Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Кандринский сельсовет муниципального района Туймазинский район Республики Башкортостан на 2019 – 2035 гг.



Содержание

|  |  |
| --- | --- |
| **Паспорт** ...............................................................................................................................  **I. Общие положения** ..........................................................................................................  1.1.Основные понятия ........................................................................................................  **II. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**  2.1.Положение сельского поселения Кандринский сельсовет муниципального района Туймазинский район в структуре пространственной организации РБ..............  2.2.Социально-экономическая характеристика сельского поселения Кандринский сельсовет Туймазинский района РБ ...........................................................................  2.3.Труд и занятость .............................................................................................................  2.4.Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории поселения ..........  2.5.Характеристика сети дорог поселения, оценка качества содержания дорог............  2.6.Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации сельского поселения Кандринский сельсовет, обеспеченность парковками..................  2.7.Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока. .....................................................................................................  2.8.Характеристика условий не моторизированного передвижения…...........................  2.9.Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств. ......................................................  2.10.Анализ уровня безопасности дорожного движения ................................................  2.11.Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения. ..............................................  2.12.Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения........................................................................  2.13 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Кандринский сельсовет…………………………………………………………………………………….  **III. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории сельского поселения** **Кандринский сельсовет**.................................................................................  3.1.Прогноз социально – экономического и градостроительного развития сельского поселения Кандринский сельсовет ....................................................................................  3.2.Прогноз транспортного спроса сельского поселения Кандринский сельсовет, объемов и характера передвижения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения..............................................................................  3.3.Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории сельского поселения Кандринский сельсовет………….  3.4.Прогноз развития дорожной сети сельского поселения Кандринский сельсовет…………………………………………………………………………………….  3.5.Прогноз уровня автомобилизации , параметров дорожного движения....................  3.6.Прогноз показателей безопасности дорожного движения.........................................  3.7.Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения. .......................................................................  **IV. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития**  **транспортной инфраструктуры поселения.** …………………………………………..  **V. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию,**  **строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры сельского поселения Кандринский сельсовет предлагаемого к реализации варианта Развития** ............................................................................................................  5.1.Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам Транспорта  5.2.Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.......................................................................................  5.3.Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.............................  5.4.Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного  передвижения........................................................................................................................  5.5.Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб..........................................…  5.6.Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог, общего пользования местного значения поселения ...........................................................................................  5.7. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков. ...................................................................................................................  **VI. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры** ......................................................................................  **VII. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры** .............................  **VIII. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения** .......................................  Приложение………………………………………………………………………………... | 6  8  10  13  13  16  18  19  20  25  27  27  28  28  31  34  35  36  36  37  38  38  39  41  42  42  44  44  44  45  45  45  45  46  49  53  54  57 |

**Паспорт программы**

**«Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства на территории сельского поселения Кандринский сельсовет на 2019-2035 годы»**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа «Комплексного развитие систем транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения Кандринский сельсовета Туймазинский района РБ 2019-2035 годы (далее – Программа) |
| Основания для разработки программы | - Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 №190 ФЗ  - Федеральный закон от 29 декабря 2014года №456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»  - Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;  -Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской  Федерации»;  -Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;  - поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;  -постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-N1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»  - Генеральный план сельского поселения Кандринский сельсовет Туймазинский района Республики Башкортостан. |
| Заказчик  программы | Администрация сельского поселения Кандринский сельсовет Туймазинский района Республики Башкортостан, адрес:452765,РБ, Туймазинский район, с. Кандры , ул. Ленина , д.16 . |
| Разработчик программы | ИП «ТАВпроект» |
| Цели и задачи программы | -Целью программы является:  Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры сельского поселения Кандринский сельсовет, повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.  Для достижения указанных целей необходимо решение основных задач:  - организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;  - организация мероприятий по развитию и совершенствованию автомобильных дорог общего пользования местного значения сельского поселения Кандринский сельсовет;  - организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории сельского поселения, а также формированию  безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортного травматизма |
| Целевые показатели (индикаторы) программы | Технико-экономические показатели:  - Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно- эксплуатационным показателям, %  -Доля муниципальных автомобильных дорог, в отношении которых проводились мероприятия по зимнему и летнему содержанию дорог, % ;  -Количество километров отремонтированных автомобильных дорог общего пользования местного значения, км;  -Количество капитально отремонтированных искусственных сооружений (мостов), ед.;  -Количество спроектированных и устроенных тротуаров  -Количество паспортизированных участков дорог общего пользования местного значения, ед.  Финансовые показатели:  -снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог  Социально-экономические показатели:  -Обеспеченность населения Поселения доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта, %  -Количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории Поселения, ед.  -Количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории поселения, чел. |
| Сроки и этапы реализации программы | Срок реализации Программы – 2019 – 2035 г.г.  Этапы реализации:  - Первый этап - 2019 – 2023 г.г.  - Второй этап – 2024 – 2028 г.г.  - Третий этап – 2029 – 2035 г.г. |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий программы | - разработка проектно-сметной документации; - реконструкция существующих дорог;  - ремонт и капитальный ремонт дорог. |
| Объемы и источники финансирования программы | Программа основана на принципе софинансирования проектов.  Общий объем финансирования составит – 1073,9 млн. руб.  в том числе по годам :  2019 г. – 54258,2 тыс. руб.  2020 г. – 64716,0 тыс.руб.  2021 г. – 56643,7 тыс.руб.  2022 г. – 66860,2 тыс.руб.  2023 г. – 110795,3 тыс. руб.  2024-2035 годы – 720678,9 тыс. руб.  Средства районного бюджета на 2019-2035 годы уточняются при формировании бюджета на очередной финансовый год. |
| Ожидаемые результаты реализации Программы | -повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности сельского поселения;  - обеспечение надежности и безопасности системы транспортной инфраструктуры. |

****

**I.ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, который предусмотрен также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития сельского поселения.

