



ПРАВИТЕЛЬСТВО КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

07.10.2016

г. Красноярск

№ 508-п

О внесении изменения в постановление Правительства Красноярского края от 30.09.2013 № 510-п «Об утверждении государственной программы Красноярского края «Развитие транспортной системы»

В соответствии со статьей 179 Бюджетного кодекса Российской Федерации, статьей 103 Устава Красноярского края, постановлением Правительства Красноярского края от 01.08.2013 № 374-п «Об утверждении Порядка принятия решений о разработке государственных программ Красноярского края, их формировании и реализации» ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Внести в постановление Правительства Красноярского края от 30.09.2013 № 510-п «Об утверждении государственной программы Красноярского края «Развитие транспортной системы» следующее изменение:

государственную программу Красноярского края «Развитие транспортной системы» изложить в редакции согласно приложению.

2. Опубликовать постановление в газете «Наш Красноярский край» и на «Официальном интернет-портале правовой информации Красноярского края» ([www.zakon.krskstate.ru](http://www.zakon.krskstate.ru)).

3. Постановление вступает в силу с 1 января 2017 года, но не ранее дня, следующего за днем его официального опубликования.



Первый заместитель  
Губернатора края –  
председатель  
Правительства края

В.П. Томенко

Приложение  
к постановлению Правительства  
Красноярского края  
от 07.10.2016 № 508-п

Приложение  
к постановлению Правительства  
Красноярского края  
от 30.09.2013 № 510-п

1. Паспорт  
государственной программы Красноярского края  
«Развитие транспортной системы»

|   |  |
|---|--|
| Наименование государственной программы Красноярского края | Развитие транспортной системы (далее – программа)  |
| Основание для разработки программы                        | статья 179 Бюджетного кодекса Российской Федерации; постановление Правительства Красноярского края от 01.08.2013 № 374-п «Об утверждении Порядка принятия решений о разработке государственных программ Красноярского края, их формировании и реализации»; распоряжение Правительства Красноярского края от 09.08.2013 № 559-р |
| Ответственный исполнитель программы                       | министерство транспорта Красноярского края   |
| Соисполнители программы                                   | министерство образования Красноярского края;<br>министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства Красноярского края;<br>министерство здравоохранения Красноярского края  |
| Перечень подпрограмм и отдельных мероприятий программы    | подпрограмма 1 «Дороги Красноярья»;<br>подпрограмма 2 «Развитие транспортного комплекса»;<br>подпрограмма 3 «Повышение безопасности дорожного движения»;<br>подпрограмма 4 «Обеспечение реализации государственной программы и прочие мероприятия».<br>Отдельные мероприятия программы не предусмотрены                        |
| Цели программы  | развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры;<br>повышение доступности транспортных услуг для населения;   |



|   |  |
|---|--|
|   | повышение комплексной безопасности дорожного движения;<br>создание условий для эффективного, ответственного и прозрачного управления финансовыми ресурсами в рамках выполнения установленных функций и полномочий  |
| Задачи программы  | обеспечение сохранности, модернизация и развитие сети автомобильных дорог края;<br>обеспечение потребности населения в перевозках;<br>обеспечение дорожной безопасности;<br>обеспечение деятельности министерства транспорта Красноярского края  |
| Этапы и сроки реализации программы  | Срок реализации программы 2014-2030 годы   |
| Перечень целевых показателей программы, с указанием планируемых к достижению значений в результате реализации программы | целевые показатели:<br>протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, отвечающих нормативным требованиям и их удельный вес в общей протяженности сети к 2030 году составит 71,49%, или 9 969,136 км;<br>плотность автобусной межмуниципальной маршрутной сети к 2030 году составит 7,06 км/1000 км <sup>2</sup> ;<br>снижение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 году составит 471 человек;<br>качество финансового менеджмента к 2030 году рейтинговая оценка составит 3,6.<br>Целевые показатели представлены в приложении № 1 к паспорту программы.   |
| Информация по ресурсному обеспечению программы, в том числе по годам реализации   | Общий объем финансирования программы составляет 84 093 022,5 тыс. рублей, из них:<br>в 2014 году – 13 495 793,9 тыс. рублей;<br>в 2015 году – 16 209 754,1 тыс. рублей;<br>в 2016 году – 15 733 139,9 тыс. рублей;<br>в 2017 году – 13 848 415,8 тыс. рублей;<br>в 2018 году – 12 715 216,5 тыс. рублей;<br>в 2019 году – 12 090 702,3 тыс. рублей.<br>в том числе:<br>средства краевого бюджета – 15 005 856,8 тыс. рублей, из них:<br>в 2014 году – 2 509 892,0 тыс. рублей;<br>в 2015 году – 2 505 444,5 тыс. рублей;<br>в 2016 году – 2 580 061,8 тыс. рублей;<br>в 2017 году – 2 542 032,1 тыс. рублей;<br>в 2018 году – 2 465 213,6 тыс. рублей;<br>в 2019 году – 2 403 212,8 тыс. рублей. |

