|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| |  |  | | --- | --- | |  | Приложение к постановлению Исполнительного комитета  Урюмского сельского поселения  «\_\_»\_\_\_\_\_\_\_20\_\_г. |   **ПРОГРАММА**  Комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Урюмское сельское поселение Тетюшского муниципального района Республики Татарстан   |  |  | | --- | --- | |  | Проект подготовлен:  ООО «Эс Си Эм Консалт»  М.П./\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ А.Ихсанов  (дата) (подпись) Генеральный директор  ООО «ЭсСиЭм Консалт» |     Казань, 2018 |

**СОДЕРЖАНИЕ**

[ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ 4](#_Toc520386697)

[МОДУЛЬ 1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 6](#_Toc520386698)

[1.1 Сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных. Описание используемых методов получения исходной информации. 6](#_Toc520386699)

[1.2 Анализ положения Тетюшского МР и Урюмского сельского поселения в структуре пространственной организации РФ и РТ 6](#_Toc520386700)

[1.3 Социально-экономическая характеристика, характеристика градостроительной деятельности и деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса 7](#_Toc520386701)

[1.4 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта 13](#_Toc520386702)

[1.5 Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог 15](#_Toc520386703)

[1.6 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченность парковочными местами 19](#_Toc520386704)

[1.7 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока 20](#_Toc520386705)

[1.8 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения 20](#_Toc520386706)

[1.9 Характеристика движения грузовых ТС, оценка работы ТС коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных ТС 21](#_Toc520386707)

[1.10 Анализ уровня безопасности дорожного движения 21](#_Toc520386708)

[1.11 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения. 23](#_Toc520386709)

[1.12 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры 24](#_Toc520386710)

[1.13 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры 24](#_Toc520386711)

[МОДУЛЬ 2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ 28](#_Toc520386712)

[2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития 28](#_Toc520386714)

[2.1.1 Социально-экономическое развитие 28](#_Toc520386715)

[2.2 Прогноз транспортного спроса 30](#_Toc520386716)

[2.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта 30](#_Toc520386717)

[2.4 Прогноз развития дорожной сети 31](#_Toc520386718)

[2.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения 33](#_Toc520386721)

[2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения 33](#_Toc520386722)

[2.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения 34](#_Toc520386723)

[МОДУЛЬ 3. РАЗРАБОТКА ПРОГРАММЫ МЕРОПРИЯТИЙ ПКРТИ НА ПРОГНОЗНЫЕ ПЕРИОДЫ 36](#_Toc520386724)

[3.1 Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры 38](#_Toc520386726)

[3.2 Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры 40](#_Toc520386727)

[3.3 Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта 41](#_Toc520386728)

[3.4 Перечень мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры 42](#_Toc520386729)

[МОДУЛЬ 4. РАЗРАБОТКА ПАСПОРТА ПРОГРАММЫ С ОЦЕНКОЙ ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ, ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ 46](#_Toc520386730)

[4.1 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий 46](#_Toc520386732)

[4.2 Оценка эффективности реализации мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры 50](#_Toc520386733)

[4.3 Подготовка предложений по институциональным преобразованиям в сфере развития транспортной инфраструктуры 53](#_Toc520386734)

# ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Урюмское сельское поселение Тетюшского муниципального района Республики Татарстан

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструк­туры муниципального образования Урюмское сельское поселение Тетюшского муниципального района Республики Татарстан на 2018-2035 г. |
| Основание для разработки программы | - Федеральный [закон](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_172862/) от 29.12.2014 N 456-ФЗ "О внесении изме­нений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации";  - Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 года №1440 "Об утверждении требований к программам комплекс­ного развития транспортной инфраструктуры поселений, город­ских округов". |
| Заказчик программы и его местонахождения | Исполнительный комитет Урюмского сельского поселения, Тетюшский муниципальный район, с.Урюм, ул.Чапаева, д.2. |
| Разработчик программы и его местонахождения | ООО «Эс Си Эм Консалт», 420124, РТ, г.Казань, ул. Ягодинская 25/35. |
| Цель и задачи программы | Цель программы:  Разработка перечня мероприятий по проектированию, строи­тельству, реконструкции объектов транспортной инфраструкту­ры, включая те, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, планом и программой ком­плексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естест­венных монополий в области транспорта, договорами о ком­плексном освоении территорий или о развитии застроенных территорий.  Задачами программы являются:  - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, на территории сельского поселения;  - доступность объектов транспортной инфраструктуры для на­селения и субъектов экономической деятельности в соответст­вии с нормативами градостроительного проектирования Тетюшского МР;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономиче­ской деятельности - в соответствии с транспортным спросом;  - развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью поселения;  - обеспечение условия 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;  - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного пере­движения населения;  - обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Целевые показатели (инди­каторы) развития транспортной инфраструктуры | * - Увеличение общей протяженности дорог регионального значения с 8,29 км в 2017 году до 16,79 км к 2035 году; * - Увеличение доли дорог с а/б покрытием в УДС поселений с 10% в 2017 году до50% к 2035 году; * - Организация дополнительного пассажирского сообщения с населенными пунктами поселения – 3 ед. * - Кол-во обустроенных остановок общественного транспорта (павильоны, заездные карманы, удобство для маломобильных групп населения и т.д.) - 5 ед. |
| Сроки и этапы реализации программы | Программа разрабатывается на срок не менее 10 лет и не более чем на срок действия генерального плана поселения.  Сроки реализации Программы: 2018-2035 годы, в том числе по этапам реализации:  1 этап: 2018 – 2022 годы (с разбивкой по годам);  2 этап: 2023 – 2035 годы (без разбивки по годам); |
| Укрупненное описание за­планированных мероприятий | - Разработка проектно-сметной документации;  - Строительство и ремонт дорог и объектов транспортной инфраструктуры;  - Изменение маршрутов общественного транспорта. |
| Объемы и источники финан­сирования программы | Общий объем финансирования Программы за период 2018-2035 годы составляет 645 153 тыс. руб., в том числе за счет средств:  - федерального бюджета – \_- \_ тыс. рублей;  - регионального бюджета (РТ) – 632 663 тыс. руб;  - местного бюджета (Тетюшского МР) – 12 490 тыс. руб;  - внебюджетных источников – \_- \_ тыс. руб; |

# МОДУЛЬ 1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

## Сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных. Описание используемых методов получения исходной информации.

При разработке ПКРТИ Урюмского сельского поселения (далее – Урюмское СП) были использованы методы системного подхода, позволяющие комплексно охватить ключевые направления для выполнения работ в соответствии с техническим заданием Заказчика, экстраполируя их на нормативную базу, регламентирующую подготовку ПКРТИ, состояющую, в том числе, из таких ключевых документов, как Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплекс­ного развития транспортной инфраструктуры поселений, город­ских округов». **Данный подход позволяет обеспечить глубину, полноту и структурированность исходных данных для последующего научного анализа.**

В рамках системного подхода, прежде всего, была определена и классифицирована требуемая для анализа структура данных, идентифицированы ключевые источники получения информации, среди которых, база данных Заказчика (данные, предоставленные Исполнительным комитетом Тетюшского муниципального района (далее – Тетюшское МР) и Урюмского СП), информация из открытых источников (официальные показатели государственной статистики и отчетности, материалы министерств и ведомств РТ и ОГИБДД УМВД России по Тетюшскому МР) а также, данные, полученные в «полевых» условиях путем проведения натурных замеров, интервьюирования и опросов.

Достоверность исходных данных (валидация) обеспечена путем сравнительного анализа и сопоставления данных из разных источников. Недостающая (отсутствующая) информация была собрана экспертным путем.

## Анализ положения Тетюшского МР и Урюмского сельского поселения в структуре пространственной организации РФ и РТ

Тетюшский муниципальный район расположен в юго-западной части Республики Татарстан на правом берегу Куйбышевского водохранилища и граничит: на юге – с Ульяновской областью, на западе – с Буинским районом, на севере – с Апастовским и Камско-Устьинским районами РТ. Площадь - 163842 га.

Административное деление территории Тетюшского муниципального района закреплено ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» и Законом Республики Татарстан «Об установлении границ территорий и статусе муниципального образования «Тетюшский муниципальный район» и муниципальных образований в его составе».

Административное устройство Тетюшского муниципального района на 1.01.2018 представлено 1 муниципальным образованием «Город Тетюши» и 20 сельскими поселениями, включающими в себя 75 населенных пунктов, в числе которых 1 город районного значения, 40 сел, 5 поселков, 29 деревень.

Территория Урюмского СП входит в состав территории муниципального образования Тетюшский муниципальный район Республики Татарстан. Урюмское СП расположено на южной части Тетюшского МР на левом берегу р. Волга. На западе земли поселения граничат с Кильдюшевским сельским поселением, на северо-западе – с Жуковским сельским поселением, на севере – с городским поселением Тетюши.

В состав поселения входит 6 населенных пунктов:

- Богдашкино (село)

- Ивановка (деревня)

- Кашка (село)

- Пищемар (поселок)

- Пролей-Каша (село, административный центр)

- Урюм (село)

Общая площадь поселения составляет 320,2 км2.

## Социально-экономическая характеристика, характеристика градостроительной деятельности и деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

**Демографическая ситуация**

Одним из показателей экономического развития является численность населения. Изменение численности населения служит индикатором уровня жизни в поселении, привлекательности территории для проживания, осуществления деятельности.

Численность населения Урюмского сельского поселения на 1.01.2018 составляет 1142 человек. Численность сельского поселения по населенным пунктам представлена в табл 1.

Таблица 1 - Численность сельского поселения по населенным пунктам на 01.01.2018 г.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№** | **Населённый пункт** | **Численность населения** |
| 1 | Богдашкино | 281 |
| 2 | Ивановка | 76 |
| 3 | Кашка | 64 |
| 4 | Пищемар | 2 |
| 5 | Пролей-Каша | 253 |
| 6 | Урюм | 466 |

Неблагоприятной остается возрастная структура населения поселения, ее можно отнести к регрессивному типу. Процесс старения населения сопровождается ростом среднего возраста населения и изменения возрастной структуры населения - снижением доли детей и ростом доли старших возрастов (табл.2).Высокие показатели смертности обуславливают снижение ожидаемой продолжительности жизни населения.

