, геодезические экспедиции.

Аэродром имеет взлетно-посадочную полосу с асфальтобетонным покрытием (ИВПП) 2300х42 м, перрон 150х60 м, места стоянок для Ан-2 – 18 шт., для Як-40 – 3 шт., для вертолетов Ми-8 – 1шт.

Аэропорт имеет весь комплекс необходимых зданий и сооружений, оборудован радио - средствами, обеспечивающими прием и выпуск самолетов в светлое время суток с метеоминимумом 100х150 метров. Метеоусловия в районе аэропорта почти не имеют сезонных аномалий.

В СТП Ачинского района предлагается вынос Ачинского аэропорта на площадку в южном направлении от г. Ачинска.

***Водный транспорт***

В настоящее время водный транспорт развит слабо и задействован только в местных перевозках. Для судоходства используется 40 км протяженности реки от пристани АГК до пристани Новобирилюссы. Средняя продолжительность навигации составляет 176 дней. Ачинский речной порт перевозит песчано-гравийную русловую смесь на расстояние 10 км.

Также, река используется для судоходства индивидуальными маломерными судами.

На перспективу изменений в использовании водного транспорта не ожидается.

***Трубопроводный транспорт***

Юго-восточную часть территории сельсовета пересекают участки нефтепроводов: «Омск-Иркутск» (диаметром 720 мм) и «Анжеро-Судженск – Красноярск» (диаметром 1020 мм), транспортирующие нефть Западно-Сибирского месторождения в восточном направлении на Ачинский и восточные нефтеперерабатывающие заводы.

Нефтепроводы проходят параллельно Транссибирской магистрали и автодорожной трассе М-53 «Байкал. В Ачинске находится нефтеперекачивающая станция.

Согласно инвестиционного проекта «Строительство магистрального газопровода «Проскоково-Иркутская область» отраженного в схеме территориального планирования Красноярского края, выполненного ОАО «Газпром промгаз», по территории Ачинского района намечено прохождение сети газопроводов. Строительство газораспределительной станции намечено в г. Ачинске.

Магистральный газопровод по территории сельсовета не проходит.

По предварительной схеме, в сельсовете будут газифицированы сетевым природным газом 4 населённых пункта: Причулымский, Нагорново, Курбатово и Сосновое озеро. Между указанными населёнными пунктами пройдут межпоселковые газопроводы.

Населённые пункты, не охваченные газоснабжением сетевым природным газом, могут быть газифицированы с использованием сжатого или сжиженного природного газа.

***Автомобильный транспорт***

По сельсовету проходит 2 автобусных маршрута: «Ачинск – Нагорново» и «Ачинск – Слабцовка».

Протяжённость маршрута «Ачинск – Нагорново» составляет 43,5 км, промежуточные остановочные пункты: д. Сосновое озеро, д. Курбатово, п. Причулымский. Дни следования – 3-ий, 5-ый, 7-ой утром, вечером автобус «Ачинск-Слабцовка». В вечернее время 2-ой, 4-ый, 6-ой дни. В утренние часы можно добраться в эти дни на маршруте «Ачинск- Слабцовка».

Протяжённость маршрута «Ачинск – Слабцовка» - 70,8км. Промежуточные остановочные пункты: д.Сосновое Озеро, д.Курбатово, П.Причулымский, д.Нагорново, д.Борцы, д.Крещенка, с.Ивановка, д.Слабцовка.

Дни следования утром: 1-ый, 2-ой, 4-ый, 6-ой дни. В вечернее время 1-ый, 3-ий, 5-ый, 7-ой дни.

Автомобильный парк Ачинского района на 01.01.2007 года, по данным ГУВД по Красноярскому краю УГИБДД, составлял 22468 единиц, в том числе автомобилей 22374. Грузовых автомобилей в районе зарегистрировано 1757 единиц, легковых – 21185, автобусов – 432, мототранспорта – 94.

Уровень автомобилизации индивидуальными легковыми машинами составляет по району 175 машин на 1 тыс. человек, грузовыми – 14 машин на 1 тыс. человек..

Исходя из этого в населённых пунктах ориентировочно может находиться до 300 легковых автомобилей и до 30 грузовых.

На расчетный срок, в соответствии с СП 42.13330.2011 уровень автомобилизации по сельсовету принимается 350 легковых автомобилей индивидуальных владельцев на 1000 жителей, в том числе на 1 очередь 300 автомобилей.

Следовательно, в населенных пунктах сельсовета может находиться на расчетный срок до – 646 легковых автомобилей индивидуальных владельцев, в том числе на 1 очередь до 511 легковых автомобилей индивидуальных

***Транспортные инженерные сооружения***

К транспортным инженерным сооружениям относятся переходы и переезды через водотоки и другие сооружения, а также устройства для хранения и обслуживания транспортных средств – гаражи, автостоянки для временного хранения автомобилей, автозаправочные станции, станции технического обслуживания автомобилей.

