Российская Федерация

Республика Хакасия

Таштыпский район

Администрация Анчулского сельсовета

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

« 16 » июля 2021 г. с. Анчул № 32

О внесении изменений в постановление Администрации Анчулского сельсовета от 01.12.2017 № 65 «Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Анчулского сельсовета на 2017-2026 годы»

В целях приведения муниципального правового акта в соответствие с действующим законодательством, в соответствии с частью 5 статьи 51 Федерального закона от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», руководствуясь ст.44 Устава муниципального образования Анчулский сельсовет от 05.01.2006г. № 10, Администрация Анчулского сельсовета ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Внести в постановление Администрации Анчулского сельсовета от 01.12.2017 № 65 «Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Анчулского сельсовета на 2017-2026 годы» следующие изменения:

 1) Приложение постановления изложить в следующей редакции:

 Приложение

к постановлению администрации Анчулского сельсовета

от 16.07.2021 г. № 32

ПРОГРАММА

КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АНЧУЛСКОГО СЕЛЬСОВЕТА

НА 2017 – 2026 ГОДЫ

СОДЕРЖАНИЕ ПРОГРАММЫ

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | наименование | стр. |
| 1.  | Паспорт Программы | 5-6 |
| 2. | **Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Анчулского сельсовета** | 7 |
| 2.1. |  Социально — экономическое состояние Анчулского сельсовета. | 7 |
| 2.2. | Характеристика деятельности в сфере транспорта, оценка транспортного спроса | 7-8 |
| 2.3. | Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта  | 8 |
| 2.4. | Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог. | 8-9 |
| 2.5. | Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации сельского поселения, обеспеченность парковыми (парковочными) местами. | 9 |
| 2.6. | Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока  | 9 |
| 2.7. | Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения | 9 |
| 2.8. | Характеристика движения грузовых транспортных средств | 9 |
| 2.9. | Анализ уровня безопасности дорожного движения  | 9-10 |
| 2.10 | Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения | 10 |
| 2.11. | Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения  | 10 |
| 2.12. | Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения | 10-11 |
| 3. | **Прогноз транспортного спроса, изменение объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения** | 11 |
| 3.1. | Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения | 11 |
| 3.2. | Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, находящегося на территории поселения  | 11 |
| 3.3. | Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта | 11 |
| 3.4. | Прогноз развития дорожной сети поселения | 11 |
| 3.5. | Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения | 11-12 |
| 3.6. | Прогноз показателей безопасности дорожного движения | 12 |
| 3.7. | Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения. | 12 |
| 4 | **Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры**  | 12 |
| 5 | **Перечень мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры на территории Анчулского сельсовета на 2017-2026 годы**  | 12-13 |
| 6 | **Оценка эффективности мероприятий развития транспортной инфраструктуры** | 13 |
| 7 | **Предложение по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового информационного обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности на территории** **Анчулского сельсовета** | 13-14 |
| 8 | **Приложение к Программе** | 15-16 |

ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Анчулского сельсовета на 2017-2026 годы» |
| Основание для разработки Программы | Градостроительный кодекс Российской Федерации, Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». |
| Муниципальный заказчик Программы | Администрация Анчулского сельсовета  |
| Основные разработчики Программы | Администрация Анчулского сельсовета |
| Цель Программы | - обеспечение дорожной деятельности, включающей расходы на строительство, реконструкцию, ремонт и содержание действующей сети автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах населенных пунктов Анчулского сельсовета, приведение состояния дорог в соответствие с нормативными требованиями, для создания жителям комфортных условий для проживания |
| Задачи Программы  | - содержание, сохранность и развитие сети автомобильных дорог общего пользования Анчулского сельсовета;- ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах населенных пунктов Анчулского сельсовета; - улучшение транспортного обслуживания населения |
| Важнейшие целевые показатели программы | - уменьшение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям.- эффективность реализации развития территории, транспортной инфраструктурыАнчулского сельсовета на 2017-2026 годы |
| Сроки и этапы реализации Программы | Срок реализации программы 2017-2026 годы. |
| Объёмы и источники финансирования программы | Общий объем финансирования Программы в 2017-2026 годах составит 3547,8 тыс. рублей, в том числе:- бюджет Анчулского сельсовета – 3547,8тыс. рублей;в том числе по годам:2017 – 545,8 тыс. руб.;2018 – 543,8 тыс. руб.;2019 – 586 тыс. руб.;2020 – 611,3 тыс. руб.;2021 – 611,3 тыс. руб.;2022-2026гг – 650 тыс. руб.. |