Таблица 2 – Половозрастная структура населения на 01.01.2018 г.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Показатель** | **Количество**  **человек** | **%** |
| Население моложе трудоспособного возраста (до 18 лет) | 180 | 16 |
| Население трудоспособного возраста | 709 | 60 |
| Население старше трудоспособного возраста | 253 | 24 |
| **ИТОГО** | 1142 | 100 |

Естественная убыль населения в районе - результат низкого уровня рождаемости и высокого уровня смертности среди населения.

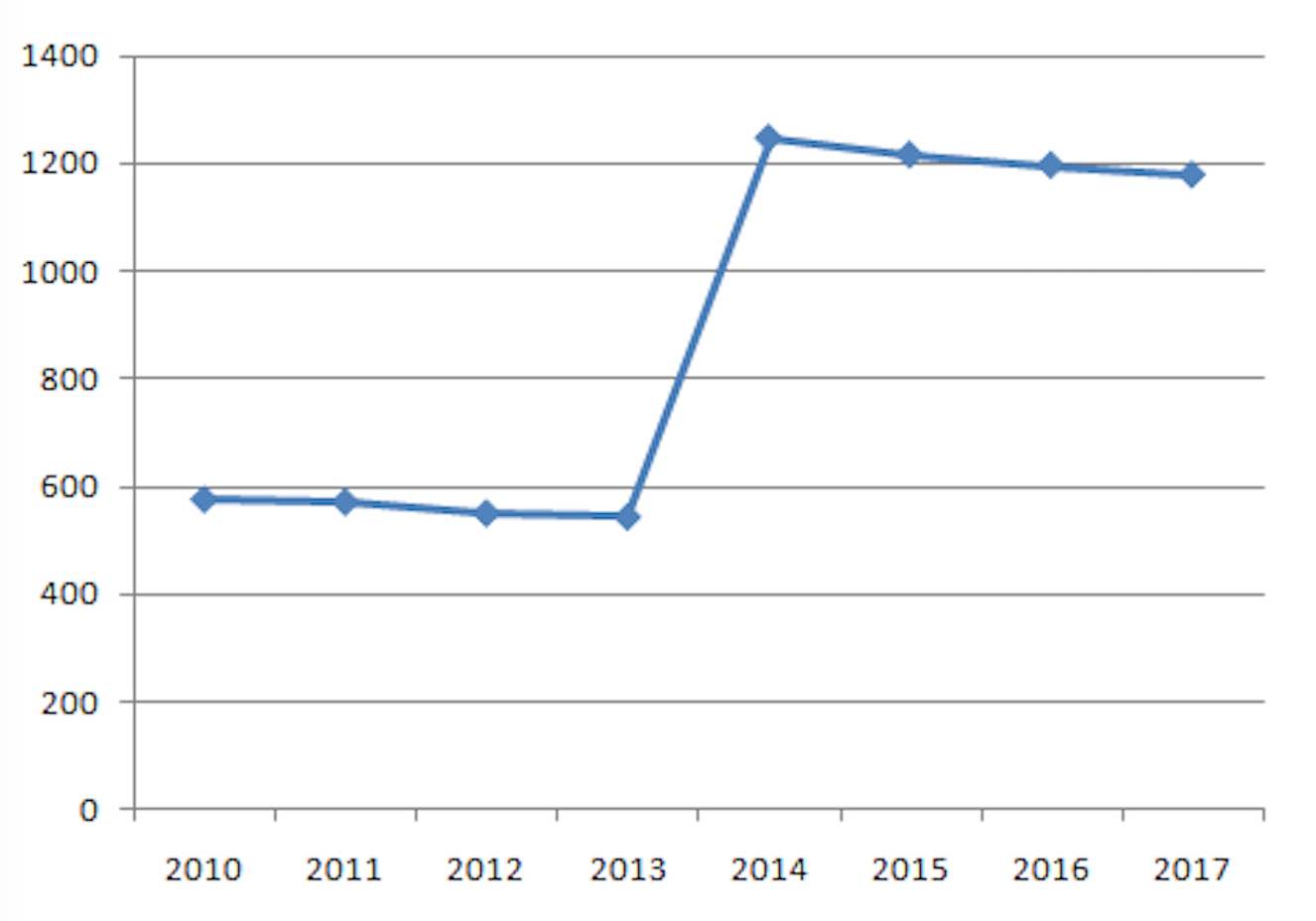
Населенные пункты подобной людности обладают меньшим потенциалом экономического развития, как следствие, в них складываются худшие условия для трудовой деятельности и реализации потребностей, в том числе, в получении социальных услуг. Поэтому для данных населенных пунктов характерен миграционный отток.

Замедление экономического роста в сельском хозяйстве, отсутствие условий для альтернативной занятости на селе, сложившийся низкий уровень социальной и инженерной инфраструктуры обусловили обострение социальных проблем села.

В результате спада сельскохозяйственного производства, ухудшения финансового положения сельскохозяйственных организаций, изменений в организационно-экономическом механизме развития социальной сферы и инженерной инфраструктуры села произошло значительное отставание села от города по уровню и условиям жизнедеятельности.

Нестабильность финансово-экономического положения хозяйствующих в сельской местности субъектов, в том числе и агропромышленного комплекса, привела к интенсивному развитию отрицательных демографических процессов на селе, снижению мотивации труда и сокращению профессионального кадрового обеспечения.

Несмотря на резкий скачок на диаграмме ниже, из-за объединения трех сельских поселений (Богдашкинское, Урюмское и Ивановское), в целом, преобладает тенденция убывания численности населения (рис.1). Численность населения на 1 января 2018 года составляет 1142 человек, на 1 января 2017 года - 1179 человек, на 1 января 2016 года - 1197 человек.



**Социальная инфраструктура**

В настоящее время в Урюмском СП сеть учреждений обслуживания представлена практически всеми видами культурно-бытовых объектов, как например, детские сады в каждом из поселений, основная (Богдашкино) и средняя (Пролей-Каша) школы, секция МУ ДО ДЮСШ и кружки ЦДОд на базе МБОУ «Урюмская СОШ» (здание в ветхом состоянии), МБОУ «Богдашкинская ООШ»; в каждом населенном пункте есть фельдшерско-акушерские пункты (ФАП); физкультурно-оздоровительная база отдыха для инвалидов по слуху «Ласточка» общественной организации инвалидов «Общество глухих Республики Татарстан» на 45 мест в с.Урюм; Богдашкинский дом культуры на 200 мест с библиотекой (в аварийном состоянии – подлежит сносу), Пролей-Кашинский дом культуры на 100 мест с библиотекой, Урюмский дом культуры на 300 мест с библиотекой.

Из плоскостных сооружений - волейбольная площадка МБОУ «Богдашкинская ООШ», МБОУ «Пролей-Кашинская НОШ».

2 магазина площадью 15 кв.м (каждый) в с. Богдашкино, 1 магазин смешанного типа в с. Пролей-Каша (12 кв.м) и 1 магазин смешанного типа (9 кв.м) в с. Кашка, 2 продовольственных магазина в с. Урюм (36 кв.м и 26 кв.м). Отделение связи в с. Пролей-Каша и с. Урюм (оба в ветхом состоянии). Участковый пункт полиции в с.Урюм.

Однако, уровень обеспеченности ими жителей поселения различен (табл.3).

Таблица 3. Обеспеченность населения учреждениями и предприятиями обслуживания в сравнении с нормативными показателями

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование учреждений и предприятий обслуживания | Ед. изм. | Емкость | Нормативы (на 1000 чел.) | | % обеспе-ченности |
| СП 42.13330. 2011 | Соц. нормативы, принятые Прав.РФ в 1996 г и методика одобренная в 1999 г |
| **Учреждения образования** | | | | | |
| Дошкольные образовательные учреждения | число мест | 45 | 85 % охват детей дошкольного возраста | - | 119 |
| Общеобразовательные учреждения | число мест | 536 | 100% охват детей неполным средним образованием и до 75 % детей -средним образованием | - | 408 |
| Учреждения доп. образования детей: музыкальная школа, школа искусств и проч. | объект/ число мест | 30 | 12% от числа обучающихся в 1-8 классах | Для групп населенных пунктов людностью от 3 до 10 тыс. чел. -1 объект | 25 |
| **Учреждения здравоохранения** | | | | | |
| Амбулаторно-поликлинические учреждения | число посещ. в смену | 50 | - | 18,15 | 215 |
| **Учреждения культуры** | | | | | |
| Клубы, учреждения клубн. типа | число мест | 400 | 150 | 100 | 166 |
| Общедоступные библиотеки | объект/ тыс. экз. | 12402 | Для нас. пунктов людностью 1-2 тыс.–по 6-7,5 тыс. экз. | 1-2 объекта (6,2 тыс. экз.) | 127 |
| **Спортивные сооружения** | | | | | |
| Спортивные залы | кв. м S пола | 452 | 200 | 350 | 105 |
| Плоскостные сооружения | тыс. кв. м | 324 | - | 1,95 | 381 |
| **Предприятия торговли и общественного питания, коммунально-бытового обслуживания** | | | | | |
| Предприятия рознич. торговли | кв. м торг.S | 113 | 443 | - | 28 |
| Предприятия бытового обслуж. | число мест | 0 | 40 | - | 0 |

Уровень обеспеченности населения услугами детских дошкольных учреждений, школами, учреждениями дополнительного образования детей превышает нормативные значения. В сравнении с рекомендуемыми нормативами уровень обеспеченности амбулаторно-поликлиническими учреждениями, клубами, библиотеками, спортивными залами и плоскостными сооружениями может быть охарактеризован как высокий. В то же время, поселение недостаточно обеспечено предприятиями торговли и бытового обслуживания.

**Экономическая ситуация**

Экономика Тетюшского района базируется на предприятиях пищевой промышленности, сельского хозяйства, промышленности строительных материалов. Основа экономики Урюмского сельского поселения – сельское хозяйство и животноводство. В с. Ивановка – молочнотоварная ферма КФХ «Шайдуллов» с численностью персонала около 7 человек.