|   |
|---|
| <p>средства дорожного фонда – 57 265 924,8 тыс. рублей, из них:</p> <p>в 2014 году – 8 802 638,9 тыс. рублей;</p> <p>в 2015 году – 9 443 912,8 тыс. рублей;</p> <p>в 2016 году – 10 600 200,6 тыс. рублей;</p> <p>в 2017 году – 9 276 350,1 тыс. рублей;</p> <p>в 2018 году – 9 455 332,9 тыс. рублей;</p> <p>в 2019 году – 9 687 489,5 тыс. рублей.</p> <p>средства федерального бюджета – 11 821 240,9 тыс. рублей тыс. рублей, из них:</p> <p>в 2014 году – 2 183 263,0 тыс. рублей;</p> <p>в 2015 году – 4 260 396,8 тыс. рублей;</p> <p>в 2016 году – 2 552 877,5 тыс. рублей;</p> <p>в 2017 году – 2 030 033,6 тыс. рублей;</p> <p>в 2018 году – 794 670,0 тыс. рублей.</p> |
|---|

## 2. Характеристика текущего состояния социально-экономического развития транспортной отрасли и дорожного хозяйства Красноярского края с указанием основных показателей социально-экономического развития Красноярского края

Транспорт играет важнейшую роль в экономике Красноярского края и в последние годы в целом удовлетворяет спрос населения и экономики в перевозках пассажиров и грузов.

Развитие человеческого потенциала, улучшение условий жизни требует нового уровня обеспечения транспортного обслуживания населения.

Одной из основных проблем автотранспортного комплекса является убыточность перевозок пассажиров по ряду объективных причин:

- снижение численности населения в сельской местности;
- активная автомобилизация населения;
- увеличение объемов услуг легкового такси.

Кроме того, регулярно увеличиваются цены на топливо, автошины, запасные части, электрическую и тепловую энергии.

Следствием трудного финансового положения транспортного комплекса края является большой износ транспортных средств.

В автотранспортных предприятиях и организациях преобладает устаревшая техника, работающая в большинстве случаев за пределами нормативного срока службы (более 50% автобусов).

На водном транспорте остро стоит вопрос обновления судов. Эксплуатируемые на линии Красноярск – Дудинка водоизмещающие теплоходы построены в период с 1953 по 1958 год. Суда физически и морально устарели, механизмы выработали свой ресурс, уровень комфортности не соответствует современным требованиям, обеспечение безопасности перевозки пассажиров становится более затратным. В случае вывода их из эксплуатации, в Енисейском бассейне будут отсутствовать суда, способные выполнять перевозку пассажиров

от г. Красноярска до г. Дудинки. Ликвидируется транспортное сообщение с населенными пунктами, расположенными в нижнем течении реки Енисей от п. Бора до г. Дудинки (кроме городов Игарка и Дудинка), которые останутся в транспортной изолированности.

Для региона с его огромными расстояниями и труднодоступными территориями бесперебойная работа гражданской авиации имеет особое значение. Именно поэтому на повестке дня сегодня особенно остро стоят вопросы развития сети региональных маршрутов и обеспечения транспортной доступности.