На территории сельсовета, на автодороге «Байкал-Слабцовка», размещается два железобетонных мостовых сооружения в удовлетворительном состоянии:

- мост на 17+850 км, через р.Кирюшкина, длиной 36,91м, год постройки 1998, габарит Г-8,05+2х0,71;

- мост на 38+0,50 км через р.Улуй длиной 36,62м, год постройки – 1999, габарит Г-8,03+2х0,85.

Автозаправочных станций на территории сельсовета нет. СТО на территории тоже нет, только в г.Ачинске.

***Автомобильные дороги***

По территории Причулымскогго сельсовета проходят автодороги межмуниципального значения «Большой Улуй-Бычки-Борцы» и «Байкал-Слабцовка».

Дорога «Большой Улуй-Бычки-Борцы» выходит на дорогу «Байкал-Слабцовка» и обеспечивает связь населённых пунктов Большеулуйского района, расположенных на левом берегу р.Чулым на внешнюю сеть Красноярского края. Через р.Чулым в Большеулуйском районе нет круглогодичных мостовых переходов.

**Таблица № 2**

***Автомобильные дороги муниципального значения***

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование | Длина,км | покрытие | | | Интенсивность автомо-билей в сутки | Катего- рия |
| а/бетонное | щебёноч-но- гравийное | грунтовая |
| 1 | Большой Улуй-Бычки-Борцы | 7,55 |  | 7.55 |  | 63 | У |
| 2 | «Байкал»-Слабцовка | 52,15 | 39,12 | 13,03 |  | 1061 | 1У |
|  | Итого: | 59,7 | 39.12 | 20,58 |  |  |  |

Все населённые пункты Причулымского сельсовета застроены индивидуальными домами с приусадебными участками. Население индивидуальный транспорт хранит в гаражах, рассоложенных на приусадебных участках. Транспорт муниципальных учреждений и других предприятий и организаций хранится в гаражах, расположенных на территориях предприятий и организаций. Дополнительных общих автостоянок и гаражных кооперативов для личного автотранспорта не требуется.

Протяжённость меж поселенческих автодорог общего пользования на территории сельсовета составляет 59,7 км, все дороги имеют твёрдое покрытие, шириной 5-6 м и находятся в удовлетворительном состоянии.

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Причулымского сельсовета. Они связывают территорию сельсовета с соседними территориями, районным центром, обеспечивают жизнедеятельность муниципального образования, во многом определяют возможности развития сельсовета, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. Сеть внутренних автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Улично-дорожная сеть Причулымского сельсовета представляет собой сложившуюся сеть улиц и проездов, обеспечивающих внешние и внутренние связи на территории муниципального образования с производственной зоной, с кварталами жилых домов, с общественной зоной.

В составе улично-дорожной сети выделены улицы и дороги следующих категорий:

* поселковые дороги, по которым осуществляется транспортная связь населенного пункта с внешними дорогами;
* главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром;
* улицы в жилой застройке (жилые улицы). По этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;
* пешеходные улицы – по ним осуществляется связь с учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественного центра.

Общая протяжённость автомобильных дорог и улично-дорожной сети сельсовета составляет – 100,41 км. К расчётному сроку планируется увеличение до 115,69км. Общая протяжённость межселенной улично-дорожной сети сельсовета (вне населённых пунктов) на расчётный срок увеличится на 6,0км (подъезд к зоне отдыха северо-восточнее д.Нагорново) и претерпит качественные изменения. Всего вместе с населёнными пунктами, необходимо реконструировать 40,56 км дорог. По межселенным дорогам необходимо реконструировать до расчётного срока 7,5км автодорог.

Основные проблемы дорожного комплекса территории Ачинского района и в том числе Причулымского сельсовета заключаются в том, что в связи с недостаточным финансированием дорожной отрасли Красноярского края, транспортно-эксплуатационное состояние дорог не отвечает требованиям, предъявляемым к автомобильным дорогам общего пользования и требует реконструкции.

Основные задачи, стоящие перед районом и сельсоветом в области развития автомобильных дорог – это реконструкция дорог с приведением технического состояния в соответствие с интенсивностью движения, обустройство и ремонт дорог для обеспечения жизнедеятельности населённых пунктов в связи с ростом уровня автомобилизации

На территории сельсовета существует проблема по обеспечению жителей транспортными услугами междугороднего характера. Транспортное обслуживание населения осуществляется по графику, который не устраивает население отдалённых населённых пунктов. Это маршрут автобуса «Ачинск-Слабцовка».

Существует проблема износа транспортного парка осуществляющего перевозки. Большинство передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения.

Проектирование системы общественного транспорта должно полностью отвечать требованиям, предъявляемым в части, касающейся обеспечения доступности объектов общественного транспорта для населения, и, в том числе, для его мало мобильных групп. Общественный транспорт доложен упростить перемещение населения из населенного пункта к другому населённому пункту, районному и краевому центру.