2.​ **Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Анчулского сельсовета**

**2.1. Социально — экономическое состояние Анчулского сельсовета.**

Поселение расположено в юго-западной части Таштыпского района.Территория горно-таежная, сильно расчленена глубокими речными долинами и представлена в основном лесными угодьями В-Таштыпского лесхоза. Северная граница муниципального образования проходит по административной границе с Аскизским районом на юго-восток, далее на юг через гору Турчак(1229м) по хребтам выходит на реку Таштып западнее деревни Кызылсуг, далее – на восток по правому берегу реки Таштып до Кызылсукского прижима, проходит на юго – запад хребтами до отметки 970м, далее поворачивает на запад через хребты и идет по правому берегу реки Тамалык до автодороги Матур – Верх-Таштып, затем идет на северо – запад до урочища Тлачик, на запад по хребтам через гору Горелая(1140м) до границы с Кемеровской областью, на северо- запад до границы с Аскизским районом. С востока граничит с Нижнесирским сельсоветом, с юго – востока – с Большесейским сельсоветом, с юга на юго- запад – с Матурским сельсоветом.

В состав поселения входят следующие населенные пункты:

- деревня *Кызылсуг*

- село *Анчул*

- поселок *Верх – Таштып*

Территория поселения входит в состав Таштыпского района Республики Хакасия. Удалённость от районного центра с. Таштып составляет 40 км., от столицы Республики Хакасия г. Абакана – 200 км.

 В состав территории поселения входят земли населённых пунктов д.Кызылсуг,с.Анчул, п.В-Таштып, а также иные земли в границах поселения, независимо от форм собственности и целевого использования.Территория поселения, составляет 120,6 тыс.га, в том числе земли населенных пунктов 491 га. Климат Анчулского сельсовета является резко континентальным. Продолжительность безморозного периода в среднем составляет 123 дня. Среднегодовая температура воздуха составляет 13 градусов по Цельсию. При разработке Программы учитывались климатические условия, в том числе резкие перепады температур наружного воздуха в осенний и весенний периоды.На территории Анчулского сельсовета имеются особо охраняемые природные территории. Внешние связи Анчулского сельсовета поддерживаются круглогодично автомобильным транспортом. Сооружения речного и воздушного сообщения в Анчулском сельсовете отсутствуют. Протяженность автомобильных дорог местного значения – 19,1 км из них с твердым покрытием 19,1 км. Одной из основных проблем автодорожной сети Анчулского сельсовета является то, что большая часть автомобильных дорог общего пользования местного значения не соответствует требуемому техническому уровню.

 Связь с райцентром осуществляется автомобильным транспортом. Хозяйственная сфера Анчулского сельсовета представлена лесным хозяйством, непроизводственная сфера деятельности охватывает здравоохранение, связь, торговлю, образование, культуру.

 2.2. Характеристика деятельности в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

 Транспортно-экономические связи поселения осуществляются только автомобильным видом транспорта. Транспортные предприятия на территории поселения отсутствуют. Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобусное сообщение. В населеннных пунктах внутри сельский транспорт отсутствует. Большинство трудовых передвижений в поселении приходится на личный, ведомственный транспорт, пешеходное сообщения.

В основе оценки транспортного спроса лежит анализ передвижения населения по следующим объектам:

- объекты социальной сферы;

- объекты трудовой деятельности;

- узловые объекты транспортной инфраструктуры.

 2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Перевозка технических грузов (угля, дров) осуществляется частным автотранспортом.