На территории Красноярского края перевозки пассажиров воздушным транспортом в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, в местом сообщении в основном носят социальный характер и от их уровня развития зависит мобильность населения. Одним из важнейших факторов, влияющих на эффективность и доступность перевозок пассажиров воздушным транспортом, является используемый парк воздушных судов, который на сегодняшний день устарел, и возможность его быстрого обновления отсутствует.

Необходимо системно и последовательно решать задачи по развитию региональной аэродромной структуры, совершенствованию механизмов субсидирования авиаперевозок из бюджетов разных уровней, обновлению парка воздушных судов.

Пригородные железнодорожные поезда в крае решают важную социальную задачу не только по перевозке пассажиров, но и такие как:

- снижение нагрузки на автодорогах;

- улучшение экологической ситуации в крае;

- решение транспортных проблем в сложных погодных условиях.

Электропоезда относятся к перспективным видам транспорта, который следует развивать.

С целью достижения высокого уровня организации транспортного обслуживания населения рассматривается возможность реализации следующих мер:

- полная компенсация расходов перевозчика, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на проезд железнодорожным транспортом пригородного сообщения из краевого бюджета при условии распространения на последующие годы применения льготного исключительного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры;

- капитализации пригородных пассажирских компаний;

- обновление подвижного состава.

На сегодняшний день на балансе моторвагонного депо Красноярск находится 32 технически исправных электропоездов (229 вагонов). В период с 2017 по 2020 годы ожидается списание 15 электропоездов (118 вагонов). Оставшийся подвижной состав обладает низкой экономичностью, высокой энергозатратностью и не отвечает современным требованиям к качеству, комфорту и сервису.

Таким образом, в период с 2017 по 2020 годы необходимо приобрести новый

моторвагонный подвижной состав на условиях лизинга под гарантии ОАО «РЖД» и Правительства Красноярского края.

В условиях бурного развития добывающей промышленности в Красноярском крае темпы развития автодорожной транспортной инфраструктуры не соответствуют существующей потребности, что приводит к снижению инвестиционной привлекательности региона и перспектив его дальнейшего развития.

Из-за недостаточной плотности дорожной сети часть межмуниципальных и муниципальных маршрутов регулярных пассажиров и багажа автомобильным транспортом осуществляется со значительным перепробегом, что обуславливает дополнительные транспортные расходы.

Количественный рост автомобильного парка и значительное превышение тоннажа современных транспортных средств над эксплуатационными нормативами приводит к ускоренному износу и преждевременному разрушению автомобильных дорог и искусственных сооружений на них.

Из общей сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения протяженностью 13944,27 км, по данным диагностики предыдущих лет, на 1 января 2016 года 4107,53 километра дорог (29,46%) не соответствовали нормативным требованиям по ровности, прочности, сцепным характеристикам покрытия и нуждаются в ремонте.

На автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения из 935 искусственных сооружений в неудовлетворительном состоянии (на 01.01.2016) находятся 140 мостов (15%), в аварийном состоянии – 13 мостов (1,4%), в удовлетворительном состоянии - 512 мостов (54,7%) и в хорошем состоянии – 270 мостов (28,9%).

Имеется существенный разрыв в качественных показателях между транспортно-эксплуатационными показателями автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения и автомобильных дорог общего пользования местного значения, обеспечивающих преимущественно социальные потребности муниципальных районов края. Неудовлетворительные потребительские свойства последних сдерживают социально-экономическое развитие села, являются причиной неуправляемой и неэффективной миграции сельского населения в инфраструктурно обеспеченные территории.

Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования местного значения практически сопоставима с сетью дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения. При этом муниципальные образования Красноярского края не располагают необходимыми финансовыми ресурсами не только для строительства и реконструкции, но и для обеспечения комплекса работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и их ремонту.

Финансовый риск связан с наполнением дорожного фонда в соответствии с расчетными прогнозными его объемами, в случае уменьшения доходов дорожного фонда и отсутствия возможности их восполнения за счет средств краевого бюджета возникнет необходимость в уменьшении расходных

обязательств, как следствие не будут достигнуты плановые значения конечных результатов.