Перераспределение основных транспортных направлений в рассматриваемом периоде не планируется.

Улично-дорожная сеть является основным образующим элементом транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры населенных пунктов. Развитие дорожной сети и инфраструктурных объектов в комплексном развитии сельсовета является одним из наиболее социально-значимых вопросов.

Дальнейшее совершенствование улично-дорожной сети должно осуществляться путем реализации мероприятий по реконструкции существующих улиц, строительству улиц и дорог на территории новой застройки.

Формирующие улично-дорожную сеть муниципального образования, основные улицы и улицы в жилой застройке должны быть благоустроены, иметь асфальтовое или щебёночное покрытие и тротуары.

**Таблица № 3**

***Характеристика автомобильных дорог местного значения***

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование улицы | Протя-жен-ность (м) | Покрытие | Освеще-ние на улице | Техни-ческая группа | Дорожные знаки |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| **д.Сосновое Озеро** | | | | | | |
| 1 | Советская | 800 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| 2 | Трактовая | 1100 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| 3 | Коммунаров | 300 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| 4 | Пушкина | 570 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| 5 | Новая | 200 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| **д.Курбатово** | | | | | | |
| 1 | Подъезд к деревне | 650 | щебеночное | нет | 4 |  |
| 2 | Центральная | 1800 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| 3 | Набережная | 600 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| 4 | Луговая | 2000 | грунтовое |  | 4 |  |
| 5 | Новая | 300 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| 6 | Садовая | 200 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| 7 | Лесная | 500 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| 8 | Солнечная | 300 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| 9 | Цветочная | 500 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| 10 | Переулок (дорога до водонапорной башни) | 200 | грунтовое |  | 4 |  |
| 11 | Дорога до кладбища | 300 | грунтовое | нет | 4 |  |
| **п.Причулымский** | | | | | | |
| 1 | Лесная | 800 | щебеночное | имеется | 4 |  |
| 2 | Ленина | 400 | асфальтобетонное | имеется | 4 |  |
| 3 | Садовая | 300 | асфальто-бетонное | имеется | 4 |  |
| 4 | Северная | 1000 | щебеночное | имеется | 4 |  |
| 5 | Школьная | 350 | асфальто-бетонное | имеется | 4 |  |
| 6 | Набережная | 750 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| 7 | Пушкинская | 200 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| 8 | Медицинская | 540 | асфальто-бетонное | имеется | 4 |  |
| 9 | Щетинкина | 800 | асфальто-бетонное | имеется | 4 |  |
| 10 | Восточная | 700 | асфальто-бетонное | имеется | 4 |  |
| 11 | Комсомольская | 300 | асфальто-бетонное | имеется | 4 |  |
| 12 | Просвещения, в том числе  с 0 до 400  с 400 до 550 | 400  150 | асфальто-бетонное  грунтовое | имеется | 4  4 |  |
| 13 | Спортивная | 170 | асфальто-бетонное | имеется | 4 |  |
| 14 | пер. Садовый | 170 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| 15 | Кооперативная | 300 | асфальто-бетонное | имеется | 4 |  |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 16 | от а/д Ачинск-Слабцовка до ул. Просвещения | 300 | грунтовое | нет | 4 |  |
| 17 | дорога до водонапорной башни ул. Просвещения | 150 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| 18 | дорога до водонапорной башни ул. Школьная | 200 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| **д.Борцы** | | | | | | |
| 1 | подъезд к деревне | 300 | асфальто-бетонное | нет | 4 |  |
| 2 | Центральная | 1100 | асфальто-бетонное | имеется | 4 |  |
| **д.Крещенка** | | | | | | |
| 1 | подъезд к деревне | 400 | гравийно-щебенистое | нет | 4 |  |
| 2 | Центральная | 2000 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| **с.Ивановка** | | | | | | |
| 1 | подъезд к деревне | 600 | гравийно-щебенистое | нет | 4 |  |
| 2 | Центральная | 1000 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| **д.Слабцовка** | | | | | | |
| 1 | Центральная | 900 | гравийно-щебенистое | имеется | 4 |  |
| 2 | Хуторская | 1100 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| 3 | Речная | 400 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| **д.Зеленцы** | | | | | | |
| 1 | улица б/н | 500 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| **д.Нагорново** | | | | | | |
| 1 | подъезд к деревне | 200 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| 2 | Пушкинская | 800 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| 3 | Уланова | 1000 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| 4 | пер.Улановский | 200 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| 5 | Советская | 2000 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| 6 | Песочная | 100 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| 7 | Набережная | 650 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| 8 | Микрорайон | 300 | грунтовое | имеется | 4 |  |
| 9 | Щетинкина | 400 | грунтовое | имеется | 4 |  |
|  | **Итого:** | **33000** |  |  |  |  |

Особенностью муниципального образования является отсутствие транспортных потоков, проходящих через его территорию. Необходимость организации обходного транзитного движения отсутствует.