В связи с сезонностью производства в сельском хозяйстве возникает необходимость хранения сельскохозяйственной продукции для ее использования в течение года и более. Для очистки, сушки и временного хранения зерна предназначен зерноток. Очищенное и высушенное до нормальных кондиций зерно направляется для длительного хранения в стационарные зернохранилища. В поселении зерноток имеется в с. Урюм (КФХ Казаков) и с. Богдашкино ООО УПХ Тетюшское.

Производство и промышленные предприятия отсутствуют.

На территории поселения также имеются животноводческие фермы, которые в настоящее время не функционируют – в с. Урюм. В поселении наряду с недействующими животноводческими фермами имеются недействующие объекты обслуживания АПК – с.Урюм. Как правило, они располагаются на территориях этих животноводческих комплексов.

Основными проблемами, сдерживающими развитие агропромышленного комплекса на территории поселения и в целом по Тетюшскому району и Республике Татарстан, являются факторы системного характера:

1. Незавершённость, неполнота и непоследовательность аграрных, земельных реформ, недостаточная финансовая обеспеченность, отсутствие полной оценки земель для их использования как инструмент привлечения инвестиций;

2. Недостаточный объем финансирования, необходимый для инвестирования в оборотные и в необоротные активы сельскохозяйственных предприятий. Недоступность кредитных ресурсов для сельских товаропроизводителей;

3. Высокая доля убыточных предприятий;

4. Отсутствие системы госзаказа и гарантированного сбыта определенного объема сельхозпродукции государству по фиксированным ценам в условиях регулирования рынков важнейших сельскохозяйственных продуктов при замораживании цен на сельхозпродукцию, что определяет низкую доходность сельскохозяйственных предприятий, низкую заработную плату работников сельского хозяйства, непривлекательность сельскохозяйственного труда в целом;

5. Отсутствие средств для внедрения малозатратных и ресурсосберегающих технологий, систем, машин и оборудования, обеспечивающих рост производительности труда и производство высококачественной сельскохозяйственной продукции;

6. Высокий уровень износа сельскохозяйственной техники, автомобилей, оборудования, зданий и сооружений;

7. Концентрация предприятий перерабатывающей промышленности в холдингах, тем самым ограничение числа участников рынка сбыта отдельных видов сельскохозяйственной продукции, что препятствует развитию конкуренции, приводит к необоснованному снижению закупочных цен или искусственному сдерживанию их роста;

8. Обостряющаяся кадровая проблема, нехватка квалифицированных специалистов, ИТР и кадров массовых профессий, в том числе вследствие ухудшения демографической ситуации на селе;

9. Недостаточное выделение бюджетных средств на приобретение и применение в современном земледелии минеральных удобрений, уменьшение объемов внесения которых привело к тому, что в почвах республики складывается отрицательный баланс питательных веществ, степень восполнения которых колеблется от45 до 95%;

10. Незавершенность рыночных реформ - отсутствие полной оценки конкретных участков земли для их использования как инструмент привлечения инвестиций.

11. Наряду с этим в деятельности АПК имеется ряд нерешенных проблем. Среди них: отсутствие цивилизованного рынка зерна и продуктов животноводства, деспаритет цен, высокая изношенность машинно-тракторного парка, недостаточная развитость кормовой базы. Одно из важнейших направлений - ресурсосбережение и на этой основе удешевление продукции, сокращение непредвиденных затрат и потерь.

Системный и взаимосвязанный характер актуальных проблем дальнейшего развития сельского хозяйства Урюмского поселения требует их решения на принципах программно-целевого метода государственного управления, которые предусматривают формулирование системы целей, задач и ключевых показателей развития, разработку приоритетных направлений, определение необходимых объемов финансирования, разработку механизма управления программы с учетом достижений реформы бюджетного процесса и административной реформы.

**Транспортная инфраструктура**

Транспортный каркас формируется автодорогами местного значения и региональной дорогой Тетюши – Большие Тарханы-Ундоры, обеспечивающей транспортные связи сельского поселения с административными центрами Тетюшского МР и соседними муниципальными образованиями. Корреспонденции между населенными пунктами внутри сельского поселения осуществляются по дорогам местного значения.

Пути сообщения в населенных пунктах сельского поселения представлены в основном улицами, дорогами и проездами, имеющими грунтовое покрытие.

В системе транспортного обслуживания участвует только автомобильный транспорт.

Транспортный спрос незначительный и, в целом, удовлетворяет существующие потребности населения. На территории Урюмского сельского поселения зарегистрировано 268транспортных средств, из них 7 мотоциклов, 172 легковых автомобиля, 31 грузовая автомашина, 52 трактора.

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

Развитие транспортной системы Урюмского СП является необходимым условием улучшения качества жизни жителей в поселении.

Транспортная инфраструктура Урюмского сельского поселения является составляющей инфраструктуры Тетюшского МР, обеспечивающей свободное перемещение товаров и услуг. Наличием и состоянием сети автомобильных дорог определяется территориальная целостность и единство экономического пространства. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов.

Транспортную инфраструктуру поселения образуют линии, сооружения и устройства пригородного, внешнего транспорта. Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры поселения являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта.

**Автомобильный транспорт**

Внешние транспортно-экономические связи Урюмского сельского поселения с другими регионами осуществляются автомобильным (индивидуальным и общественным) видом транспорта.

Светофорные объекты отсутствуют.

Транспортную коммуникацию сельского поселения обеспечивает автомобильная дорога регионального или межмуниципального значения «Тетюши – Большие Тарханы –Ундоры», предоставляющая выход на соседние муниципальные образования и город Тетюши. Кроме того, на территории поселения имеется ряд дорог местного значения, обеспечивающих подъезд от основной дорожной сети к населенным пунктам.

На пересечениях автомобильных дорог с реками на территории сельского поселения имеется 2 мостовых перехода, один из которых в неудовлетворительном состоянии (табл.4).

Таблица 4 – Транспортные инженерные сооружения

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Местоположение** | | **Наименование**  **водотока** | **Материал** | **Длина**  **п.м.** | **Год** | | **Категория**  **дороги** | **Состояние** | **Площадь,**  **м2** |
| **Расстояние**  **до объекта**  **(км)** | **Н.п. вблизи которого расположен**  **мост** | **Постройки** | **Последнего**  **кап.ремонта** |
| **Автодорога «Тетюши – Большие Тарханы – Ундоры»** | | | | | | | | | | |
| 1 | 15+290 | с.Пролей Каша | р.Улема | металл | 31,1 | 1986 |  | IV | удовл. | 312 |
| 2 | 16+483 | с.Урюм | р.Урюмка | металл | 33,7 | 1986 |  | IV | неуд. | 330 |

Также действует сеть подъездов к территориям, предназначенным для ведения садового и дачного хозяйства, отдельным частям населенных пунктов, к рекреационным зонам. Большинство их них нуждается в улучшении покрытий.

**Железнодорожный и воздушный транспорт**

Железнодорожный и воздушный транспорт не используется.

**Водный транспорт**

По территории поселения проходят судоходные пути по р. Волга по которым осуществляются пассажирские и грузовые перевозки.

**Транспортная доступность**

Полные затраты времени на сообщение населенных пунктов поселения с городом Тетюши (включая продолжительность подхода к остановкам и ожидания транспорта) превышают 90 мин, что затрудняет использование населением объектов социального, культурно-бытового обслуживания, находящихся в административном центре муниципального района.

**Улично-дорожная сеть и внутригородской транспорт**

Улично-дорожная сеть в населенных пунктах поселения в основном имеет грунтовое покрытие, за исключением автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, проходящих по их территории. Так, три населенных пункта поселения – Кашка, Ивановка и Пищемар не имеют подъездных дорог с твердым (асфальтобетонным) покрытием (в настоящий момент – грунтовое).

Состояние улиц и дорог, интенсивно используемых транспортом, является неудовлетворительным. Для создания благоприятных условий жизнедеятельности населения требуется устройство на них твердого покрытия.

Ближайшие объекты придорожного сервиса, такие как СТО, АЗС, находятся в городе Тетюши – удаленность около в 15 км.

Имеется 2 пешеходных перехода в удовлетворительном состоянии. Количество опор и светильников уличного освещения составляет 102 ед. Состояние – рабочее.

Другие элементы транспортной инфраструктуры отсутствуют.

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

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры Урюмского сельского поселения. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, населенные пункты поселения с районным центром, обеспечивают жизнедеятельность всех населенных пунктов поселения, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста поселения, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения.

Дороги регионального значения, проходящие по территории Урюмского СП и их соответствие нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию представлены в таблице 5.

Таблица 5 – Характеристика и техническое состояние автомобильных дорог регионального/межмуниципального значения

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование дорог на 01.01.2018 года** | **кате-**  **гория** | **протяж.**  **км.** | **в том числе** | | |
| **А/б** | **Пере-ходное** | **Грун-товое** |
| 1 | "Тетюши-Большие Тарханы-Ундоры"-Ивановка | IV | 1,00 |  | 1,00 |  |
| 2 | "Тетюши-Большие Тарханы-Ундоры"-Богдашкино | IV | 3,795 | 3,79 |  |  |
| 3 | "Тетюши-Большие Тарханы-Ундоры"-Кашка |  | 3,50 |  |  | 3,50 |
|  | **Всего по сельскому поселению** |  | **8,295** | **3,79** | **1,00** | **3,50** |

К автомобильным дорогам общего пользования местного значения относятся муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах Урюмского СП, находящиеся в муниципальной собственности сельского поселения.

Характеристика автодорог общего пользования местного значения (без учета УДС поселений) Урюмского сельского поселения и их соответствие нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию представлена в таблице 6.