Планом и программой комплексного социально экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа разрабатывается и утверждается органами местного самоуправления поселения, городского округа на основании утвержденного в порядке, установленном Градостроительным Кодексом РФ, генерального плана поселения, городского округа. Реализация программы, должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения. Обеспечение надежного и устойчивого обслуживания жителей сельского поселения Кандринский сельсовет транспортными услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры - одна из главных проблем, решение которой необходимо для повышения качества жизни жителей и обеспечения устойчивого развития поселения.

Решение проблемы носит комплексный характер , а реализация мероприятий по улучшению качества транспортной инфраструктуры возможна только при взаимодействии органов власти всех уровней, а также концентрации финансовых, технических и научных ресурсов.

Система основных мероприятий Программы определяет приоритетные направления в сфере дорожного хозяйства на территории Поселения и предполагает реализацию следующих мероприятий:

1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.

2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.

4. Мероприятия по научно-техническому сопровождению программы.

Мероприятия по капитальному ремонту и ремонту будут определяться на основе результатов обследования автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

В ходе реализации Программы содержание мероприятий и их ресурсы обеспечения могут быть скорректированы в случае существенно изменившихся условий.

Корректировка Программы производится на основании предложений Правительства РБ, администрации сельского поселения Кандринский сельсовет.

Администрация Поселения ежегодно с учетом выделяемых финансовых средств на реализацию Программы готовит предложения по корректировке целевых показателей, затрат по мероприятиям Программы, механизма ее реализации, состава участников Программы и вносит необходимые изменения в Программу.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Кандринский сельсовет на 2019 - 2035 (далее по тексту Программа) подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса РФ от 29 декабря 2004 №190 – ФЗ

- Федерального закона от 29 декабря 2014года №456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ» Федерального закона от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

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

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

- поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;

-постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-N1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»

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

- Генерального плана сельского поселения Кандринский сельсовет муниципального района Туймазинский район РБ.

Таким образом, Программа является инструментом реализации приоритетных направлений развития сельского поселения Кандринский сельсовет на долгосрочную перспективу, ориентирована на устойчивое развитие Поселения и соответствует государственной политике реформирования транспортной системы Российской Федерации.

**1.1.Основные понятия.**

В настоящей Программе используются следующие основные понятия:

- **автомобильная дорога** — объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся еѐ технологической частью, — защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог;

- **защитные дорожные сооружения** — сооружения, к которым относятся элементы озеленения, имеющие защитное значение; заборы; устройства, предназначенные для защиты автомобильных дорог от снежных лавин; шумозащитные и ветрозащитные устройства; подобные сооружения;

- **искусственные дорожные сооружения** — сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями для такого движения, прогона (зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады, подобные сооружения);

- **производственные объекты** — сооружения, используемые при капитальном ремонте, ремонте, содержании автомобильных дорог;

- **элементы обустройства автомобильных дорог** — сооружения, к которым относятся дорожные знаки, дорожные ограждения, светофоры и другие устройства для регулирования дорожного движения, места отдыха, остановочные пункты, объекты, предназначенные для освещения автомобильных дорог, пешеходные дорожки, пункты весового и габаритного контроля транспортных средств, пункты взимания платы, стоянки (парковки) транспортных средств, сооружения, предназначенные для охраны автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, тротуары, другие предназначенные для обеспечения дорожного движения, в том числе его безопасности, сооружения, за исключением объектов дорожного сервиса; дорожная деятельность — деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог;

- **владелец автомобильных дорог** - администрация муниципального района Туймазинский район Республики Башкортостан;

- **пользователи автомобильными дорогами** — физические и юридические лица, использующие автомобильные дороги в качестве участников дорожного движения;

- **реконструкция автомобильной дороги** — комплекс работ, при выполнении которых осуществляется изменение параметров автомобильной дороги, еѐ участков, ведущее к изменению класса и (или) категории автомобильной дороги либо влекущее за собой изменение границы полосы отвода автомобильной дороги;

- **капитальный ремонт автомобильной дороги** — комплекс работ по замене и (или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и (или) их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги и не изменяются границы полосы отвода автомобильной дороги;

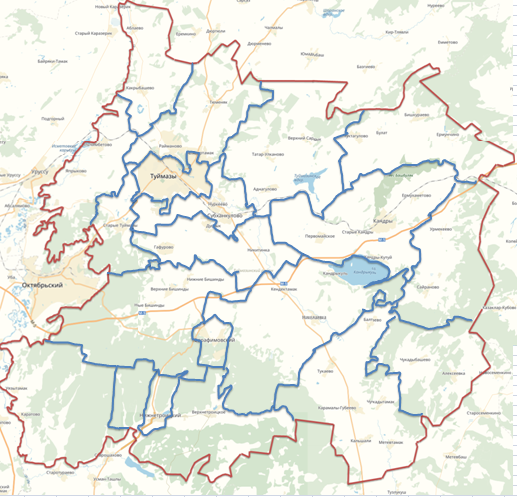
- **ремонт автомобильной дороги** — комплекс работ по восстановлению транспортно- эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, при выполнении которых не

затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги;

- **содержание автомобильной дороги** — комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценке еѐ технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения;

Иные понятия и термины использованы в настоящей Программе в значениях, определенных Федеральным законом от 08.11.2007 N 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

**Рисунок 1.1 Расположение в Туймазинском районе.**

****

**СП Кандринский**

**сельсовет**

Таблица 1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование** | **Площадь занимаемой территории** | |
| **км2** | **%** |
| Республика Башкортостан | 143000 | 100 |
| Туймазинский район в т.ч.: | 2403,52 | 1,68 |
| ***СП Кандринский сельсовет*** | 181,02 | 7,53 |

**II. Характеристика существующего состояния транспортной**

**инфраструктуры**

**2.1. Положение сельского поселения Кандринский сельсовет муниципального района Туймазинский район в структуре пространственной организации РБ.**

Основными факторами, определяющими направления разработки Программы,

являются:

- тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся

незначительным повышением численности населения, развитием рынка жилья, сфер

обслуживания и промышленности;

- состояние существующей системы транспортной инфраструктуры Территория сельского поселения Кандринский сельсовет входит в состав территории Туймазинский муниципального района РБ, расположена в юго-восточной его части.

Муниципальное образование «сельского поселения Кандринский сельсовет» наделено статусом сельского поселения Законом Республики Башкортостан от 20 апреля 2005 года № 178-з «Об административно-территориальном устройстве Республики Башкортостан» определены принципы и порядок изменения административно-территориального устрой­ства Республики Башкортостан, виды, порядок регистрации, учета административно-территориальных единиц и населенных пунктов республики и иные вопросы административно-территориального устройст­ва Республики Башкортостан.

Территория сельского поселения Кандринский сельсовет расположена в северо-западной части административного района. С севера территория ограничена землями Бишкураевского сельского поселения, с северо-запада – землями Татар-Улкановского сельского поселения, с юго-запада - землями Гафуровского сельского поселения, с юга - землями Николаевского сельского поселения, с востока - землями Сайрановского сельского поселения.

Общая площадь сельского поселения Кандринский сельсовет составляет 18102 га.

Территорию сельского поселения Кандринский сельсовет составляют исторически сложившиеся земли населенных пунктов, прилегающие к ним земли общего пользования, территории традиционного природопользования населения Поселения, рекреационные земли, земли для развития Поселения.

Территория сельского поселения Кандринский сельсовет включает в себя следующие категории земель:

- земли лесного фонда (1785,2 га)

- земли сельскохозяйственного назначения (12784,1 га)

- земли водного фонда (35,2 га)

- земли населенных пунктов (1530,7 га)

- земли промышленности и иного специального назначения (733,2 га)

- земли нового строительства (134,3 га).

Данная категория земель представлена:

а) землями транспорта:

- земельный отвод автомобильной дороги (45,9 га);

- прочие земельные участки, используемые для автомобильных подъездов, местных автодорог и т.д. (га);

б) землями энергетики:

- земли под опорами линий электропередачи (0,3 га).

В состав поселения входят территории 9 населенных пунктов:

Таблица 2

|  |  |
| --- | --- |
| **№** | **Наименование**  **населенного пункта** |
| 1 | село Кандры |
| 2 | село Ермухаметово |
| 3 | село Кандры-Кутуй |
| 4 | деревня Каран-Елга |
| 5 | деревня Нур |
| 6 | деревня Нижняя Каран-Елга |
| 7 | село Первомайское |
| 8 | село Старые Кандры |
| 9 | деревня Александровка |

Современная планировочная ситуация сельского поселения Кандринский сельсовет сформировалась на основе ряда факторов: географического положения поселения, природных условий и ресурсов, хозяйственной деятельности, исторически сложившейся системы расселения.

Планировочный каркас территории сельского поселения Кандринский сельсовет создают автодороги межмуниципального и местного значения. Для планировочной организации территории сельского поселения вывод о выгодном размещении в перспективе дает основание для утверждения об устойчивой инвестиционной привлекательности, возможности формирования зон планируемого размещения объектов республиканского, районного и местного значения.

Центральной части поселения преимущественно расположены земли лесного фонда.

Стоит отметить, что в границы населенных пунктов за последние годы внесены ряд земельных участков сельскохозяйственного назначения под комплексную жилую застройку. Данные участки внесены в государственный кадастр недвижимости с видом использования для индивидуальной жилой застройки или для смешанной малоэтажной застройки.

Следует отметить, что для каждого населенного пункта существует установленная, но не утвержденная юридически граница населенного пункта.

Освоенные под жилищное строительство территории в отдельных случаях выходят за эти границы, располагаясь на землях сельскохозяйственного назначения.

Совершенствование административно-территориальной схемы учитывает перспективы развития конкретных населенных пунктов, в связи с чем разработана классификация населенных пунктов, которая предусматривает три типа территории: развиваемые, сохраняемые и малоперспективные.