Развитие экономики сельсовета во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети внутренних автомобильных дорог общего пользования.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения сельсовета, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Причулымского сельсовета, поэтому совершенствование сети внутренних автомобильных дорог общего пользования имеет важное значение для сельсовета.

Развитие дорожной сети позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту сельсовета.

Наиболее важной проблемой развития сети автомобильных дорог сельсовета являются внутренние автомобильные дороги общего пользования.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог.

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Проведенный анализ эффективности работ по текущему ремонту и ремонту путем замены верхнего слоя покрытия показывает, что при объеме работ, превышающем 20% от общей площади покрытия, текущий ремонт является неэффективным, поэтому в Программе предпочтение отдается капитальному ремонту.

Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков «недоремонта».

В условиях ограниченных финансовых средств перед администрацией сельсовета стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Применение программно-целевого метода в развитии внутренних автомобильных дорог общего пользования Причулымского сельсовета позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

* риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;
* риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания внутренних автомобильных дорог общего пользования;
* риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту внутренних автомобильных дорог в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

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

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете муниципального образования эксплуатационное состояние значительной части улиц сельсовета по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц и замене уличных осветительных приборов.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2032 году увеличится. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2032 году также увеличится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения.

Около 82 % протяженности автомобильных дорог местного значения не соответствует нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию, что приводит к повышению себестоимости автомобильных перевозок и снижению конкурентоспособности продукции предприятий.

Более 30% автомобильных дорог местного значения не имеет твердого покрытия.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения муниципального образования и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития Причулымского сельсовета.

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью национальных задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни, содействия региональному развитию.

Одним из главных направлений демографической политики, в соответствии с Концепцией демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, обозначено снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе в результате дорожно-транспортных происшествий.

Цели повышения уровня безопасности транспортной системы, сокращения темпов роста количества дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, числа пострадавших и погибших в них обозначены и в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

Таким образом, задачи сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения за счет повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и, как следствие, сокращение демографического и социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий согласуются с приоритетными задачами социально-экономического развития Российской Федерации в долгосрочной и среднесрочной перспективе и направлены на обеспечение снижения темпов убыли населения Российской Федерации, создание условий для роста его численности.

В ближайшие годы ожидается прирост парка автотранспортных средств.

При условии сохраняющейся улично-дорожной сети Причулымском сельсовете, предполагается увеличение интенсивности дорожного движения и соответственно количества дорожно-транспортных происшествий.

Фактором риска, оказывающим влияние на результаты программы и на который участники программы не могут оказать непосредственного влияния, является рост количества дорожно-транспортных происшествий с участием водителей, стаж управления которых транспортным средством, менее 3-х лет. Уровень подготовки водителей остается низким и требует принятия мер на федеральном уровне.

В качестве мероприятий программы, направленных на управление рисками, их своевременное выявление и минимизацию предлагается развитие систем фото- и видео фиксации нарушений правил дорожного движения на территории Причулымского сельсовета и развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимо продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

Перечисленные проблемы автодорожного комплекса муниципального образования ставят в число первоочередных задач реализацию проектов по улучшению транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них, приведение технических параметров и уровня инженерного оснащения дорог в соответствие с достигнутыми размерами интенсивности движения.

**5. Перспективы развития транспортной инфраструктуры**

Прогнозирование развития транспортной инфраструктуры опирается на анализ демографической ситуации на территории, процессов рождаемости и смертности, миграции населения, анализ структуры населения, поскольку основная цель транспортной инфраструктуры - это удовлетворение потребностей населения.

Для расчетов численность населения принята в соответствии с генеральным планом муниципального образования Причулымский сельсовет. Динамика изменения численности населения Причулымского сельсовета по данным Всероссийской переписи населения 1989 года – 1627 человек. В 2002 году – 1645 человек. Прирост составил 31 человек. В 2010 году – 1615 человек. Снижение численности населения на 30 человек к уровню 2002 года и на 12 человек к уровню 1989 года.

**Таблица № 4**

***Динамика численности населения***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Годы | Численность населения (человек) | Общий прирост, снижение  (-)тыс.чел |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. | Перепись 1989 года | 1627 |  |
| 2. | 01.01.1992 | 1588 | - 39 |
| 3. | 01.01.1996 | 1573 | -15 |
| 4. | 01.01.1998 | 1669 | 96 |
| 5. | 01.01.2000 | 1614 | -55 |
| 6. | Перепись 2002 года | 1645 | 31 |
| 7. | 01.01.2004 | 1528 | -117 |
| 8. | 01.01.2005 | 1559 | 31 |
| 9. | 01.01.2006 | 1552 | -7 |
| 10. | 01.01.2007 | 1586 | 34 |
| 11. | 01.01.2008 | 1621 | 35 |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 12. | 01.01.2009 | 1606 | -15 |
| 13. | 01.01.2010 | 1615 | 9 |
| 14. | 01.01.2011 | 1523 | -92 |
| 15. | 01.01.2012 | 1729 | 206 |
| 16. | 01.01.2013 | 1813 | 84 |
| 17. | 01.01.2014 | 1799 | -14 |
| 18. | 01.01.2015 | 1814 | 15 |
| 19. | 01.01.2016 | 1807 | -7 |
| 20. | 01.01.2017 | 1814 | 7 |
| 21. | 01.01.2018 | 1788 | -26 |