 Уровень автомобилизации в населенных пунктах на 2017 год составила 75 автомобилей на 901 жителей и имеют дальнейшую тенденцию к росту. В связи с увеличением количества транспортных средств, увеличивается транспортная нагрузка на улично-дорожную сеть.

 Хранение легковых автомобилей индивидуального пользования осуществляется на приусадебных участках владельцев индивидуальных жилых домов. Хранение и обслуживание грузовых автомашин осуществляется в гаражах и на открытых площадках предприятий. Грузовой транспорт в основном представлен сельскохозяйственной и лесозаготовительной техникой.

 2.4. Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог.

 Дорожно-транспортная сеть поселения состоит из дорог предназначенных не для скоростного движения. Протяженность автомобильных дорог местного значения – 19,1 км из них с твердым покрытием 19,1 км.. Содержание автомобильных дорог местного значения осуществляется администрацией за счет местного бюджета. Сохранение автодорожной инфраструктуры осуществляется только за счет ремонта автодорог.

Основными транспортными артериями поселения являются главные улицы и основные улицы в жилой застройке. Интенсивность грузового транспорта незначительная, движение осуществляется через весь населенный пункт.

Реестр автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах Анчулского сельсовета.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Наименованиедороги | Протяжен-ность | Категориядороги | Дорожное покрытие | Наименование и реквизиты НПА об утверждении реестра |
| 1 | ул. Школьнаяп.В-Таштып | 0,95 | V | гравий | Постановление администрации Анчулского сельсовета «Об утверждении Реестра автомобильных дорог и искусственных сооружений Анчулского сельсовета» №54 от 28.10.2013г. |
| 2 | ул. Матросовап.В-Таштып | 0,9 | V | гравий |
| 3 | ул. Ленинап.В-Таштып | 0,69 | V | гравий |
| 4 | ул. Мирап.В-Таштып | 0,8 | V | гравий |
| 5 | ул. Октябрьскаяп.В-Таштып | 0,8 | V | гравий |
| 6 | ул. Нагорнаяп.В-Таштып | 0,9 | V | гравий |
| 7 | ул. Аэродромнаяп.В-Таштып | 0,8 | V | гравий |
| 8 | ул. Бауманап.В-Таштып | 0,75 | V | гравий |
| 9 | ул.Заречнаяп.В-Таштып | 0,55 | V | гравий |
| 10 | ул.Советскаяс.Анчул | 1,4 | V | асфальт(1км)гравий(0.4км) |
| 11 | ул.Набережнаяс.Анчул | 1,3 | V | гравий |
| 12 | ул.Таёжнаяс.Анчул | 1,7 | V | гравий(0,2км)грунт(1,5км) |
| 13 | ул.Луговаяд.Кызылсуг | 1,0 | V | гравий |
| 14 | ул.Ключеваяд.Кызылсуг | 1,5 | V | грунт |
| 15 | Дорога на кладбище | 0,3 | V | гравий |
| 16 | Дорога вдоль р.Тойсугп.В-Таштып | 0,5 | V | гравий |
| 17 | Дорога на ул.Аэродромная | 0,5 | V | гравий |
| 18 | Дорога на ул.Баумана | 0,2 | V | гравий |
| 19 | Дорога на кладбище | 1,5 | V | грунт |
| 20 | Дорога на кладбище | 1,2 | V | грунт |
| 21 | По ген.плану дорога | 0,86 | V | грунт |
|  | Всего | 19,1 | - | - |

 2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации сельского поселения, обеспеченность парковыми (парковочными) местами.

Автомобильный парк сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Детальная информация видов транспорта отсутствует. За период 2013-2016 годы отмечается рост транспортных средств рост и уровня автомобилизации населения. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях. Парковочные места имеются не у всех объектов социальной инфраструктуры.

 2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

 Передвижение по территории населенного пункта сельского поселения осуществляется с использованием личного транспорта либо в пешем порядке. Автобусное движение между населенными пунктами и районным центром организовано частным предпринимателем и администрацией района. Информация об объемах пассажирских перевозок необходимая для анализа пассажиропотока отсутствует.