**Развиваемые населенные пункты** – в основном крупные и средние населенные пункты, имеющие базу для дальнейшего экономического развития. Развитие градообразующей базы за счет развития производств (переработки полезных ископаемых, производства готовой продукции, сельскохозяйственное производство и деревообработка, стройиндустрия, социально-культурное и бытовое обслуживание и др.) при стабилизации и снижении числа занятых в сельском хозяйстве, в большинстве случаев, должно вести к стабилизации и росту численности населения в развиваемых населенных пунктах. Здесь же в приоритетном порядке должны развиваться центры социального и культурного обслуживания населения, жилищное строительство. Также для этих населенных пунктов может быть целесообразно выделение территории резерва для развития поселений.

**Сохраняемые населенные пункты**. Их градообразующая база, в основном, должна стабилизироваться или даже уменьшаться, в связи со стабилизацией и снижением занятых в сельском хозяйстве. Поэтому численность населения по этим населенным пунктам, в большинстве случаев, также может уменьшаться. Основные мероприятия по развитию сохраняемых населенных пунктов те же, что и по развиваемым населенным пунктам, но главный упор должен делаться на реконструкцию и в значительно меньшей степени на новое строительство.

**Малоперспективные населенные пункты** - это те малонаселенные пункты, к которым не обеспечивается транспортная доступность, не обеспечивается своевременное и качественное оказание социальных услуг, жилой фонд имеет высокую степень износа, а в числе жителей преобладают граждане пожилого возраста, не имеющие попечения со стороны родственников.

Затраты на инфраструктурное обеспечение удаленных малонаселенных мест существенно превышают экономический эффект от использования территории, а также отсутствуют реальные перспективы использования этой территории, наблюдается отрицательная демографическая динамика и ухудшается социальное положение местного населения. Предлагается принять решения о переселении жителей с последующей ликвидацией этих населенных мест, чтобы избежать фактов заселения асоциальными жителями. В качестве альтернативы могут разрабатываться специальные программы по возрождению конкретного населенного пункта, включая разработку экономического (инвестиционного) проекта. В рамках этой программы предлагается развитие подобных малонаселенных пунктов как территорий альтернативных видов сельскохозяйственного производства, переработки органических отходов производства, рекреации и этнотуризма, и т.п.

Выбор пути развития конкретного населенного пункта определяется, исходя из его принадлежности к конкретной функциональной зоне. При этом имеющиеся населенные пункты получают новый импульс к развитию, их жители (как местные, так и «переселенцы») – новые рабочие места.

*Классификация населенных пунктов*

*по перспективе развития сельского поселения Кандринский сельсовет.*

Таблица 3

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование**  **населенного пункта** | **Количество населения** | **Тип**  **населенного пункта** |
| 1 | село Кандры | 14217 | развивающий |
| 2 | село Ермухаметово | 1155 | развивающий |
| 3 | село Кандры-Кутуй | 1069 | развивающий |
| 4 | деревня Каран-Елга | 34 | малоперспективный |
| 5 | деревня Нур | 67 | малоперспективный |
| 6 | деревня Нижняя Каран-Елга | 41 | малоперспективный |
| 7 | село Первомайское | 1601 | развивающий |
| 8 | село Старые Кандры | 508 | сохраняющий |
| 9 | деревня Александровка | 126 | сохраняющий |

*Примечание*: показатели приведены по данным администрации

**Село Кандры** является административным центром поселения, расположено в 38 км от административного центра г. Туймазы.

Основная часть застроенной территории населенного пункта представляет собой компактное жилое образование с ортогональной сеткой улиц и ярко выраженным общественным центром.

Основной планировочной осью является улица Ленина, вдоль которой расположены основные объекты социальной инфраструктуры, такие как: администрация, почтовое отделение, библиотека, школа, магазин. Эти объекты образуют общественный центр деревни.

Часть населенного пункта не застроена, земельные участки поставлены на кадастровый учет с видом использования для индивидуальной жилой застройки.

**2.2. Социально-экономическая характеристика сельского поселения Кандринский сельсовет муниципального района Туймазинский район РБ.**

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

Туймазинский район называют «западными воротами» Республики Башкортостан. Он граничит с Шаранским, Буздякским, Белебеевским и Ермекеевским районами Башкортостана, на западе- с Татарстаном.

На территории Туймазинского района и города Туймазы согласно территориально-административному преобразованию функционирует 19 муниципальных образований, из них 18- сельских, 1 – городское.

Район расположен в центре Бугульминско- Белебеевской возвышенности, богат нефтью, песчаниками, залежами гипса, агрономическими рудами.

Территория по низовью реки Усень относится к Предуральской степи с типовыми черноземами, здесь имеются значительные площади широколиственных лесов из липы, клена и дуба, на юго- востоке произрастают березовые и осиновые леса. Общая площадь лесов составляет 26,5% территории района.

Туймазинский район располагает многопрофильным промышленным и сельскохозяйственным потенциалом.

Экономику района представляют 5484 предприятий, организаций, индивидуальных предпринимателей, в том числе по видам деятельности:

* Обрабатывающие производства – 477 предприятий,
* Добыча полезных ископаемых – 9 предприятий,
* Производство и распределение электроэнергии, газа и воды - 12 предприятий,
* Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство – 418 предприятий,
* Оптовая и розничная торговля, ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования – 2615 предприятий,
* Строительство – 297 предприятий,
* Транспорт и связь – 305 предприятий,
* Образование -170 организаций,
* Здравоохранение – 61 организация,
* Рыболовство, рыбоводство – 8 предприятий,
* Прочие – 1112 предприятий.