Таблица 6 – Характеристика и техническое состояние автомобильных дорог местного значения (без учета УДС поселений)

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование дорог на 01.01.2018 года** | **кате-**  **гория** | **протяж.**  **км.** | **в том числе** | | | |
| **А/б** | **Пере-ходное** | **Грун-товое** | **Состо-яние** |
| 1 | Кильдюшево – Пищемар | - | 4,5 |  |  | 4,5 | - |
|  | **Всего по сельскому поселению** |  | **4,5** |  |  | **4,50** | - |

Остальные автодороги поселения являются подъездами к отдельно стоящим населенным пунктам и садоводческим хозяйствам.

Классификация автомобильных дорог общего пользования местного значения поселения и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) осуществляются в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

В соответствии с ГОСТ Р 52398-2005 «Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования» дороги общего пользования местного значенияУрюмского сельского поселения относятся к классу автомобильных дорог «Дорога обычного типа (не скоростная дорога)» с категорией V. Для V категории предусматривается количество полос - 1, ширина полосы 4,5 метра, разделительная полоса не требуется, допускается пересечение в одном уровне с автомобильными дорогами, велосипедными и пешеходными дорожками, с железными дорогами и допускается доступ на дорогу с примыканием в одном уровне.

Характеристика автодорог УДС поселений Урюмского сельского поселения и их соответствие нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию представлена в таблице 7.

Таблица 7 – Характеристика и техническое состояние автомобильных дорог УДС поселений (кроме Пролей Каша другие отсутствуют в исходных данных).

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование поселения и улиц** | **ВСЕГО:**  **(КМ)** | Протяженность, км | | | | |
|  |  | ц/б | а/б | щебень, гравий | грунт | в т.ч. несоотв. |
| **Урюмское СП** | **32,500** | **0,000** | **1,100** | **2,060** | **29,340** | **0** |
| **село Пролей-каша** | *8,700* | *0,000* | *0, 300* | *0,210* | *8,190* |  |
| улица Ленина | 1,200 |  |  | 0,210 | 0,990 |  |
| улица Октябрьская | 0,900 |  | 0,300 |  | 0,600 |  |
| улица Гагарина | 0,800 |  |  |  | 0,800 |  |
| улица Зеленая | 0,900 |  |  |  | 0,900 |  |
| улица Чапаева | 0,700 |  |  |  | 0,700 |  |
| улица Безымянная | 0,700 |  |  |  | 0,700 |  |
| улица Пушкина |  |  |  |  |  |  |
| улица Маяковского | 0,700 |  |  |  | 0,700 |  |
| улица Горького | 0,900 |  |  |  | 0,900 |  |
| улица Пионерская | 0,600 |  |  |  | 0,600 |  |
| улица Набережная | 0,900 |  |  |  | 0,900 |  |
| улица Стрелковая | 0,400 |  |  |  | 0,400 |  |
| село Богдашкино | 4,600 | 0,000 | 0,800 | 0,200 | 3,600 |  |
| улица Гагарина | 1,000 |  | 0,800 |  | 0,200 |  |
| улица Советская | 1,100 |  |  |  | 1,100 |  |
| улица Ленина | 1,500 |  |  | 0,200 | 1,300 |  |
| улица Пролетарская | 1,000 |  |  |  | 1,000 |  |
| село Кашка | 4,800 | 0, 000 | 0,000 | 0,000 | 4,800 |  |
| улица Центральная | 1,000 |  |  |  | 1,000 |  |
| улица Заглядовка | 0,700 |  |  |  | 0,700 |  |
| улица Весенняя | 0,800 |  |  |  | 0,800 |  |
| улица Овражная | 0,600 |  |  |  | 0,600 |  |
| улица Отрадная | 0,700 |  |  |  | 0,700 |  |
| улица Сеченская | 1,000 |  |  |  | 1,000 |  |
| село Урюм | 10,700 | 0,000 | 0,000 | 1,600 | 9,100 |  |
| улица Куйбышева | 0,300 |  |  |  | 0,300 |  |
| улица Кирова | 2,000 |  |  |  | 2,000 |  |
| улица Чапаева | 0,600 |  |  |  | 0,600 |  |
| улица Свердлова | 1,000 |  |  | 0,200 | 0,800 |  |
| улица Ленина | 0,600 |  |  |  | 0,600 |  |
| улица Пушкина | 1,200 |  |  |  | 1,200 |  |
| улица Маяковского | 0,500 |  |  |  | 0,500 |  |
| улица М.Джалиля | 0,500 |  |  |  | 0,500 |  |
| улица Мира | 0,200 |  |  |  | 0,200 |  |
| улица Партизанская | 0,100 |  |  |  | 0,100 |  |
| улица Гагарина | 1,500 |  |  |  | 1,500 |  |
| улица Безымянная | 0,100 |  |  |  | 0,100 |  |
| улица К. Маркса | 0,300 |  |  |  | 0,300 |  |
| улица Горького | 0,400 |  |  |  | 0,400 |  |
| Внутрипоселковая дорога | 1.400 |  |  | 1,400 |  |  |
| дер. Ивановка | 3.600 | 0,000 | 0,000 | 0,050 | 3,550 |  |
| улица Свердлова | 1,500 |  |  | 0,050 | 1,450 |  |
| улица Ленина | 0,800 |  |  |  | 0,800 |  |
| улица Комсомольская | 0,700 |  |  |  | 0,700 |  |
| улица Нагорная | 0,600 |  |  |  | 0,600 |  |
| поселок Пещемары | 0,100 | 0.000 | 0.000 | 0,000 | 0,100 |  |
| улица Пещемары | 0,100 |  |  |  | 0,100 |  |

Улично-дорожная сеть внутри населенных пунктов, как правило, не благоустроена, исключая те ее участки, по которым проходят автодороги местного значения.

Бесхозяйные автомобильные дороги общего пользования местного значения инвентаризируются и ставятся на обслуживание;

Развитие экономики Урюмского поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог общего пользования местного значения. Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Урюмского сельского поселения, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования местного значения важно для поселения. Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

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. 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. Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средствстоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования местного значения Урюмского сельского поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете Урюмского сельского поселения эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения 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 в жилых населенных пунктах.

Интенсивность движения на автодорогах Урюмского сельского поселения довольно низкая, составляет менее 50 авт/ч.

Автомобильные дороги общего пользования местного значения имеютдостаточную пропускную способность.

Степень негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения незначительная.

## Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченность парковочными местами

Хранение автотранспорта на территории Урюмского сельского поселения осуществляется в пределах участков объектов притяжения и на придомовых участках жителей поселения.

## Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

Пассажирский транспорт является важнейшим элементом сферы обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества. Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванные производственными, бытовыми, культурными связями.

Основным и единственным пассажирским транспортом сельского поселения является автобус.

На территории Урюмского сельского поселения автобусное пассажирское сообщение представлено пригородными маршрутами Тетюши-Чикилдым, Тетюши-Беденьга, Тетюши-Сюндюково, Тетюши-Бессоново, Тетюши-Большие Тарханы проходящими по территории поселения (табл. 8).

Таблица 8 – Расписание движения пригородных маршрутов

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование**  **маршрута** | **Дни**  **работы** | **Отправление из Тетюши** | **Отправление с конечного**  **пункта** |
| Тетюши: |  | | |
| Тат.Беденьга | 1,3,4,5,6 | 5,30; 14,00 | 6,40; 15,20 |
| Чикилдым | 2 | 5,30; 14,00 | 6,45; 15,25 |
| Б.Тарханы | 1,2,3,4,5,6 | 17,00 | 18,55 |
| Сюндюково | 1,6 | 5,00; 14,00 | 6,30; 15,25 |

*Заезд на Бессоново и Тарханы – понедельник, четверг*

Автобусным движением не охвачены п. Пищемар, д.Богдашкино, д.Кашка.

## Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Пешеходное движение является наиболее предпочтительным видом перемещений, поскольку предъявляет наименьшие требования к транспортной инфраструктуре, не порождает негативных эффектов, а также способствует повышению уровня здоровья населения.

Улично-дорожная сеть внутри Урюмского сельского поселения, как правило оборудована тротуарами не в полном объеме.

Велосипедное движение, как и пешеходное, обладает теми же преимуществами, но позволяет перемещаться на более дальние дистанции. Уровень развития транспорта позволяет использовать его практически круглогодично.

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

## Характеристика движения грузовых ТС, оценка работы ТС коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных ТС

Грузовой транспорт является основным видом транспорта для перемещения грузов от места производства к месту потреблению.

Основные маршруты движения грузового транспорта в населенных пунктах проходят по поселковым дорогам, а также по центральным улицам, таким образом создаются условия для снижения уровня загрязнения воздуха, снижения нагрузки на дорожно-транспортную сеть сельского поселения и уровня аварийности.

Транспортных организаций, осуществляющих грузовые перевозки на территории сельского поселения, не имеется.

Коммунальные службы Урюмского сельского поселения своих транспортные средств не имеют, при использовании спецтехники для содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения заключаются муниципальные контракты.

Поселение не имеет собственной производственно-технической базы, оборудования и персонала для осуществления технического обслуживания автотранспорта.

## Анализ уровня безопасности дорожного движения

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом, приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Увеличение парка транспортных средств при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог привели к ухудшению условий движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах населенных пунктов и автомобильных дорогах поселения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

Анализ статистики аварийности в Тетюшском МР показывает, что основные места концентрации ДТП находятся вне Урюмского СП (табл. 9).

Таблица 9 – Статистика аварийности

|  |  |
| --- | --- |
| **Вид ДТП** | **Количество** |
| Столкновение | 422 |
| Наезд на препятствие | 60 |
| Опрокидывание | 50 |
| Наезд на стоящее транспортное средство | 30 |
| Съезд с дороги | 24 |
| Наезд на пешехода | 11 |
| Наезд на велосипедиста | 6 |
| Иной вид ДТП | 22 |

Тем не менее, в перспективе из-за неудовлетворительного состояния автомобильных дорог, увеличения количества личного автотранспорта у жителей и несовершенства технических средств организации дорожного движения возможно ухудшение ситуации.

Основными причинами совершении ДТП с тяжкими последствиями по данным ОГИБДД ОМВД по Тетюшскому району являются: несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, управление автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами.

Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов. Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения.

Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами. С учетом изложенного, можно сделать вывод об актуальности и обоснованной необходимости продолжения работы в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках муниципальной программы.