В результате реализации программы останется значительная протяженность сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящаяся в неудовлетворительном состоянии, что негативно скажется на скорости транспортного сообщения, которая влияет на эффективность экономических связей и подвижность населения. Снижение скорости доставки грузов и пассажиров имеет негативный экономический и социальный эффект. При перевозке грузов он выражается в необходимости увеличения оборотных средств предприятий, а при перевозке пассажиров – в затрате времени людей, которое могло быть использовано на другие цели.

Кроме того, неудовлетворительное состояние дорог может повлечь дополнительные затраты как предприятий, так и рядовых автомобилистов, связанные с ухудшением технического состояния автотранспорта.

Запланированные мероприятия не позволят изменить ситуацию с отставанием темпов развития дорожной сети от темпов автомобилизации общества (особенно в г. Красноярске), что негативно скажется на социально-экономических показателях.

Низкий уровень безопасности дорожного движения в условиях все возрастающих темпов автомобилизации становится ключевой проблемой в решении вопросов обеспечения общественной защищенности населения и вызывает справедливую обеспокоенность граждан.

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач, как Красноярского края, так и Российской Федерации в целом. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб обществу в целом и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста, а также к гибели детей.

За январь-июнь 2016 года на улицах и дорогах Красноярского края зарегистрировано 1631 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых 173 человек погибли и 2073 травмированы. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года количество дорожно-транспортных происшествий снизилось на 18% и на 17% сократилось число травмированных, а погибших на 28%.

С участием пешеходов произошло 530 ДТП, в которых пострадало 502 человека и 44 человека погибли. В совокупности все это приносит огромный демографический ущерб, моральный и материальный ущерб Красноярскому краю и его жителям.

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

Целесообразность решения проблемы программно-целевым методом



подтверждена практикой реализации долгосрочной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Красноярском крае».

В значительной степени это обусловлено реализацией мероприятий, направленных на совершенствование контрольно-надзорной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения и предупреждения опасного поведения участников дорожного движения.

Эффективность и результативность реализации программы заключается в сохранении жизни участников дорожного движения и в предотвращении социально-экономического и демографического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

### 3. Приоритеты и цели социально – экономического развития в сфере дорожного хозяйства и транспорта, цели и задачи программы, тенденции развития

Программа разработана на основании приоритетов государственной политики в сфере дорожного хозяйства и транспорта на долгосрочный период, содержащихся в следующих документах:

Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.11. 2008 № 1662-р;

Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11. 2008 № 1734-р;

Стратегии железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р;

Государственной программе Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15.04.2014 № 319.

В соответствии с приоритетами определены цели программы:

Цель 1. Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры.

Достижение цели обеспечивается, прежде всего, сохранением и модернизацией существующей сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения за счет проведения комплекса работ по их содержанию, ремонту и капитальному ремонту. Кроме того, развитие транспортной инфраструктуры в г. Красноярске, реконструкция автомобильной дороги Красноярск – Железногорск позволит существенно улучшить существующую транспортную ситуацию в пределах основных узлов Красноярской Агломерации.

Цель 2. Повышение доступности транспортных услуг для населения.

К числу важнейших параметров, определяющих качество жизни населения, относится доступность транспортных услуг. Достижение данной цели возможно путем развития региональных перевозок, обеспечение потребности в перевозках

пассажиров на социально значимых маршрутах, обновление парка транспортных средств.

Цель 3. Повышение комплексной безопасности дорожного движения.

Для достижения цели необходимо повысить надежность и безопасность движения на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения на территории Красноярского края.

Цель 4. Создание условий для эффективного, ответственного и прозрачного управления финансовыми ресурсами в рамках выполнения установленных функций и полномочий.

Для достижения данной цели необходимо обеспечение деятельности министерства.