По территории Туймазинского района проходят железная дорога Москва- Челябинск, автотрассы республиканского подчинения. Район пересекает федеральная автомагистраль Москва- Челябинск.

В муниципальном районе Туймазинский район развиты пути сообщения, обеспечивающие связь с общей транспортной сетью республики. В настоящее время городские и пассажирские перевозки осуществляет Туймазинское АТП-филиал ГУП «Башавтотранс» и 13 индивидуальных предпринимателей. На обслуживании находится 6 городских, 17 пригородных и 3 междугородних маршрута.

Все крупные населенные пункты района (с численностью более 100 чел.) охвачены пассажирскими перевозками. Самыми отдаленными являются пункты: Сайраново (57км), Ермунчино (63км), Имян – Купер (60км), Сардык (46км), Нижнетроицкий (43км), Метевтамак (49км), Кандры-Куль (41км).

Численность населения сельского поселения Кандринский сельсовет по состоянию на 01.01.2018 года составила 13065 человек или 20 % населения Туймазинский муниципального района. Основная часть населения проживает в с.Кандры. Численность населения в разрезе населенных пунктов представлена в таблице 4.

*Численность населения сельского поселения Кандринский сельсовет*

*в разрезе населенных пунктов на начало 2018 года.*

Таблица 4

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование населенного пункта** | **Численность населения** |
|  | **Кандринский сельсовет** | **13065** |
| 1 | село Кандры | 9996 |
| 2 | село Ермухаметово | 726 |
| 3 | село Кандры-Кутуй | 700 |
| 4 | деревня Каран-Елга | 14 |
| 5 | деревня Нур | 44 |
| 6 | деревня Нижняя Каран-Елга | 27 |
| 7 | село Первомайское | 1093 |
| 8 | село Старые Кандры | 392 |
| 9 | деревня Александровка | 73 |

За период 2010-2017 года наблюдается естественный прирост, связанный с повышением рождаемости, рождаются дети как в молодых семьях, так и в семьях, где уже имеются дети.

*Возрастная структура населения*

*сельского поселения Кандринский сельсовет на начало 2018 года.*

Таблица 5

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Возрастная группа** | **Современное состояние**  **чел.** | |
| **Чел.** | **%** |
| **Дети от 0 до 15** | 1463 | 16 |
| **Население трудоспособного возраста** | 7737 | 58,1 |
| **Население пенсионного возраста** | 3865 | 25,9 |
| **ВСЕГО:** | 13065 | 100 |

Возрастная структура населения характеризуется средней долей населения в трудоспособном возрасте и достаточно низкой долей лиц старше трудоспособного возраста. Таким образом, на сегодняшний день возрастная структура населения сельского поселения Кандринский сельсовет имеет определенный демографический потенциал на перспективу в лице относительного большого удельного веса лиц трудоспособного возраста.

Учитывая проведенный анализ прогнозов демографического развития сельского поселения, наиболее вероятным рассматривается сценарий увеличения численности населения.

Для достижения целей Программы принимается условие, при котором численность жителей и хозяйствующих субъектов имеет тенденцию роста.

**2.3. Труд и занятость**

Трудовая структура населения отражает основные группы трудовых ресурсов, в числе которых учитываются: трудоспособное население в трудоспособном возрасте, занятые в экономике лица старше трудоспособного возраста и подростки до 16 лет. Лица старше и моложе трудоспособного возраста составляют небольшую часть трудовых ресурсов, с другой стороны часть населения в трудоспособном возрасте составляет учащаяся молодежь и инвалиды трудоспособного возраста, небольшие контингенты других категорий.

Развитие промышленных производств сельского поселения Кандринский сельсовет практически отсутствует. Большая часть учреждений и организаций сельского поселения в статистической отчетности представлены непромышленными видами деятельности.

По состоянию на 01.01.2018 год на территории сельского поселения Кандринский сельсовет на предприятиях и в организациях различных видов собственности работают порядка 1920 человек (15 % от общего числа трудоспособного населения). Уровень безработицы составлял 0,6% от количества трудоспособного населения.

Бюджетная сфера представлена работниками служб муниципального управления, системы среднего образования, учреждений социально-культурного назначения.

Большая часть работает в учреждениях социальной сферы - образовании, культуре, здравоохранении, а также в организациях, предоставляющих жилищно-коммунальные услуги.

Прочее трудоспособное население занято в личных подсобных хозяйствах, часть трудоспособного населения занята на предприятиях и в организациях города Туймазы.

Зарегистрировано индивидуальных предпринимателей 220 и предприятий, учреждений 25.

Поселение имеет возможности для сбора дикоросов, однако размеры запасов дикоросов на территории поселения не определены. Заготовка ягод, грибов носит стихийный характер.

Сохранение и наращивание профессионально - кадрового потенциала территории - это обеспечение возможности ее дальнейшего развития. Прежде всего нужно преодолеть сложившуюся диспропорцию в предложении и спросе на рабочую силу. Необходимо ориентировать сегодняшних старшеклассников к развитию предпринимательских качеств и навыков самозанятости. Это может быть реализовано только в тесной взаимосвязи с профессионально-образовательными учебными заведениями, службой занятости.

Необходима взвешенная социальная политика, создающая условия, чтобы каждый трудоспособный гражданин мог работать и зарабатывать независимо от сферы деятельности, не рассчитывая на социальную помощь, которая порождает иждивенческое настроение и нежелание работать.