Реализация муниципальной программы позволит:

- установить необходимые виды и объемы дорожных работ,

- обеспечить безопасность дорожного движения;

- сформировать расходные обязательства по задачам, сконцентрировав финансовые ресурсы на реализации приоритетных задач.

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

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды.

Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо.

Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты. Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума) – окись углерода (угарный газ) - опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации.

При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность является носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скармливание травы животным. Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является дальнейшее расширение использования альтернативного топлива - сжатого и сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей.

Автотранспорт является основным источником загрязнения атмосферного воздуха поселения и района в целом. Основными загрязняющими веществами являются формальдегид и оксид углерода.

Причиной увеличения доли загрязнения от передвижных источников является увеличение единиц автотранспорта, большое количество эксплуатируемых автомобилей не соответствует установленным экологическим нормативам, а также низкое качество топлива. Стационарные посты наблюдения на автомагистралях района отсутствуют.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру и характер дорожно-транспортной сети, можно сделать вывод о сравнительной благополучности экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

Отсутствие участков дорог с интенсивным движением особенно в районах жилой застройки, где проходят в основном внутриквартальные дороги, позволяет в целом снизить загрязнённость воздуха. Повышение уровня загрязнения атмосферного воздуха возможно в зимний период, что связано с необходимостью прогрева транспорта, а также в периоды изменения направления ветра.

Для эффективного решения проблем загрязнения воздуха, шумового загрязнения, снижения двигательной активности, связанных с использованием транспортных средств, необходимо вести разъяснительную работу среди жителей направленную на снижение использования автомобильного транспорта при передвижении в границах населенного пункта. Необходимо развивать инфраструктуру, ориентированную на сезонное использование населением велосипедного транспорта и пешеходного движения.

## Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры

С учетом того, что на территории Урюмского сельского поселения по состоянию на 01.01.2018 года сложился невысокий уровень коммунальной, социальной и логистической инфраструктуры, перспективы развития транспортной инфраструктуры связаны только с возможным развитием сельскохозяйственного производства. С учетом сложившихся цен на сельскохозяйственную продукцию и возможностей государства и сельскохозяй-ственных производителей на период до 2035 года высоких темпов развития и размещения транспортной инфраструктуры Урюмского сельского поселения не ожидается.

Имеющаяся сеть автомобильных дорог обеспечивает транспортные связи сельского поселения с городом Тетюши и с соседними муниципальными образованиями. Однако не все населенные пункты имеют связь с сетью дорог общего пользования с твердым покрытием. Величина интенсивности движения автотранспорта на автодорогах соответствует параметрам присвоенных им технических категорий. Часть дорог характеризуется неудовлетворительным техническим состоянием и нуждается в проведении различных видов ремонта.

Улицы и проезды в населенных пунктах поселения в основном имеют грунтовое покрытие, за исключением трасс внешних автомобильных дорог, проходящих по их территории. Для создания благоприятных условий жизнедеятельности населения требуется устройство на них твердого покрытия.

## Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры

Функционирование и развитие транспортной инфраструктуры Урюмского сельского поселения осуществляется в соответствии с:

* Стратегия социально-экономического развития Республики Татарстан до 2030 года (Утверждена Законом Республики Татарстан от 17.06.2015 №40-ЗРТ);
* Схема территориального планирования Республики Татарстан, утвержденная постановлением КМ РТ от 21 февраля 2011 г. N 134;
* Стратегия социально-экономического развития Тетюшского муниципального района на 2016-2021 годы и на плановый период до 2030 года;
* Схема территориального планирования Тетюшского МР РТ, утвержденная решением Совета Тетюшского муниципального района Республики Татарстан от 29.11.2012 г. № 27-3;
* Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 №1734-р;
* Стратегия развития транспортного комплекса РТ на 2016-2021 годы с перспективой до 2030 года, утвержденная Приказом Министерства транспорта и дорожного хозяйства РТ от 24 июля 2017 года № 253;
* Государственная программа «Развитие транспортной системы РТ на 2014-2022гг.»;
* Схема территориального планирования РФ и РТ, утвержденной Постановлением Кабинета Министров № 134 от 21.02.2011г. (с внесенными изменениями от 14.11.2016 № 842, от 15.08.2017 №577);
* Генеральный план поселения.

Решения, заложенные в данные документы на расчетный срок, являются основанием для разработки документации по планировке территории, а также территориальных и отраслевых схем размещения отдельных видов строительства, развития инженерной, социальной и транспортной инфраструктур, охраны окружающей среды.

Таким образом, нормативно-правовая база на федеральном и региональном уровне, необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сформирована.

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. от 03.07.2016 г.), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 03.07.2016 г.), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 03.07.2016 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально -экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения

Программа позволит обеспечить:

• безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;

• доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;

• развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселка;

• развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;

• условия 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.

# МОДУЛЬ 2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ



## Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

### 2.1.1 Социально-экономическое развитие

**Демография**

По причине высокого уровня урбанизации по стране, на большей части территории Тетюшского МР на протяжении многих лет сохраняется естественная убыль населения. Данная тенденция сохранится и на расчетный срок (табл. 10).

Таблица 10 – Прогноз изменения численности населения Урюмского сельского поселения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование территории** | **2018** | **2020** | **2035** |
| **Урюмское** | **1142** | **1093** | **789** |
| с. Пролей-Каша | 253 | 242 | 175 |
| с. Богдашкино | 281 | 269 | 194 |
| д. Ивановка | 76 | 72 | 52 |
| с. Кашка | 64 | 61 | 44 |
| п. Пищемар | 2 | 2 | 1 |
| с. Урюм | 466 | 447 | 323 |

Неблагоприятной остается возрастная структура населения поселения, ее можно отнести к регрессивному типу. Процесс старения населения сопровождается ростом среднего возраста населения и изменения возрастной структуры населения - снижением доли детей и ростом доли старших возрастов.

Потенциал всех сфер занятости населения для поглощения высвобождающихся кадров практически исчерпан, что ведет к росту безработицы, а, следовательно, либо оттоку населения на заработки за пределы района, либо самозанятости, либо к маргинализации.

Изменение демографической ситуации зависит от общей политики государства в данной области. Процессы кардинальных положительных сдвигов в демографической ситуации достаточно длительные, в связи с этим за основу при планировании социально-экономического развития поселения принимается стабилизационный сценарий.

**Жилищное строительство**

Современные тенденции жилищного строительства сельских поселений таковы, что основной объем жилищного фонда вводится за счет собственных средств населения (семьи с доходами выше среднего), государственное финансирование осуществляется в основном в рамках целевых программ и при этом постепенно сокращается.

**Развитие экономической базы**

На первую очередь и расчетный срок схемы территориального планирования Тетюшского МР в Урюмском сельском поселении на территории 23,8 га с.Пролей-Каша и 2,7 га с.Урюм, являющихся площадками перспективного развития АПК, планируется создание условий для развития с/х производства.

Крупные объекты экономической системы муниципального образования сосредоточены преимущественно в г. Тетюши.

Прогноз занятости населения и мест приложения труда, в основу которого входят учет всех мероприятий по развитию социальной инфраструктуры, промышленности, агропромышленного комплекса, транспорта, туристско-рекреационной деятельности и создание новых мест приложения труда в данных сферах экономической деятельности на основе планируемых мероприятий по развитию поселения, представлен в таблице 11.

Таблица 11 – Прогноз занятости населения и мест приложения труда

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование территории** | **2020** | **2035** |
| (бывшее) Богдашкинское СП | 68 | 68 |
| (бывшее) Ивановское СП | 98 | 98 |
| (бывшее) Урюмское СП | 149 | 151 |
| **ИТОГО по Урюмскому (объединенному) СП** | **315** | **317** |

Как видно из таблицы существенного изменения количества мест приложения труда на расчетный срок не планируется.

**Развитие учреждений и предприятий обслуживания**

Развитие сети объектов обслуживания населения направлено на достижение нормативных показателей обеспеченности населения комплексами объектов образования, здравоохранения, торговли и культурно-бытовой сферы. Необходимо создание для всего населения приемлемых условий пространственной доступности основных видов услуг, предоставляемых учреждениями социальной инфраструктуры. Это основное условие роста уровня жизни населения и создания благоприятной среды для его жизнедеятельности.

Перечень объектов социальной инфраструктуры, развитие которых относится к полномочиям местного значения, регулируется Федеральным законом от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».

На расчетный срок потребность в строительстве новых учреждений дошкольного и общего образования отсутствует. Так же как и отсутствует потребность в новых амбулаторных, культурно-досуговых учреждениях, библиотеках и спортивных залах.

На первую очередь заложена потребность в плоскостных сооружениях и новых предприятиях торговли (плоскостные сооружения/предприятия торговли) в с. Богдашкино (445 кв.м/64 кв.м), д.Ивановка (142 кв.м/22 кв.м), с.Кашка (101 кв.м/7 кв.м), п.Пищемар (6 кв.м) и с.Урюм (897 кв.м/75 кв.м), с.Пролей-Каша (0 кв.м/53 кв.м).

## Прогноз транспортного спроса

Относительно стабильная демографическая ситуация в сельском поселении позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории Урюмского сельского поселения не произойдет в расчетном периоде.

Основным видом транспорта на территории сельского поселения является автомобильный, иные виды не представлены. В связи с невысоким транспортным спросом существующая инфраструктура автомобильного транспорта справляется с решаемыми задачами и не требует реструктуризации.

Из-за отсутствия планов по созданию предприятий на территории сельского поселения интенсивность грузового транспорта незначительная и на расчетный срок сильно не изменится.

Все население проживает в зонах благоприятной транспортной доступности от административного центра муниципального района. Однако д. Богдашкино и с. Кашка не имеют автобусного сообщения с муниципальным административным центром - городом Тетюши, а их население не может полноценно использовать объектысоциальной инфраструктуры этих центров. Требуется создание маршрутов автобусов для этих населенных пунктов.

При этом предприятия и организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению, обязаны систематически, не реже 1 раза в 5 лет, организовывать обследования пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

## Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в Урюмском сельском поселении.