 2.7. Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения

 Для передвижения пешеходов не предусмотрены тротуары. Пешеходы передвигаются по обочинам дорог. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

 2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств

Транспортных организаций осуществляющих грузовые перевозки на территории поселения не имеется.

 2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

 Из всех источников опасности на автомобильном транспорте для населения представляют дорожно-транспортные происшествия. Основная часть происшествий происходит из-за нарушения правил дорожного движения и превышения скоростного режима. Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортно инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низко дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач.

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

 Основные факторы, неблагоприятно влияющие на окружающую среду и здоровья это: Загрязнение атмосферы. Выброс в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксин азота и серы, озон) приводят не только к загрязнению атмосферы, но и к вредным проявлениям для здоровья, особенно к распираторным аллергическим заболеваниям. Воздействие шума*.* Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55дБ. Это приводит к росту сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, вызывает раздражительность.

 Учитывая сложившуюся планировочную структуру сельского поселения и характер дорожно-транспортно сети, отсутствие дорог с интенсивным движением в районах жилой застройки, можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортно инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

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

Сеть автомобильных дорог – один из важнейших элементов транспортно-коммуникационной системы поселения, оказывающих огромное влияние на развитие экономики и социальной сферы.

При этом состояние дорожной сети Анчулского сельсовета далеко не в полной мере соответствует экономическим и социальным потребностям общества. Проблема особенно обострилась в последнее время в связи с недостаточным финансированием для сохранения существующей сети дорог, а тем более для ее модернизации (капитального ремонта).

Транспортная нагрузка на существующую дорожную сеть ежегодно увеличивается т.к ежегодно увеличивается количество личного автотранспорта жителей населенных пунктов, что дополнительно повышает нагрузку на дорожную сеть.

Согласна Генерального плана муниципального образования Анчулский сельсовет запланированы мероприятия по территориальному планированию транспортной инфраструктуры это ремонт улиц и дорог.

 **2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса РФ от 29.12.2004 № 190-ФЗ;

- Федерального закона от 29.12.2014 № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»;

- Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

- Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

- Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

 - поручения Президента Российской Федерации от 17.03.2011 Пр-701;

- постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

- Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;

- Генерального плана Анчулского сельсовета.

**3. Прогноз транспортного спроса, изменение объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения**

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

 На территории Анчулского сельсовета расположены три населенных пункта: поселок Верх-Таштып, село Анчул, деревня Кызылсуг. Численность постоянного населения составляет 901 человека, из них моложе трудоспособного 228; трудоспособного 448; старше трудоспособного 141. Численность населения имеет тенденцию по уменьшению. Из большего числа нормативных критериев (обеспеченность школами, детскими дошкольными учреждениями, объектами соцкультбыта, инженерными сетями, дорогами и др.) наиболее приоритетным является обеспеченность жителей жильём.

 Общая площадь жилых помещений поселения составляет – 12761кв.м., в настоящее время средняя обеспеченность населения жильем составляет 14,16кв.м. на 1 человека.

 Решение этих задач возможно при увеличении объёмов строительства жилья за счёт всех источников финансирования. Всё это потребует большой работы по привлечению инвесторов к реализации этой программы.

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

 Основными транспортными артериями в муниципальном образовании являются автомобильные дороги местного значения и уличная дорожная сеть. Основные маршруты движения грузовых и транзитных потоков на сегодняшний день проходят по автодороге Абакан-Ак-Довурак; В-Таштып-Таштып. Количество автобусных маршрутов не удовлетворяют потребности населения в направлениях передвижения. В целях совершения рабочих поездок население пользуется служебным, частным и личным транспортом.

 На территории Анчулского сельсовета промышленные предприятия отсутствуют. Вследствие чего на расчетный срок, в муниципальном образовании поток грузового транспорта не увеличится.