**2.4. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории поселения.**

Развитие транспортной системы сельского поселения Кандринский сельсовет является необходимым условием улучшения качества жизни жителей в поселении.

Транспортная инфраструктура сельского поселения Кандринский сельсовет является составляющей инфраструктуры муниципального района Туймазинский район РБ, что обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным 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 городского, пригородного, внешнего транспорта. Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры поселения являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта.

Внешние транспортно-экономические связи сельского поселения Кандринский сельсовет с другими регионами осуществляются одним видом транспорта: **автомобильным**.

**Железнодорожный транспорт** - В настоящее время на территории сельского поселения Кандринский сельсовет проходит железнодорожная сеть. Существующий пассажирский железнодорожный вокзал находится в с. Кандры. Население сельского поселения Кандринский сельсовет добирается до железнодорожного вокзала общественным транспортом.

**Водный транспорт –** не осуществляется.

**Воздушные перевозки** - не осуществляются.

**2.5. Характеристика сети дорог поселения, оценка качества содержания дорог.**

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры сельского поселения Кандринский сельсовет. 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.

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

Развитие экономики 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 сельского поселения Кандринский сельсовет, 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 использование 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 средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования местного значения сельского поселения Кандринский сельсовет 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 сельского поселения Кандринский сельсовет 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 настоящее время на территории сельского поселения Кандринский сельсовет находится 70,608 км автомобильных дорог общего пользования местного значения и 4 искусственных сооружений (мостов).

Перечень дорог местного значения утвержден постановлением администрации сельского поселения Кандринский сельсовет от \_\_\_\_\_\_\_\_ года № \_\_\_\_\_ «О перечне автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, относящихся к государственной собственности Республики Башкортостан»

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.

Основные местные автомобильные дороги выполняют связующие функции между улицами и отдельными объектами населенных пунктов сельского поселения Кандринский сельсовет. В соответствии с ГОСТ Р52398 «Классификация автомобильных дорог, основные параметры и требования» дороги общего пользования 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.

Автомобильные дороги местного значения поселения имеют идентификационные номера, которые присвоены администрацией сельского поселения Кандринский сельсовет в соответствии с «Правилами присвоения автомобильным дорогам идентификационных номеров.

Перечень муниципальных автомобильных дорог и искусственных сооружений с указанием класса дороги и ее идентификационного номера указан в таблице № 6 По состоянию на 1 января 2018 г. доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составляла 64,13 % или 45,28 км. К концу 2019 г. после проведения плановых мероприятий по ремонту доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составила 70 % или 49,42 км.