Как видно из приведённых данных, Причулымский сельсовет не имеет чёткой тенденции изменения численности населения. В целом, несмотря на значительные колебания, за период 1989 -2009 годов (20лет) численность населения территории осталась на том же уровне. Начиная с 2007 года зафиксирован естественный прирост населения в среднем 5 человек ежегодно. Значительное влияние на движение населения оказывает миграция. Ежегодно на территорию сельсовета приезжают в среднем 60 – 65 человек, выезжают 40 – 45 человек. Плотность населения на 1 кв.км. составляет 4,15 чел.

Демографическая ситуация в муниципальном образовании характеризуется невысокой рождаемостью – 8,05 человек на 1000 жителей в Причулымском сельсовете (когда на 1000 жителей в Ачинском районе приходится 15,8 человек) и невысокой по сравнению с районными показателями смертностью – 6,2 человек на 1000 жителей против 16,1 человек на 1000 жителей в Ачинском районе.

Миграционный прирост населения территории сельсовета за последние 5 лет составил – 6,3 человек на 1000 жителей. По району этот показатель составил – 35,3 человек на 1000 жителей.

Таким образом, существенной особенностью динамики демографических процессов, имеющих определяющее значение для прогнозирования численности населения, является относительное постоянство абсолютных показателей естественного движения и нестабильность механического движения.

Возрастная структура населения территории сельсовета на первую очередь и на перспективу будет характеризоваться незначительным снижением доли лиц в возрасте моложе трудоспособного и трудоспособного возраста при небольшом росте доли населения старше трудоспособного возраста.

Архитектурно – планировочная структура Причулымского сельсовета, предполагаемая проектом генплана, определена современными градостроительными требованиями, максимальным учётом всех влияющих на организацию застройки факторов для создания развитой инфраструктуры и обеспечения жителей наилучших условий проживания.

Жилищный фонд сельсовета в настоящее время составляет 25,0 тыс.кв.м. общей площади, при жилищной обеспеченности 15,5 кв.м. на человека. Для нового жилищного строительства на территории предусматривается 1 -2 этажная усадебная застройка, преимущественно в деревянном и кирпичном исполнении, с земельным участком 12 - 15 соток Минимальный размер обеспечения одного жителя в среднем по сельсовету предусматривается как 24 кв.м. общей площади жилых помещений. Максимальный размер – 29 кв.м.

Для достижения цели по развитию современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, необходимо решить задачу, связанную с увеличением протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям. Это позволит увеличить пропускную способность дорожной сети, улучшить условия движения автотранспорта и снизить уровень аварийности за счет ликвидации грунтовых разрывов, реконструкции участков автомобильных дорог местного значения, имеющих переходный тип проезжей части.

Для достижения цели по повышению доступности услуг транспортного комплекса для населения в области автомобильных дорог необходимо решить задачу, связанную с созданием условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения. Строительство капитального моста через р.Чулым за счёт федерального и краевого бюджета.

Для достижения цели по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в области автомобильных дорог необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах местного значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети и транспортной безопасности дорожного хозяйства. Дороги местного значения сельсовета в направлениях движения пешеходов необходимо оборудовать средствами снижения скоростей, средствами регулировки движения, тротуарами.

Целью программы в области безопасности дорожного движения является сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий. Условиями ее достижения является решение следующих задач:

* снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;
* развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях - спасение жизней;
* развитие систем фото- и видео фиксации нарушений правил дорожного движения.

***Основные ожидаемые конечные результаты реализации программы:***

* сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести последствий;
* создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети на территории Причулымского сельсовета.

***Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:***

На первую очередь:

* расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
* ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
* резервирование земельных участков для новых автодорог и транспортных развязок;
* строительство улично-дорожной сети на территории районов нового жилищного строительства;
* Ежегодное проведение оценки технического состояния и диагностики автомобильных дорог улично- дорожной сети на территории Причулымского сельсовета с целью определения:

- степени соответствия улично-дорожной сети требованиям постоянных (незначительно меняющихся в процессе эксплуатации или меняющихся после реконструкции и капитального ремонта) параметров и характеристик автомобильной дороги;

- степени соответствия требованиям переменных параметров и характеристик автомобильной дороги, организации и условий дорожного движения, изменяющихся в процессе эксплуатации автомобильной дороги (эксплуатационное состояние автомобильной дороги);

- объём и вид повреждений проезжей части, земляного полотна и системы водоотвода, искусственных дорожных сооружений, элементов обустройства дороги и технических средств организации дорожного движения;

- совокупности показателей, влияющих на эффективность и безопасность работы автомобильного транспорта, отражающих интересы пользователей и степень влияния на окружающую среду;

- средней скорости движения транспортного потока;

- безопасность и удобство движения транспортного потока;

- пропускной способности и уровня загрузки автомобильной дороги движением;

- среднегодовой суточной интенсивности движения и состава транспортного потока;

- способности дороги пропускать транспортные средства с допустимыми для движения осевыми нагрузками, общей массой и габаритами;

- степени воздействия автомобильной дороги на окружающую среду.