Согласно СТП Тетюшского муниципального района на территории сельского поселения не запланированы мероприятия по развитию железнодорожного, воздушного и водного видов транспорта.

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры Урюмского сельского поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, обеспечивающая перемещение различных видов продукции между производителями и потребителями, а также общедоступное транспортное обслуживание населения.

Планируется строительство новых автодорог региональногои местного значения – в основном путем устройства асфальтобетонного покрытия на грунтовых дорогах – подъездах к населенным пунктам.

Количество пассажирского транспорта увеличивать не планируется. Транспортное обслуживание населенных пунктов сельского поселения по-прежнему будет ориентировано на маршрутную сеть пригородных автобусов. Требуется благоустройство существующих остановочных павильонов (устройство крытых навесов, малых архитектурных форм, обустройство заездных карманов).

Объекты придорожного сервиса на территории сельского поселения отсутствуют.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01 -89», так:

- согласно п. 11.27, потребность в АЗС составляет: одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.26, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.19, общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

Исходя из общего количества легковых автомобилей, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса неподалеку в г.Тетюши, необходимость в строительстве дополнительных объектов отсутствует.

## Прогноз развития дорожной сети

Учитывая экономическую ситуацию и сложившиеся условия, необходимо разработать и реализовать мероприятия по реконструкции существующих участков улично-дорожной сети исходя из требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учетом наиболее значительных грузо- и пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов соцкультбыта и мест приложения труда.

Реализация муниципальной программы позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет:

• качественного содержания;

• осуществления контроля над перевозкой грузов;

• инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них;

• применения новых технологий и материалов;

• разработки и обновлению проектов организации дорожного движения.

Проектом Схемы территориального планирования Тетюшского МР на территории поселения предусматривается:

- Строительство 2,2 км подъезда к туристической базе у с. Пролей-Каша (устройство асфальтобетонного покрытия);

- Строительство 4,5 км дороги Кильдюшево - Пищемар (устройство асфальтобетонного покрытия);

- Строительство 2,5 км подъезда к туристической базе кратко-временного отдыха у д.Ивановка;

- Строительство 0,6 км подъезда к с.Ивановка (устройство асфальтобетонного покрытия);

- Строительство 3,5 км подъезда к с.Кашка (устройство асфальтобетонного покрытия);

- Ремонт моста у с. Урюм автодорога Тетюши-Большие Тарханы-Ундоры (16+483) 33,7 п.м.

В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей:

Увеличение протяженности автомобильных дорог регионального значения на 8,5 км и местного значения на 4,5 км.

доли муниципальных автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям, до 100%;

Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме.

Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Кроме того, необходимо устройство асфальтобетонного покрытия на УДС поселений. Для этого, программой предусмотрено доведение доли дорог с а/б покрытием с текущих 10% до 50% в 2035 году.



## Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Схемой территориального планирования Тетюшского муниципального района прогнозируется значительное увеличение парка личного автотранспорта. Прогноз обеспеченности населения автомобилями в личной собственности строился на основе метода экстраполяции. Прогнозная обеспеченность автомобилями составит:

в 2020 году – 301,4 автомобилей на 1000 жителей;

в 2035 году – 477 автомобилей на 1000 жителей.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а также для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зеленый сигнал, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зеленого сигнала в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости.

В сельском поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

## Прогноз показателей безопасности дорожного движения

В перспективе возможно ухудшение ситуации по следующим причинам:

- постоянно возрастающая мобильность населения;

- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;

- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;

- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;

- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населенных пунктов Урюмского сельского поселения;

- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;

- повышение уровня организации дорожного движения за счет разработки комплексных схем и проектов организации дорожного движения и реализации предусматриваемых ими мероприятий.

Если в расчетный срок данные мероприятия осуществятся, то прогноз показателей безопасности дорожного движения благоприятный.

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

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;

- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (ненефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;

- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

В целом прогнозируется снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения прежде всего за счет перехода к использованию более экологически-чистых транспортных средств и материалов обустройства транспортной инфраструктуры.

# МОДУЛЬ 3. РАЗРАБОТКА ПРОГРАММЫ МЕРОПРИЯТИЙ ПКРТИ НА ПРОГНОЗНЫЕ ПЕРИОДЫ

Для разработки программы мероприятий ПКРТИ Урюмского СП были проанализированы несколько вариантов проектных решений с учетом положений, изложенных в документах территориального планирования, норм территориальной планировки, стратегического планирования, а также на основе анализа перспектив развития социально-экономической сферы города.

С учетом прямой зависимости принципиальных решений ПКРТИ от условий финансирования, в т.ч. его объемов и стабильности, были изучены следующие сценарии планирования мероприятий КСОДД:

1. **Базовый сценарий** - (сценарий ресурсных ограничений и частичной реализации мероприятий, заложенных ранее в программных документах).
2. **Умеренно-оптимистичный сценарий** – (сценарий реализации мероприятий текущих программ развития транспортной инфраструктуры)
3. **Экономически-обоснованный сценарий** – (учитывающий все перспективы развития поселения через масштабные инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры на опережение).

**Базовый сценарий.**

Предусматривает развитие транспортной инфраструктурыв условиях жестких ресурсных ограничений, не позволяющих полноценно реализовать программные мероприятия и без изменения текущей политики и методов. Данным сценарием предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса. Имеет место пассивная позиция ответственных участников процесса, для которой характерна инертность в принятии управленческих решений в сфере инвестиционной политики и инновационной деятельности. Это значительно замедляет развитие транспортной инфраструктуры поселения.

**Умеренно-оптимистичный сценарий.**

Данный вариант предполагает развитие транспортной инфраструктуры при четком соответствии плана реализации предложенных мероприятий ПКРТИ документам стратегического и территориального планирования, проведение строительных и ремонтных работ по плану и графику, обеспечивающему качественное развитие транспортной инфраструктуры относительно поставленных целей при существующих финансовых условиях.

Сценарий предусматривает увеличение финансирования развития человеческого капитала и характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличением деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций. Для его запуска необходимо направление планируемых объемов финансирования на внедрение предусмотренных планом проектов и их реализация в предусмотренные программными документами сроки.

**Оптимальный сценарий.**

Подразумевает осуществление масштабных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры на опережение с целью быстрого выполнения задач, поставленных в рамках реализации пакета мероприятий ПКРТИ, и достижения при этом максимальных показателей результативности. Его преимущества – сокращение сроков внедрения мер в рамках ПКРТИ и быстрое улучшение транспортной инфраструктуры поселения.

В целом, с учетом текущей ситуации в сфере транспортной инфраструктуры и существующих недостатков технического состояния дорог и дорожных сооружений, наиболее предпочтительным является данный сценарий модернизации.

Для сравнения путей модернизации была проведена укрупненная оценка принципиальных предложений по мероприятиям, предлагаемым к реализации в рамках умеренно-оптимистичного и оптимального вариантов (раздел 3.3). Выбор предложенного сценария развития транспортной инфраструктуры был сделан на основе оценки и сравнения всех вариантов по результатам данных прогнозирования показателей функционирования транспортной инфраструктуры при потенциально реализованных соответствующих вариантах и их сравнения с текущим (базовым) состоянием развития транспортной инфраструктуры без изменений в течение проектного периода. Укрупненная оценка путей модернизации учитывала выполнимость и сроки реализации предложенных мероприятий в условиях текущей финансово-экономической ситуации в сельском поселении и важности устранения недостатков транспортной инфраструктуры для устойчивого социально-экономического развития.



## Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование мероприятий** | **Содержание мероприятий** |
| **Вариант №1 Базовый** | |
| 1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта | **По Генплану и МП Урюмского СП**  Отсутствуют |
| 2. Мероприятия развитию транспорта общего пользования. | **По Генплану и МП Урюмского СП**  Организация подвоза детей в базовые школы: г. Тетюши из д.Ивановка, д.Кашка; «Кошки-Новотимбаевская СОШ имени И.Я. Яковлева» из д.Ивановка |
| 3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автотранспорта | **По Генплану и МП Урюмского СП**  Проведение профилактических мероприятии по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных мероприятии |
| 4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения | **По Генплану и МП Урюмского СП**  Отсутствуют |
| 5. Мероприятия инфраструктуры грузового транспорта | **По Генплану и МП Урюмского СП**  Отсутствуют |
| 6. Мероприятия по развитию сети дорог | **По Генплану и МП Урюмского СП**  Строительство 0,6км подъезда к с.Ивановка (устройство асфальтобетонного покрытия)  Строительство 3,2 км подъезда к с.Кашка (устройство асфальтобетонного покрытия)  Ремонт моста у с.Урюм автодорога Тетюши-Большие Тарханы-Ундоры (16+483) 33,7 п.м. |
| **Вариант №2Умеренно-оптимистический**  **(дополнительно к мероприятиям варианта №1)** | |
| 1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта | **В рамках разработки мероприятий ПКРТИ**  Отсутствуют |
| 2. Мероприятия развитию транспорта общего пользования. | **В рамках разработки мероприятий ПКРТИ**  Организация пассажирского сообщения с д.Богдашкино |
| 3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автотранспорта | **В рамках разработки мероприятий ПКРТИ**  Отсутствуют |
| 4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения | **В рамках разработки мероприятий ПКРТИ**  Отсутствуют |
| 5. Мероприятия инфраструктуры грузового транспорта | **В рамках разработки мероприятий ПКРТИ**  Отсутствуют |
| 6. Мероприятия по развитию сети дорог | **В рамках разработки мероприятий ПКРТИ**  Строительство 2,2 км подъезда к туристической базе у с.Пролей-Каша (устройство асфальтобетонного покрытия)  Строительство 2,5 км подъезда к туристической базе кратковременного отдыха у д.Ивановка  Строительство 4,5 км дороги Кильдюшево - Пищемар (устройство асфальтобетонного покрытия) |
| **Вариант №3 Оптимальный**  **(дополнительно к мероприятиям вариантов №1 и №2)** | |
| 1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта | **В рамках разработки мероприятий ПКРТИ**  Отсутствуют |
| 2. Мероприятия развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов. | **В рамках разработки мероприятий ПКРТИ**  Организация пассажирского сообщения с п. Пищемар, д.Богдашкино, д.Кашка  Реконструкция и ремонт остановочных павильонов, в т.ч. их приспособление для маломобильных групп населения |
| 3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легковых ТС | **В рамках разработки мероприятий ПКРТИ**  Реконструкция УДС (не предусмотренная программными документами) до 50% от протяженности УДС |
| 4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения, парковок | **В рамках разработки мероприятий ПКРТИ**  Реконструкция /капитальный ремонт/строительство пешеходных переходов (в соответствии с проектными документами)  Строительство / Обустройство велосипедных маршрутов (пересечения с дорожными развязками, велодорожки) в соответствии с проектными документами |
| 5. Мероприятия инфраструктуры грузового транспорта | **В рамках разработки мероприятий ПКРТИ**  Отсутствуют |
| 6. Мероприятия по развитию сети дорог | **В рамках разработки мероприятий ПКРТИ**  Реконструкция УДС до 50% от протяженности УДС |

## Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры

Важное значение для оценки эффективности внедряемых мероприятий имеют целевые показатели, которые должны отвечать на вопрос, в какой степени достигнуты положительные результаты в обеспечении безопасности движения, быстроты автомобильных перевозок и их экономичности после внедрения всех мероприятий в рамках проекта ПКРТИ.