***Перечень***

***автодорог общего пользования в пределах населенных пунктов***

Таблица 6

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Идентификационный номер | Наименование автомобильной дороги | Наименование участка автомобильной дороги | Категория дороги | Протяженность, км | | | | |
| Всего | в том числе: | | |  |
|  | с твердым покрытием | из них с асфальтобетонным покрытием | переходным покрытием | грунтовка |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|  | **Всего по району:** | |  |  | **636,015** | **577,705** | 274,328 | 303,377 | 58,310 |
|  | **Итого дороги регионального и местного значения** | |  |  | **114,890** | **106,200** | 54,500 | 51,700 | 8,690 |
|  | **Итого внутри - поселковые дороги** | |  |  | **521,125** | **471,505** | 219,828 | 251,677 | 49,620 |
|  |  | **СП Кандринский сельсовет** | |  | **70,61** | **70,61** | **45,28** | **25,33** | **0,00** |
| 319 | 80-251 ОП MP 80-536 | ул.Школьная | с.Кандры | V | 0,37 | 0,37 |  | 0,370 |  |
| 320 | 80-251 ОП MP 80-537 | ул.Строительная | с.Кандры | V | 0,24 | 0,24 |  | 0,240 |  |
| 321 | 80-251 ОП MP 80-538 | ул.Комсомольская | с.Кандры | V | 0,4 | 0,4 | 0,4 |  |  |
| 322 | 80-251 ОП MP 80-539 | ул.Восточная | с.Кандры | V | 1,1 | 1,1 |  | 1,100 |  |
| 323 | 80-251 ОП MP 80-540 | ул.Филиппова | с.Кандры | V | 0,42 | 0,42 |  | 0,420 |  |
| 324 | 80-251 ОП MP 80-541 | ул.С.Юлаева | с.Кандры | V | 0,41 | 0,41 | 0,41 |  |  |
| 325 | 80-251 ОП MP 80-542 | ул.Мира | с.Кандры | V | 0,59 | 0,59 | 0,59 |  |  |
| 326 | 80-251 ОП MP 80-543 | ул.Пушкина | с.Кандры | V | 0,97 | 0,97 | 0,97 |  |  |
| 327 | 80-251 ОП MP 80-544 | ул.Низамутдинова | с.Кандры | V | 0,35 | 0,35 | 0,35 |  |  |
| 328 | 80-251 ОП MP 80-545 | ул.Крупской | с.Кандры | V | 0,73 | 0,73 | 0,73 |  |  |
| 329 | 80-251 ОП MP 80-546 | ул.Котовского | с.Кандры | V | 0,21 | 0,21 | 0,21 |  |  |
| 330 | 80-251 ОП MP 80-547 | пер.Чапаева | с.Кандры | V | 1,12 | 1,12 | 1,12 |  |  |
| 331 | 80-251 ОП MP 80-548 | ул.Речная | с.Кандры | V | 1,85 | 1,85 | 1,85 |  |  |
| 332 | 80-251 ОП MP 80-549 | ул.Нефтяников | с.Кандры | V | 1,82 | 1,82 | 1,82 |  |  |
| 333 | 80-251 ОП MP 80-550 | ул.Российская | с.Кандры | V | 0,59 | 0,59 |  | 0,590 |  |
| 334 | 80-251 ОП MP 80-551 | пер.Заовражный | с.Кандры | V | 0,43 | 0,43 |  | 0,430 |  |
| 335 | 80-251 ОП MP 80-552 | ул.Тельмана | с.Кандры | V | 1,39 | 1,39 | 1,39 |  |  |
| 336 | 80-251 ОП MP 80-553 | ул.Октябрьская | с.Кандры | V | 1,26 | 1,26 | 0 | 1,260 |  |
| 337 | 80-251 ОП MP 80-554 | ул.Кирова | с.Кандры | V | 1,28 | 1,28 | 1,28 |  |  |
| 338 | 80-251 ОП MP 80-555 | ул.Коммунистическая | с.Кандры | V | 2,6 | 2,6 | 2,6 |  |  |
| 339 | 80-251 ОП MP 80-556 | ул.Султанова | с.Кандры | V | 0,28 | 0,28 |  | 0,280 |  |
| 340 | 80-251 ОП MP 80-557 | ул.Полевая | с.Кандры | V | 1,18 | 1,18 |  | 1,180 |  |
| 341 | 80-251 ОП MP 80-558 | ул.Социалистическая | с.Кандры | V | 1,22 | 1,22 | 1,22 |  |  |
| 342 | 80-251 ОП MP 80-559 | ул.Высоковольтная | с.Кандры | V | 0,92 | 0,92 |  | 0,920 |  |
| 343 | 80-251 ОП MP 80-560 | ул.Центральная | с.Кандры | V | 1,16 | 1,16 | 1,16 |  |  |
| 344 | 80-251 ОП MP 80-561 | пер.Больничный | с.Кандры | V | 0,33 | 0,33 | 0,33 |  |  |
| 345 | 80-251 ОП MP 80-562 | ул.Набережная | с.Кандры | V | 0,96 | 0,96 | 0,96 |  |  |
| 346 | 80-251 ОП MP 80-563 | ул.Матросова | с.Кандры | V | 1,66 | 1,66 | 1,66 |  |  |
| 347 | 80-251 ОП MP 80-564 | ул.Заовражная | с.Кандры | V | 1,19 | 1,19 | 0 | 1,190 |  |
| 348 | 80-251 ОП MP 80-565 | ул.Гагарина | с.Кандры | V | 2,08 | 2,08 | 2,08 |  |  |
| 349 | 80-251 ОП MP 80-566 | ул.Северная | с.Кандры | V | 0,83 | 0,83 |  | 0,830 |  |
| 350 | 80-251 ОП MP 80-567 | ул.Лутфуллина | с.Кандры | V | 0,15 | 0,15 |  | 0,150 |  |
| 351 | 80-251 ОП MP 80-568 | ул.Вострецова | с.Кандры | V | 0,91 | 0,91 |  | 0,910 |  |
| 352 | 80-251 ОП MP 80-569 | ул.Рабочая | с.Кандры | V | 1,14 | 1,14 | 1,14 |  |  |
| 353 | 80-251 ОП MP 80-570 | ул.Колхозная | с.Кандры | V | 2,38 | 2,38 | 2,38 |  |  |
| 354 | 80-251 ОП MP 80-571 | ул.Садовая | с.Кандры | V | 0,48 | 0,48 | 0 | 0,480 |  |