 3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

 В период реализации Программы транспортной инфраструктуры по видам транспорта не перетерпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный. Транспортная связь с районом, республикой и населенными пунктами будет осуществляться общественным транспортом (автобусное сообщение, частный транспорт), внутри населенных пунктов личным транспортом и пешеходное сообщение. Для целей обслуживания действующих предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

**3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения**

Основными направлениями развития дорожной сети поселения в период реализации Программы будет являться сохранение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта автомобильных дорог, поддержание автомобильных дорог на уровне соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

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

При сохранившейся тенденции к увеличению уровня автомобилизации населения, с учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, предполагается повышение интенсивности движения по основным направлениям к объектам тяготения.

**3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

В связи с увеличением парка автотранспортных средств и неисполнением участниками дорожного движения правил дорожного движения возможен незначительный рост аварийности.

Факторами, влияющими на снижение аварийности станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развития целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.

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

В период действия Программы, не предполагается изменения структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в связи с этим, усилится загрязнение атмосферы выбросами в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ и увеличением воздействия шума на здоровье человека.

**4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры**

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплутационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту, капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. Вариант развития транспортной инфраструктуры – качественное содержание дорог.

**5. Перечень мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры на территории Анчулского сельсовета на 2017-2026 годы**

В целях повышения качественного уровня дорожной сети сельского поселения, снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия необходимо реализовать комплекс мероприятий по развитию дорог поселения (приложение № 1).

Объемы финансирования Программы подлежат уточнению при формировании бюджета Анчулского сельсовета на соответствующий финансовый год.

**6. Оценка эффективности мероприятий развития транспортной инфраструктуры**

- развитие транспортной инфраструктуры поселения;

- формирование условий для социально-экономического развития;

- повышение безопасности;

-качество эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;

- снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения.

**7. Предложение по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового информационного обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности на территории** **Анчулского сельсовета**

Администрация Анчулского 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 10 лет и подлежит корректировке ежегодно.

План-график работ по реализации программы должен соответствовать плану мероприятий, содержащемуся в пятом разделе. Утверждение тарифов и принятие решений по выделению бюджетных средств из бюджета Анчулского сельсовета, подготовка и проведение конкурсов на привлечение инвесторов, принимаются в соответствии с действующим законодательством.

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.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.

|  |  |
| --- | --- |
|  | Приложение № 1 к Программе Комплексного развития транспортной инфраструктуры Анчулского сельсовета на 2017-2026 годы |

**Перечень мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры на территории Анчулского сельсовета**

**на 2017-2026 годы**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование мероприятий | Всего тыс.руб. | Реализация Программы по годам |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2026 |
| бюджет | бюджет | бюджет | бюджет | бюджет | бюджет |
| РХ | местный | РХ | местный | РХ | местный | РХ | местный | РХ | местный | РХ | местный |
| 1 | Повышение безопасности движения в условиях ограниченной видимости (приобретение и установка дорожных знаков, осветительных устройств) | 235,0 |  | - |  | 91,0 |  | 21,0 |  | 41,0 |  | 41,0 |  | 41,0 |
| 2 | Затраты на уличное освещение (приобретение фонарей, лампочек и т.д.) | 512,3 |  | 21,3 |  | 74,0 |  | 98,0 |  | 98,0 |  | 98,0 |  | 123,0 |
| 3 | Содержание автомобильных дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега)  | 186,9 |  | 13,1 |  | 20,4 |  | 35,4 |  | 36,0 |  | 36,0 |  | 46,0 |
| 4 | Ремонт покрытия автомобильных дорог | 2613,6 |  | 511,4 |  | 358,0 |  | 431,6 |  | 436,3 |  | 436,3 |  | 440,0 |
|  | ИТОГО | 3547,8 |  | 545,8 |  | 543,4 |  | 586,0 |  | 611,3 |  | 611,3 |  | 650,0 |

1. Настоящее постановление вступает в силу после его официального опубликования (обнародования).
2. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

Глава Анчулского сельсовета О.И.Тибильдеев