На расчётный срок:

* дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Красноярского края;
* упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах сельсовета, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
* проектирование и строительство транспортных развязок в 1 уровне;
* строительство новых главных и основных автодорог;
* строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в поселении;

Развитие транспорта на территории муниципального образования должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

**6. Система программных мероприятий**

Основными факторами, определяющими направления разработки и последующей реализации Программы, являются:

* тенденции социально-экономического развития сельсовета, характеризующиеся незначительным повышением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания и промышленности;
* состояние существующей системы транспортной инфраструктуры;
* перспективное строительство малоэтажных домов, направленное на улучшение жилищных условий граждан.

Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение комплекса взаимоувязанных мероприятий.

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог, ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожного покрытия проезжей части, реконструкции искусственных сооружений для приведения их характеристик в соответствие с параметрами автомобильных дорог на соседних участках, повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности

В рамках задачи, предусматривающей меры по обеспечению устойчивого функционирования автомобильных дорог общего пользования местного значения, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задач муниципального заказчика Программы, направленные на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства муниципальной собственности, установление придорожных полос автомобильных дорог местного значения и обозначение их на местности, информационное обеспечение дорожного хозяйства, выполнение работ и оказание услуг, направленных на обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения, выполнение работ и оказание услуг, направленных на правовое обеспечение реализации Программы.

Основой эффективной реализации мероприятий программы является точность и своевременность информационного обеспечения всех ее участников.

Основными задачами мероприятия по информационному обеспечению являются:

* создание и поддержание единого информационного пространства в целях надежного управления дорожным хозяйством и эффективного контроля за деятельностью дорожных организаций и предприятий, привлеченных к выполнению мероприятий программы, а также повышения качества обслуживания пользователей дорог;
* обеспечение дорожных организаций необходимой информацией по реализации мероприятий программы;
* информирование населения о ходе выполнения программы и ее итогах, а также разъяснение ее целей и задач.

Программой даются предложения по формированию сети магистральной улично-дорожной сети в соответствие с действующими нормативами.

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах сельского населенного пункта и сельского сельсовета принимаются в соответствии со СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

**Таблица № 5**

***Параметры уличной сети в пределах сельсовета***

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Категория сельских улиц и дорог | Основное назначение | Расчётная скорость движения, км/ч | Ширина полосы движения, м | Число полос движения | Ширина пешеходной части тротуара, м |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Поселковая дорога | Связь сельского сельсовета с внешними дорогами общей сети | 60 | 5 | 2 | - |
| Главная улица | Связь жилых территорий с общественным центром | 40 | 6 | 2 | - |
| Улица в жилой застройке: |  |  |  |  |  |
| основная | Связь внутри жилых территорий с главной улицей по направлениям с интенсивным движением | 40 | 6,0 | 2 | - |
| второстепенная  (переулок) | Связь между основными жилыми улицами | 30 | 4,0 | 1 | - |
| проезд | Связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей | 20 | 2,75 – 3,0 | 1 | - |
| Хозяйственный проезд, скотопрогон | Прогон личного скота и проезд грузового транспорта к приусадебным участкам | 30 | 4,5 | 1 | - |

В основу построения улично-дорожной сети положена идея увеличения числа связей между существующими и планируемыми районами на территории сельсовета.

В соответствии с уровнем в иерархии улиц должен быть выполнен поперечный профиль каждой из них.

Неизменными должны остаться ширина проезжих частей, типы развязок и основные направления движения. При подготовке комплексной транспортной схемы муниципального образования эти поперечные профили и схемы развязок могут быть откорректированы.

При проектировании улиц и дорог в районах нового жилищного строительства необходимо соблюдать проектную ширину улиц в красных линиях, что позволит избежать в дальнейшем реализации дорогостоящих мероприятий по изъятию земельных участков и сноса объектов капитального строительства с целью расширения улиц. Проектируемые улицы должны размещаться таким образом на рельефе, чтобы было выполнено требование соблюдения нормативных уклонов. Необходимо уделять особое внимание проектированию и строительству основных улиц в условиях наличия сложных геоморфологических факторов.

Организация мест стоянки и долговременного хранения транспорта на территории сельсовета осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей сельсовета.

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и агропромышленной зоне сельсовета. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

1. обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства (весь период);

2. строительство автостоянок около объектов обслуживания (весь период);

3. организация общественных стоянок в местах наибольшего притяжения (первая очередь – расчётный срок).