4. Прогноз конечных результатов реализации программы, характеризующих целевое состояние (изменение состояния) уровня и качества жизни населения, социально-экономическое развитие в сфере транспорта и дорожного хозяйства, экономики, степени реализации других общественно значимых интересов

Конечными результатами реализации программы к 2030 году являются:

обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами, что означает повышение значимости транспорта в решении социальных задач;

повышение уровня безопасности транспортной системы и снижение вредного воздействия на окружающую среду;

ввод в эксплуатацию законченных ремонт автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения – 481,9 км;

ввод в эксплуатацию законченных капитальным ремонт автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения – 15 км;

ввод в эксплуатацию законченных ремонт искусственных сооружений на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения – 22 шт.;

ввод в эксплуатацию законченных капитальным ремонт искусственных сооружений на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения – 14 шт.;

ввод в эксплуатацию стационарных пунктов весового контроля – 3 шт.;

ввод в эксплуатацию законченных реконструкцией искусственных сооружений – 6 шт.;

строительство и реконструкция автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и искусственных сооружений на них – 6,986 км/562,9 п.м;

ввод в эксплуатацию законченных ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, являющихся подъездами к садоводческим обществам – 48 км;

ввод в эксплуатацию законченных ремонтом и капитальным ремонтом автомобильных дорог общего пользования местного значения – 230 км.

## 5. Информация по подпрограммам

В рамках программы реализуются следующие подпрограммы.

### 5.1. «Дороги Красноярья»

Подпрограмма «Дороги Красноярья» представлена в приложении № 1 к программе (далее – подпрограмма №1).

#### 5.1.1. Описание общекраевой проблемы, на решение которой направлено действие подпрограммы № 1

Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения по состоянию на 1 января 2016 года составляет 13944,27 километров.

Кроме того, протяженность зимних автомобильных дорог общего пользования регионального значения по состоянию на 1 января 2016 года составляет 2402,86 километра.

Протяженность зимних автомобильных дорог общего пользования местного значения по состоянию на 1 января 2016 года составляет 6335,5 километра (на территории Эвенкийского и Таймырского Долгано-Ненецкого муниципальных районов).

На автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения из 935 искусственных сооружений в неудовлетворительном состоянии (на 01.01.2016) находятся 140 мостов (15 %), в аварийном состоянии – 13 мостов (1,4%), в удовлетворительном состоянии - 512 мостов (54,7%) и в хорошем состоянии – 270 мостов (28,9%).

Плотность сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Красноярского края составляет 6,04 км/1000 кв. км, данный показатель является самым низким среди регионов Сибирского федерального округа, при этом в Республике Бурятия плотность сети выше в 3,3 раза, в Алтайском крае – в 20,4 раза. В целом по России Красноярский край по данному показателю находится на 79 месте.

В условиях социально-экономического развития Красноярского края сфера применения автомобильного транспорта интенсивно расширяется. Автотранспорт занимает доминирующее положение в перевозках на средние расстояния в 500 – 1000 км и особенно в перевозках на короткие расстояния до 300 – 500 км.

Дальнейший рост объемов перевозок на автомобильном транспорте края будет связан с увеличением объемов производства, развитием предпринимательской деятельности, расширением сферы услуг, повышением уровня жизни населения, освоением новых территорий, месторождений полезных

ископаемых, лесных и водных ресурсов, расширением международной торговли, развитием транзитных автоперевозок и т.д. Численность парка автомобильного транспорта возрастет на 1,5 – 2% в год. При этом следует отметить, что меняется и структура парка транспортных средств. Так, увеличивается удельный вес крупнотоннажных грузовых автомобилей, что обуславливает необходимость повышения капитальности дорог и мостов.

Анализ аварийности на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения Красноярского края за последние пять лет свидетельствует об отрицательной динамике ее основных показателей.

Одной из главных проблем, сдерживающих развитие экономики края, является неполное удовлетворение общественной потребности в перемещении жителей по его территории и экономической потребности хозяйствующих субъектов в инфраструктурном обеспечении процессов создания новых и развития существующих производств.

Отставание темпов развития автодорожной транспортной инфраструктуры от фактической и перспективной динамики развития экономических процессов в крае может быть охарактеризовано следующими обстоятельствами.