Разрабатываемая система показателей должна содействовать развитию транспортных систем муниципальных образований в соответствии с наиболее прогрессивными мировыми тенденциями.

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 дорожной 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. Поэтому в Программе выбирается вариант качественного содержания и капитального ремонта дорог, в соответствии с которым используются следующие целевые индикаторы и показатели (табл. 12).

Таблица 12 – Целевые показатели (индикаторы) развития ТИ

|  |  |
| --- | --- |
| **Показатель (индикатор)** | **Единица измерения** |
| Увеличение протяженности дорог общего пользования регионального и местного значения | км |
| Увеличение доли дорог с а/б покрытием в УДС поселений | % |
| Организация дополнительного пассажирского сообщения с населенными пунктами поселения | Ед. |
| Кол-во обустроенных остановок общественного транспорта (павильоны, заездные карманы, удобство для маломобильных групп населения и т.д.) | Ед. |

## Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта

Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Урюмского СП представлена ниже.

|  |  |
| --- | --- |
| **Вариант развития**  **ТИ** | **Значение показателя (индикатора)** |
| Вариант №1 (Базовый) | - Увеличение общей протяженности дорог регионального значения с 8,29 км до12,09;  - Организация дополнительного пассажирского сообщения с населенными пунктами поселения – 1 ед. |
| Вариант №2 (Умеренно-оптимистический) | - Реконструкция УДС (не предусмотренная программными документами) до 25% от протяженности УДС  - Организация дополнительного пассажирского сообщения с населенными пунктами поселения – 2 ед. |
| Вариант №3 (Оптимальный) | - Реконструкция и ремонт остановочных павильонов, в т.ч. их приспособление для маломобильных групп населения;  - Реконструкция УДС (не предусмотренная программными документами) до 50% от протяженности УДС;  - Организация дополнительного пассажирского сообщения с населенными пунктами поселения – 2 ед.;  - Реконструкция /капитальный ремонт/строительство пешеходных переходов (в соответствии с проектными документами);  - Строительство / Обустройство велосипедных маршрутов (пересечения с дорожными развязками, велодорожки) в соответствии с проектными документами) |

Из представленных трех вариантов развития транспортной инфраструктуры Урюмского СП лишь два удовлетворяют потребностям поселения в настоящем времени, а также на перспективу до 2035 г. – умеренно-оптимистический и оптимальный.

В настоящий момент существующая дорожная сеть поселения имеет существенные резервы пропускной способности. Тем не менее, УДС поселений требует реконструкции и обустройства асфальтобетонным покрытием, что не учтено умеренно-оптимистическим вариантом программы.

Пассажирским сообщением общественного транспорта из 5 населенных пунктов в поселении не охвачено 3. Умеренно-оптимистический сценарий предусматривает введение лишь одного нового маршрута до д. Богдашкино, как наиболее крупного населенного пункта по численности населения из неохваченных. Однако, необходимо охватить все поселения, что предусмотрено оптимальным сценарием.

Кроме того, в рамках оптимального сценария предусматривается комплекс мер по обеспечению соответствия остановок общественного транспорта нуждам маломобильных групп населения, обустройство остановочных павильонов и заездных карманов, строительство и реконструкция пешеходной и велосипедной инфраструктуры.

**Таким образом, экономически наиболее эффективным и отвечающим насущным потребностям Урюмского сельского поселения представляется реализация («Оптимального») варианта ПКРТИ.**

## Перечень мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения. Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности.

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

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

Перечень мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реали­зации мероприятий представлен в таблице 13.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в сельском поселении, проектированию и строительству тротуаров, обустройству велосипедной инфраструктуры, обеспечению безопасности дорожного движения и мероприятий по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий по ремонту дорог, мостов по реализации Программы формируется администрацией Урюмского сельского поселения по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан.

Перечень и виды работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства проектно-сметной документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

Внесение изменений в структуру транспортной инфраструктуры по видам транспорта не планируется.

Таблица 13 - Перечень мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование мероприятий** | **Технико-экономические параметры** | **Очередность реализации, год** |
| **1. Транспортная инфраструктура по видам транспорта** | | | |
| 1.1 | - | - | - |
| **2. Транспорт общего пользования и транспортно-пересадочные узлы** | | | |
| 2.1 | Реализация мероприятий по расширению маршрутной сети регулярных перевозок пассажиров и организации подвоза детей в базовые школы: г. Тетюши из д.Ивановка, д.Кашка | Новые маршруты организованы для подвоза детей из д. Ивановка, д. Кашка | 2019 |
| 2.2 | Реализация мероприятий по расширению маршрутной сети регулярных перевозок пассажирови организации пассажирского сообщения с п. Пищемар, д.Богдашкино, д.Кашка | Новые маршруты охватывают п. Пищемар, д. Богдашкино, д.Кашка | 2018-2035 |
| 2.3 | Реализация комплекса мероприятий по развитию инфраструктуры общественного пассажирского транспорта: обновление информационных систем, обустройство остановочных пунктов (павильоны, заездные карманы), в т.ч. их приспособление для маломобильных групп населения | Определяются проектом | 2018-2035 |
| **3. Легковой автомобильный транспорт и развитие единого парковочного пространства** | | | |
| 3.1 | Содержание и ремонт, в т.ч. капитальный улично-дорожной сети сельского поселения | Согласно существующим параметрам | 2018-2035 |
| 3.2 | Обустройство сетей уличного освещения | Согласно существующим параметрам | 2018-2020 |
| 3.3 | Создание системы маршрутного ориентирования участников дорожного движения (замена и установка дорожных знаков на флуоресцентных щитах на желтом фоне, ямочный ремонт, дорожные разметки и т.д) | Определяются проектом организации дорожного движения и инженерными изысканиями | 2019-2020 |
| 3.4 | Разработка и актуализация проектов организации дорожного движения на дороги местного значения | Параметры определяются техническим заданием | 2019-2035 |
| 3.5 | Проведение профилактических мероприятий по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных мероприятий | Согласно плану мероприятий | 2018-2035 |
| 3.6 | ПСД на строительство подъездов к населенным пунктам | Параметры определяются техническим заданием | 2019-2020 |
| **4. Пешеходная и велосипедная инфраструктура** | | | |  | **4. Пешеходная и велосипедная инфраструктура** |
| 4.1 | Реконструкция/капитальный ремонт /строительство пешеходных переходов, их обустройство средствами ограничения доступа ТС на улично-дорожной сети поселений, включая приспособление пешеходной инфраструктуры для маломобильных категорий населения, формирование системы интуитивной навигации пешеходного движения | Параметры определяются проектом реконструкции/капитального ремонта/строительства | 2019-2035 |
| 4.2 | Строительство/ обустройство велосипедных маршрутов (пересечения с дорожными развязками, велодорожки) | Определяются проектом организации дорожного движения и инженерными изысканиями | 2019-2035 |
| 4.3 | Разработка технических требований к средствам организации движения пешеходов включая ПСД на строительство новых тротуаров | Параметры определяются техническим заданием | 2018-2035 |
| **5. Грузовой транспорт, коммунальные и дорожные службы** | | | |
| 5.1 | - | - |  |
| **6. Развитие сети дорог** | | | |
| 6.1 | Строительство подъезда к туристической базе у с. Пролей-Каша (устройство асфальтобетонного покрытия); | Протяженность – 2,2 км, расчетная скорость 70 км/ч, 2 полосы | 2019-2020 |
| 6.2 | Строительство дороги Кильдюшево - Пищемар (устройство асфальтобетонного покрытия); | Протяженность – 4,5 км, расчетная скорость 70 км/ч, 2 полосы | 2019-2021 |
| 6.3 | Строительство подъезда к туристической базе кратко-временного отдыха у д.Ивановка; | Протяженность – 2,5 км, расчетная скорость 70 км/ч, 2 полосы | 2020-2021 |
| 6.4 | Строительство подъезда к с.Ивановка (устройство асфальтобетонного покрытия); | Протяженность – 0,6 км, расчетная скорость 70 км/ч, 2 полосы | 2019 |
| 6.5 | Строительство подъезда к с.Кашка (устройство асфальтобетонного покрытия); | Протяженность – 3,2 км, расчетная скорость 70 км/ч, 2 полосы | 2019-2021 |
| 6.6 | Устройство асфальтобетонного покрытия на УДС поселений | Протяженность – 15,15 км | 2019 |
| 6.7 | Ремонт моста у с.Урюм автодорога Тетюши-Большие Тарханы-Ундоры (16+483) 33,7 п.м. | - | 2019-2035 |

# МОДУЛЬ 4. РАЗРАБОТКА ПАСПОРТА ПРОГРАММЫ С ОЦЕНКОЙ ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ, ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ



## Оценка объемов и источников финансирования мероприятий

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий предлагаемого к реализа­ции варианта развития транспортной инфраструктуры представлена в таблице 14.