Программой предусматривается система велосипедных дорожек и пешеходных улиц.

Программой предусматривается создание без барьерной среды для мало мобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесённых к созданию без барьерной среды.

Мероприятия по данному разделу:

1. формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением (расчётный срок - перспектива);

2. устройство велодорожек в поперечном профиле магистральных улиц (расчётный срок – перспектива);

3. обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию без барьерной среды (весь период).

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы три основные составляющие:

* конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
* высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
* создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом (в противном случае конкурентной среды не будет).

В рамках задачи, предусматривающей создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, предусмотрены мероприятия, направленные на формирование устойчивых транспортных связей с соседними населенными пунктами, муниципальными образованиями, дорогами регионального и федерального значения.

Таким образом, мероприятиями Программы в части развития внешнего транспорта будут следующие:

1. учет в территориальном планировании муниципального образования мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период);

2. обеспечение при разработке проектов планировки и межевания резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог (весь период);

3. обеспечение соблюдения режима использования полос отвода и охранных зон железных дорог и автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период) в рамках полномочий органов местного самоуправления.

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Доля средств на реализацию планируемых мероприятий по обеспечению безопасности дорог общего пользования Причулымского сельсовета составит 10% от общей суммы капитальных вложений, предусмотренных настоящей Программой.

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных переходов, освещения участков автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, светофоров, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

Внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам федерального значения, позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности предусматривают меры по антитеррористической защищенности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и внедрению современного оборудования и технологий обеспечения безопасности.

Достижение целей повышения безопасности дорожного движения на территории планируется за счет реализации следующих мероприятий:

* проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ;
* обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;
* повышение безопасности школьных автобусов;
* развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах;
* проведение проверок знаний ПДД водителями, осуществляющими пассажирские перевозки, во время государственного технического осмотра юридических лиц;
* обеспечение контроля за образовательными учреждениями и организациями, осуществляющими подготовку водителей;
* обеспечение контроля за проведением предрейсовых и после рейсовых, а также текущих медосмотров водителей транспортных средств, осуществляющих пассажирские и грузовые перевозки, силами медработников в соответствии с требованиями приказа МЗ РФ от 14.07.2003 года № 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения»;
* подготовка, проведение обучения и аттестации спасателей созданных поисково-спасательных формирований;
* развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий;
* развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
* организации деятельности по предупреждению аварийности**.**

**7. Финансовые потребности для реализации программы**

Основной целью Программы является развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения сельсовета.

Для достижения основной цели подпрограммы необходимо решить следующие задачи:

* выполнение комплекса работ по поддержанию, оценке надлежащего технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и искусственных сооружений на них (содержание дорог и сооружений на них), а также других объектов транспортной инфраструктуры;
* выполнение комплекса работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (ремонт дорог);
* выполнение комплекса работ по замене или восстановлению конструктивных элементов автомобильных дорог, дорожных сооружений и их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильных дорог и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (капитальный ремонт дорог и сооружений на них);
* подготовка проектной документации на строительство, реконструкцию капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них;
* увеличение протяженности, изменение параметров, увеличение протяженности, изменение параметров автомобильных дорог общего пользования, ведущее к изменению класса и категории автомобильной дороги (строительство или реконструкция дорог и искусственных сооружений на них).

Поскольку мероприятия Программы, связанные с содержанием, ремонтом и капитальным ремонтом, носят постоянный, непрерывный характер, а мероприятия по реконструкции и строительству дорог имеют длительный производственный цикл, а финансирование мероприятий Программы зависит от возможности бюджетов всех уровней, то в пределах срока действия Программы этап реализации соответствует одному году. Задачей каждого этапа является 100-процентное содержание всей сети дорог и не увеличение показателя «Доля протяженности автомобильных дорог местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог местного значения».

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Ачинского района (субсидии) и бюджета Причулымского сельсовета, а также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из районного бюджета определяются после принятия краевых программ и подлежат уточнению после формирования краевого и районного бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

При реализации программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

Ресурсное обеспечение реализации муниципальной программы за счет всех источников финансирования, планируемое с учетом возможностей ее реализации, с учетом действующих расходных обязательств и необходимых дополнительных средств при эффективном взаимодействии всех участников муниципальной программы, подлежит ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