Отсутствие круглогодичной устойчивой автодорожной связи населенных пунктов и территорий (преимущественно в северных районах края) с краевым центром и существующими транспортными терминалами, в том числе обусловленное наличием естественных водных преград (реки Енисей и Ангара), не обустроенных на значительном протяжении автодорожными мостами, не позволяет в полной мере обеспечить инвестиционную привлекательность для освоения природных ресурсов и месторождений полезных ископаемых. В связи с чем сдерживается развитие экономики северных территорий и края в целом, а также ограничиваются конституционные права граждан на передвижение и возможности получения ими жизненно важных услуг.

Низкий уровень безопасности дорожного движения в условиях все возрастающих темпов автомобилизации становится ключевой проблемой в решении вопросов обеспечения общественной защищенности населения и вызывает справедливую обеспокоенность граждан.

Рост количества дорожно-транспортных происшествий позволяет отнести данную проблему в разряд общенациональных государственных проблем, решение которых возможно лишь при осуществлении согласованного комплекса мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Отдельные участки существующих автомобильных дорог, особенно на подъездах к городам, характеризуются интенсивностью движения, превышающей техническо-эксплуатационные возможности конструктивных элементов автодорог, что не позволяет обеспечить выполнение современных требований к пропускной способности, комфорту, безопасности дорожного движения и приводит к возникновению очагов аварийности на данных участках автодорог.

Количественный рост автомобильного парка и значительное превышение тоннажа современных транспортных средств над эксплуатационными нормативами приводит к ускоренному износу и преждевременному разрушению автомобильных дорог и искусственных сооружений на них.

Существующая конфигурация сети дорог общего пользования получила историческое развитие в виде радиально-стержневой схемы, обеспечивающей связь всех населенных пунктов края по административно-иерархической цепи «краевой центр - районный центр - центральная усадьба». Недостаточное развитие (зачастую отсутствие) межрайонных связей является причиной неэффективного экономического взаимодействия смежных муниципальных образований, использования неэффективных транспортных схем, значительных автодорожных перепробегов, необоснованно высокой концентрации транспортных потоков на главных транспортных направлениях.

Недостаточное развитие дорожной сети приводит к увеличению протяженности муниципальных и межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа, что влечет дополнительные транспортные расходы в размере не менее 10%.

Пропускная способность автодорог городов, средних и малых населенных пунктов существенно ограничена, отсутствие обходов населенных пунктов приводит к ускоренному износу их улично-дорожных систем, оказывает негативное влияние на экологическую среду.

Имеется существенный разрыв в качественных показателях между транспортно-эксплуатационными показателями автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и сетью автомобильных дорог, обеспечивающих преимущественно социальные потребности муниципальных районов. Неудовлетворительные потребительские свойства последних сдерживают социально-экономическое развитие села, являются причиной неуправляемой и неэффективной миграции сельского населения в инфраструктурно-обеспеченные территории.

Качество сети дорог, обеспечивающих транспортную доступность садоводческих массивов, не соответствует действующим нормативным требованиям и общественной потребности.

Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования местного значения практически сопоставима с сетью дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения. При этом муниципальные образования Красноярского края не располагают необходимыми финансовыми ресурсами не только для строительства и реконструкции, но и для обеспечения комплекса работ по содержанию автодорог и их ремонту.

В связи с отсутствием средств в муниципальных образованиях практически не выполняются работы по диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них (за исключением городских округов, где диагностика проводится, но не в полном объеме). В результате отсутствуют единые объективные данные о существующем положении дел.

Кроме того, по состоянию на 01.01.2016 только 10% от сети автомобильных дорог общего пользования местного значения должным образом зарегистрированы и имели правоустанавливающие документы. В результате практически отсутствуют документально подтвержденные данные о протяженности сети.

Финансирование дорожных работ из местных бюджетов практически не осуществляется и носит разовый характер при наступлении критических ситуаций, а также в целях устранения предписаний надзорных органов, при условии незначительных затрат, в противном случае местными администрациями направляются ходатайства с целью получения средств краевого бюджета на данные цели.