В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории сельского поселения необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения внутри поселения между населенными пунктами и местами приложения труда, а также в целях отдыха и туризма.

Таблица 14 - Оценка объемов и источников финансирования мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование мероприятий** | **Источники финансирова-ния (бюджеты)** | **Укрупненная оценка необходимых инвестиций, тыс.руб** | | | | | |
| **2018 г** | **2019 г** | **2020 г** | **2021 г** | **2022 г** | **2023-2035 годы** |
| **Федеральный** | - | - | - | - | - | - |
| **Региональный** | **5200** | **84 123** | **90 883** | **83 037** | **49 004** | **320 416** |
| **Местный** | **985** | **1650** | **1250** | **1035** | **935** | **6635** |
| **Внебюджетные** | - | - | - | - | - | - |
| **1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта** | | | | | | | | |
| 1.1 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования и транспортно-пересадочных узлов** | | | | | | | | |
| 2.1 | Реализация мероприятий по расширению маршрутной сети регулярных перевозок пассажиров и организации подвоза детей в базовые школы: г. Тетюши из д.Ивановка, д.Кашка | Местный | - | 500 | - | - | - | - |
| 2.2 | Реализация мероприятий по расширению маршрутной сети регулярных перевозок пассажирови организации пассажирского сообщения с п. Пищемар, д.Богдашкино, д.Кашка | Региональный  Местный | -  500 | 1000  500 | 1000  500 | 1000  500 | 1000  500 | 18000  1500 |
| 2.3 | Реализация комплекса мероприятий по развитию инфраструктуры общественного пассажирского транспорта-обновление информационных систем, обустройство остановочных пунктов (павильоны, заездные карманы), в т.ч. их приспособление для маломобильных групп населения | Региональный | 1700 | 3400 | 3400 | 3400 | 3400 | 44200 |
| **3. Мероприятия по развитию легкового автомобильного транспорта и развитие единого парковочного пространства** | | | | | | | | |
| 3.1 | Содержание и ремонт, в т.ч.капитальный улично-дорожной сети сельского поселения | Региональный | 1500 | 1500 | 1500 | 1500 | 1500 | 19500 |
| 3.2 | Обустройство сетей уличного освещения | Местный | 450 | 550 | 650 | 500 | 400 | 4550 |
| 3.3 | Создание системы маршрутного ориентирования участников дорожного движения (замена и установка дорожных знаков на флуоресцентных щитах на желтом фоне, ямочный ремонт, дорожные разметки и т.д) | Региональный | - | 150 | 50 | - | - | 150 |
| 3.4 | Разработка и актуализация проектов организации дорожного движения на дороги местного значения | Местный | - | 65 | 65 | - | - | 130 |
| 3.5 | Проведение профилактических мероприятий по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных мероприятий | Местный | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 455 |
| 3.6 | ПСД на строительство подьездов к населенным пунктам |  | - | 6000 | 3000 | - | - | - |
| **4. Мероприятия по развитию пешеходная и велосипедная инфраструктуры** | | | | | | | | |
| 4.1 | Реконструкция/капитальный ремонт /строительство пешеходных переходов, их обустройство средствами ограничения доступа ТС на улично-дорожной сети поселений, включая приспособление пешеходной инфраструктуры для маломобильных категорий населения, формирование системы интуитивной навигации пешеходного движения | Региональный | - | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 | 65000 |
| 4.2 | Строительство/ обустройство велосипедных маршрутов (пересечения с дорожными развязками, велодорожки) | Региональный | - | 350 | 350 | 350 | 350 | 4550 |
| 4.3 | Разработка технических требований к средствам организации движения пешеходов включая ПСД на строительство новых тротуаров | Региональный | 2000 | 2000 | - | 2000 | 2000 | 26000 |
| **5. Мероприятия по развитию грузового транспорта, ТИ коммунальных и дорожных служб** | | | | | | | | |
| 5.1 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **6. Мероприятия по развитию сети дорог** | | | | | | | | |
| 6.1 | - Строительство 2,2 км подъезда к туристической базе у с.Пролей-Каша (устройство асфальтобетонного покрытия); | Региональный | - | 15 550 | 15 550 | - | - | - |
| 6.2 | - Строительство 4,5 км дороги Кильдюшево - Пищемар (устройство асфальтобетонного покрытия); | Региональный | - | 21 233 | 21 233 | 21 233 | - | - |
| 6.3 | - Строительство 2,5 км подъезда к туристической базе кратко-временного отдыха у д.Ивановка; | Региональный | - | - | 17 700 | 17 700 | - | - |
| 6.4 | - Строительство 0,6км подъезда к с.Ивановка (устройство асфальтобетонного покрытия); | Региональный | - | 8 500 | - | - | - | - |
| 6.5 | - Строительство 3,2 км подъезда к с.Кашка (устройство асфальтобетонного покрытия); | Региональный | - | 15 100 | 15 100 | 15 100 | - | - |
| 6.6 | - Ремонт моста у с.Урюм автодорога Тетюши-Большие Тарханы-Ундоры (16+483) 33,7 п.м. | Региональный | - | 340 | - | - | - | - |
| 6.7 | - Устройство 15,15 км асфальтобетонного покрытия на УДС поселений | Региональный | - | 10 000 | 10 000 | 15 754 | 35 754 | 143 016 |

## Оценка эффективности реализации мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий муниципальной программы и оценку эффективности ее реализации.

Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных Методикой.

• Оценка эффективности реализации муниципальной программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения ее реализации координатором совместно с ответственным исполнителем и соисполнителями.

• Оценка эффективности муниципальной программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы; степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы;

• Расчет итоговой оценки эффективности муниципальной программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, раздельно по каждому из критериев оценки эффективности муниципальной программы:

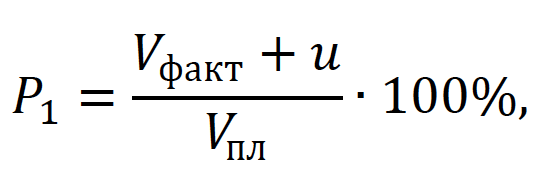
**1-й этап** - расчет Р1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»;

**2-й этап** - расчет Р2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»;

**3-й этап** - расчет Р*итог* - итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

• Итоговая оценка эффективности муниципальной программы (Р итог) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности муниципальной программы. Каждый критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации муниципальной программы.

• Расчет Р1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле:

где:

V*факт* - фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию муниципальной программы за отчетный год;

V*пл*- плановый объем бюджетных средств на реализацию муниципальной программы в отчетном году;

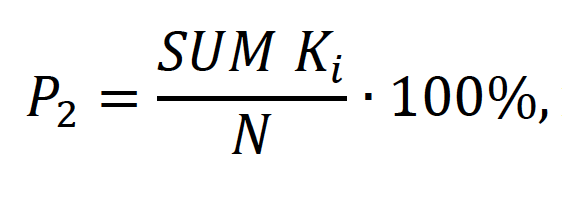
u - сумма «положительной экономии».

К «положительной экономии» относится: экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд.

• Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

* муниципальная программа выполнена в полном объеме, если P1 = 100%;
* муниципальная программа в целом выполнена, если 80% <P1 < 100%;
* муниципальная программа не выполнена, если P1 < 80%.

• Расчет P2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле:

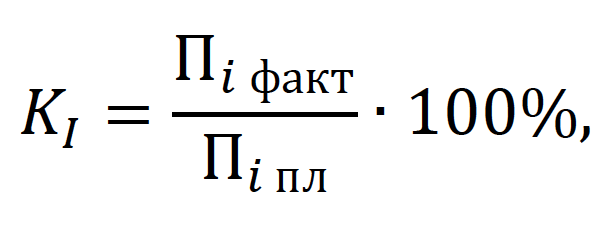
где:

i = 1

К*i*; - исполнение i планируемого значения показателя муниципальной программы за отчетный год в процентах;

N - число планируемых значений показателей муниципальной программы.

Исполнение по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

где:

Пi*факт*- фактическое значение i показателя за отчетный год;

П*i пл* - плановое значение i показателя на отчетный год.

В случае если фактическое значение показателя превышает плановое более чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

К*i* = 100%

В случае если планом установлено значение показателя равное нулю, то при превышении фактического значения показателя плана расчет исполнения по каждому показателю осуществляется по формуле:

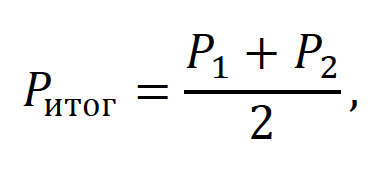
К*i* = 0%

• Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Урюмское сельское поселение муниципального образования Тетюшский муниципальный район Республики Татарстан на период 2016-­2020 годы и на перспективу до 2035 года

* муниципальная программа перевыполнена, если Р2 > 100%;
* муниципальная программа выполнена в полном объеме, если 90% < Р2 < 100%;
* муниципальная программа в целом выполнена, если 75% <Р2 < 95% муниципальная программа не выполнена, если Р2 < 75%.

• Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:



Р*итог* - итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

• Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям:

* Р*итог*> 100% высокоэффективная;
* 90% < Р*итог* < 100% эффективная;
* 75% < Р*итог* < 90% умеренно эффективная;
* Р*итог*< 75% неэффективная.

## Подготовка предложений по институциональным преобразованиям в сфере развития транспортной инфраструктуры

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также - Программы) в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов. Затем, в конце декабря 2014 года в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры.

Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана городского округа или поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены, в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований.

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития социальной инфраструктуры сельских поселений, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4 Требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и поселений, по общему правилу, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, поселения - документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования, и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования, планом и программой комплексного социально-экономического развития поселения, городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Положения Градостроительного кодекса РФ и существование отдельных Требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры - это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения являются:

• применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;

• координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;

• координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

• запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;

• разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 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.

Развитие транспорта на территории поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. Транспортная система Урюмского сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры Урюмского сельского поселения, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.