**Таблица № 6**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Объем средств на реализацию программы*** | | | | | | | |
| Наименование мероприятия | Финансовые потребности, тыс.руб. | | | | | | |
| всего | 2017 год | 2018 год | 2019 год | 2020 год | 2021 год | 2022-2032  годы |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения | 595,0 | 595,.0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах сельсовета (в том числе гидротехнических сооружений, используемых для движения автомобильного транспорта), определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства | 2400,0 | 0,0 | 0,0 | 300,0 | 300,0 | 300,0 | 1500,0 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Зимнее содержание дорог в целях обеспечения безопасности дорожного движения и содержание дорог | 8961,0 | 636,0 | 855,0 | 750,0 | 860,0. | 860,0 | 5000,0 |
| Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов | 650,0 | 0 | 180,0 | 245,0 | 135,0 | 90,0 | 0,0 |
| Реконструкция, ремонт, устройство твёрдого покрытия дорог и тротуаров | 11921,4 | 1326,2 | 1274,2 | 1621,0 | 1200,0 | 1500,0 | 5000,0 |
| Строительство (парковки) автостоянок около объектов обслуживания | 460,0 | 0,0 | 0,0 | 70,0 | 70,0 | 70,0 | 250,0 |
| прочие мероприятия  межевание дорог в населённых пунктах | 2150,0 | 0,0 | 0,0 | 250,0 | 200,0 | 200,0 | 1500,0 |
| Всего | 27147,4 | 2557,2 | 2309,2 | 3236,0 | 2775,0 | 3020,0 | 13250,0 |

Общий объем финансирования подпрограммы составит **27147,4 тыс. рублей**, в том числе по годам:

2017 – 2557,2 тыс. руб.

2018 - 2309,2 тыс. руб.

2019 - 3236,0 тыс. руб.

2020 - 2775,0 тыс. руб.

2021 - 3020,0 тыс. руб.

**8. Оценка эффективности мероприятий**

Основными факторами, определяющими направления разработки Программы комплексного развития системы транспортной инфраструктуры Причулымского сельсовета на 2017-2032 годы, являются тенденции социально-экономического развития сельсовета, характеризующиеся увеличением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания.

Мероприятия разрабатывались исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры, условий ее эксплуатации и эффективности реализации программных мероприятий.

Выполнение включённых в Программу организационных мероприятий и инвестиционных проектов, при условии разработки эффективных механизмов их реализации и поддержки со стороны местных администраций, позволит достичь целевых показателей транспортной инфраструктуры Причулымского сельсовета на расчетный срок. Достижение целевых индикаторов в результате реализации программы комплексного развития характеризует будущую модель транспортной инфраструктуры сельсовета.

**Таблица № 7**

***Целевые индикаторы и показатели Программы***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Наименование индикатора | Еди-ница  изме-рения | Показатели по годам | | | | | |
| 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021-2033 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1 | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользо­вания местного значения | % | 82\* | 82\* | 82\* | 82\* | 82\* | 100 |
| 2 | Обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 3 | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателя | % | 18\* | 18\* | 18\* | 18\* | 18\* | 100 |
| 4 | Протяженность пешеходных дорожек | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | Протяженность велосипедных дорожек | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | Количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7 | Обеспеченность транспортного обслуживания населения | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

\* - сохранение показателей в условиях недофинансирования дорожных работ

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

Муниципальным заказчиком Программы и ответственным за ее реализацию является Администрация Причулымского сельсовета.

Реализация Программы осуществляется на основе:

1) муниципальных контрактов, заключенных в соответствии с законодательством о размещении заказов на поставки товаров, выполнения работ, оказания услуг для государственных и муниципальных нужд в соответствии с Федеральным законом от 05.04.2013 N 44-ФЗ "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд";

2) условий, порядка и правил утвержденных федеральными, краевыми и муниципальными нормативными правовыми актами.

Реализация муниципальной программы осуществляется в соответствии с планом реализации муниципальной программы, разрабатываемым на очередной финансовый год и содержащим перечень значимых контрольных событий муниципальной программы с указанием их сроков и ожидаемых результатов.

Администрация сельсовета осуществляет общий контроль за ходом реализации мероприятий Программы, а также непосредственно организационные, методические и контрольные функции в ходе реализации Программы, которые обеспечивают:

* разработку ежегодного плана мероприятий по реализации Программы с уточнением объемов и источников финансирования мероприятий;
* контроль за реализацией программных мероприятий по срокам, содержанию, финансовым затратам и ресурсам;
* методическое, информационное и организационное сопровождение работы по реализации комплекса программных мероприятий.

Программа разрабатывается сроком на 15 лет и подлежит корректировке ежегодно.

Мониторинг и корректировка Программы осуществляется на основании следующих нормативных документов.

Мониторинг Программы включает следующие этапы:

1. Периодический сбор информации о результатах проводимых преобразований в транспортном хозяйстве, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры;

2. Вверификация данных;

3. Анализ данных о результатах проводимых преобразований транспортной инфраструктуры.

Мониторинг осуществляется посредством сбора, обработки и анализа информации. Сбор исходной информации производится по показателям, характеризующим выполнение программы, а также состоянию транспортной инфраструктуры.

Разработка и последующая корректировка Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры базируется на необходимости достижения целевых уровней муниципальных стандартов качества предоставления транспортных услуг при соблюдении ограничений по платежной способности потребителей, то есть при обеспечении не только технической, но и экономической доступности коммунальных услуг.