В сложившихся условиях в целях обеспечения сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения, их развития подпрограммой предусматривается предоставление субсидий муниципальным образованиям Красноярского края капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Кроме того, в связи с высокой социальной значимостью вопросов обеспечения транспортной доступности населенных пунктов в северных территориях края, садоводческих обществ подпрограммой также предусматриваются средства субсидий на содержание зимних автомобильных дорог и ремонт подъездов к садоводческим обществам.

Возникновение диспаритета между темпами развития краевой экономики и уровнем инфраструктурной автодорожной обеспеченности экономических процессов возникло в результате двух причин институционального и исторического характера.

Первая причина – дефицит финансирования работ по компенсации износа дорожной сети. В результате недостаточного финансирования в период 2003 - 2014 годов выполняемые объемы работ по содержанию и ремонту дорог не обеспечивали восстановления ежегодного нормативного износа, в результате чего к 1 января 2016 года 4107,53 км автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения не соответствуют ни потребительским свойствам, ни техническим требованиям и требуют безотлагательного ремонта.

Возникновение так называемого «отложенного ремонта» является причиной повышения капиталоемкости отложенных работ, так как в этом случае мероприятия по ремонту уже не являются текущими, а могут быть перенесены в разряд капитальных.

Кроме того, в последние годы практически отсутствуют объекты строительства и реконструкции автомобильных дорог.

Второй причиной несоответствия темпов развития краевой экономики качественным показателям краевой дорожной системы является историческое изменение экономических приоритетов.

В период создания транспортного автодорожного каркаса (60 - 80-е годы прошлого столетия) была поставлена и решена задача обеспечения автодорожной доступности в наиболее густонаселенных районах центра

и юга края на основе безальтернативных радиально-стержневых транспортных схем. Несмотря на принимаемые меры в последние годы, конфигурация сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения все еще имеет преимущественно радиальную структуру с недостаточным числом соединительных и хордовых дорог. Подобная организация сети имеет недостаточную эффективность в связи с увеличением протяженности маршрутов движения и, как следствие, перепробегом автомобильного транспорта. Связь соседних районных центров из-за отсутствия автодорожной сети по кратчайшим направлениям и близко расположенных сельских населенных пунктов, относящихся к разным районам, осуществляется через региональную и федеральную сеть, что приводит, с одной стороны, к их перегрузке, а с другой – к неэффективности перевозок.

Принятый в последние годы вектор развития края, ориентированный на рост добычи и переработки в горно-добывающей, нефтегазовой и лесной отраслях, формирует новые центры инвестиционной деятельности, расположенные в северных территориях Красноярского края (Богучанский, Кежемский, Северо-Енисейский районы, Эвенкийский муниципальный район). Исторически сеть автомобильных дорог в указанных территориях была крайне неразвита. Отсутствие автодорожного доступа к нефтегазоносным площадкам и лесосырьевым ресурсам сдерживает развитие инвестиционных процессов в реальном секторе экономики, который на ближайшую и среднесрочную перспективу должен стать основой экономического развития края. Это, в свою очередь, означает необходимость создания нового транспортного каркаса края, который будет в полной мере ориентирован на историческую смену экономических приоритетов.

Причиной существующего неудовлетворительного состояния сети автомобильных дорог общего пользования местного значения является отсутствие необходимых финансовых, кадровых, материальных ресурсов для проведения регламентных дорожных работ.

#### 5.1.2. Перечень и характеристика решаемых задач, анализ причин возникновения проблемы, включая правовое обоснование

В результате недостаточного ежегодного финансирования работ по содержанию, ремонту и модернизации ухудшается транспортно-эксплуатационное состояние существующей сети автомобильных дорог в крае.

Основной задачей, стоящей перед отраслью, является обеспечение сохранности автомобильных дорог и искусственных сооружений, относящихся к крупному имущественному комплексу, стоимостью основных фондов более 40 млрд рублей.

Прогнозируемый рост количества транспортных средств, увеличение грузоподъемности и объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к увеличению интенсивности движения и осевых нагрузок. Это обуславливает неотложную потребность