| 355 | 80-251 ОП MP 80-572 | Ул. Шосейная | с.Кандры | V | 1,32 | 1,32 | 1,32 |  |  |
| 356 | 80-251 ОП MP 80-573 | Ул.Чапаева | с.Кандры | V | 2,87 | 2,87 | 2,87 |  |  |
| 357 | 80-251 ОП MP 80-574 | ул.Советская | с.Кандры | V | 4,04 | 4,04 | 4,04 |  |  |
| 358 | 80-251 ОП MP 80-575 | ул.Лесная | с.Кандры | V | 0,76 | 0,76 |  | 0,760 |  |
| 359 | 80-251 ОП MP 80-576 | ул.8 Марта | с.Кандры | V | 0,42 | 0,42 |  | 0,420 |  |
| 360 | 80-251 ОП MP 80-577 | ул.Дачная | с.Кандры | V | 0,61 | 0,61 |  | 0,610 |  |
| 361 | 80-251 ОП MP 80-578 | пер.Кооперативный | с.Кандры | V | 0,33 | 0,33 |  | 0,330 |  |
| 362 | 80-251 ОП MP 80-579 | ул. Кандринская | с.Кандры | V | 0,51 | 0,51 |  | 0,510 |  |
| 363 | 80-251 ОП MP 80-580 | ул. Мирзагитова | с.Кандры | V | 0,34 | 0,34 |  | 0,340 |  |
| 364 | 80-251 ОП MP 80-581 | ул.Трудовая | с.Кандры | V | 0,49 | 0,49 | 0,49 |  |  |
| 365 | 80-251 ОП MP 80-582 | ул.Нагорная | с.Кандры | V | 0,63 | 0,63 | 0 | 0,630 |  |
| 366 | 80-251 ОП MP 80-583 | пер.Кирова | с.Кандры | V | 0,092 | 0,092 | 0 | 0,092 |  |
| 367 | 80-251 ОП MP 80-584 | ул.Ленина | с.Кандры | V | 0,7 | 0,7 | 0,7 |  |  |
| 368 | 80-251 ОП MP 80-585 | ул Башкирская | с.Кандры | V | 0,38 | 0,38 | 0,19 | 0,190 |  |
|  |  |  | **ИТОГО:** |  | **48,492** | **48,492** | **34,26** | **14,232** | **0** |
| 369 | 80-251 ОП MP 80-586 | ул.Речная | д.Александровка | V | 0,98 | 0,98 | 0 | 0,980 |  |
|  |  |  | **ИТОГО:** |  | **0,98** | **0,98** | **0** | **0,98** | **0** |
| 370 | 80-251 ОП MP 80-587 | ул.Первомайская | с.Первомайское | V | 0,88 | 0,88 | 0,88 |  |  |
| 371 | 80-251 ОП MP 80-588 | пер. Прудный | с.Первомайское | V | 0,36 | 0,36 |  | 0,360 |  |
| 372 | 80-251 ОП MP 80-589 | ул.Центральная | с.Первомайское | V | 0,83 | 0,83 | 0,83 |  |  |
| 373 | 80-251 ОП MP 80-590 | ул.Школьная | с.Первомайское | V | 0,71 | 0,71 | 0,71 |  |  |
| 374 | 80-251 ОП MP 80-591 | ул.Садовая | с.Первомайское | V | 0,81 | 0,81 | 0,81 |  |  |
| 375 | 80-251 ОП MP 80-592 | ул.Строительная | с.Первомайское | V | 0,8 | 0,8 | 0,8 |  |  |
| 376 | 80-251 ОП MP 80-593 | ул.Въездная | с.Первомайское | V | 0,96 | 0,96 | 0,96 |  |  |
| 377 | 80-251 ОП MP 80-594 | ул.Безымянная | с.Первомайское | V | 0,45 | 0,45 | 0,45 |  |  |
| 378 | 80-251 ОП MP 80-595 | ул.Кооперативная | с.Первомайское | V | 0,66 | 0,66 | 0,66 |  |  |
| 379 | 80-251 ОП MP 80-596 | пер.Строительный | с.Первомайское | V | 0,27 | 0,27 |  | 0,270 |  |
| 380 | 80-251 ОП MP 80-597 | ул.Молодежная | с.Первомайское | V | 0,27 | 0,27 |  | 0,270 |  |
| 381 | 80-251 ОП MP 80-598 | ул.Полевая | с.Первомайское | V | 0,71 | 0,71 | 0,71 |  |  |
|  |  |  | **ИТОГО:** |  | **7,71** | **7,71** | **6,81** | **0,9** | **0** |
| 382 | 80-251 ОП MP 80-599 | ул.Молодежная | с.Старые Кандры | V | 0,81 | 0,81 |  | 0,810 |  |
| 383 | 80-251 ОП MP 80-600 | ул.Центральная | с.Старые Кандры | V | 1,68 | 1,68 | 1,68 |  |  |
| 384 | 80-251 ОП MP 80-601 | Ул.Речная | с.Старые Кандры | V | 0,6 | 0,6 |  | 0,600 |  |
| 385 | 80-251 ОП MP 80-602 | ул.Трудовая | с.Старые Кандры | V | 0,68 | 0,68 |  | 0,680 |  |
| 386 | 80-251 ОП MP 80-603 | ул. Восточная | с.Старые Кандры | V | 0,5 | 0,5 | 0,25 | 0,250 |  |
|  |  |  | **ИТОГО:** |  | **4,27** | **4,27** | **1,93** | **2,34** | **0** |
| 387 | 80-251 ОП MP 80-604 | ул.Матросова | с.Ермухаметово | V | 0,63 | 0,63 |  | 0,630 |  |
| 388 | 80-251 ОП MP 80-605 | ул.Садовая | с.Ермухаметово | V | 0,77 | 0,77 |  | 0,770 |  |
| 389 | 80-251 ОП MP 80-606 | ул.Макаренко | с.Ермухаметово | V | 0,18 | 0,18 |  | 0,180 |  |
| 390 | 80-251 ОП MP 80-607 | ул.Центральная | с.Ермухаметово | V | 1,41 | 1,41 | 1,41 |  |  |
| 391 | 80-251 ОП MP 80-608 | ул.Речная | с.Ермухаметово | V | 0,33 | 0,33 |  | 0,330 |  |
| 392 | 80-251 ОП MP 80-609 | ул.Молодежная | с.Ермухаметово | V | 0,52 | 0,52 |  | 0,520 |  |
| 393 | 80-251 ОП MP 80-610 | ул.Новая | с.Ермухаметово | V | 0,26 | 0,26 |  | 0,260 |  |
| 394 | 80-251 ОП MP 80-611 | ул. А. Даутова | с.Ермухаметово | V | 1,525 | 1,525 |  | 1,525 |  |
|  |  |  | **ИТОГО:** |  | **5,625** | **5,625** | **1,41** | **4,215** | **0** |
| 395 | 80-251 ОП MP 80-612 | ул.Центральная | д.Нур | V | 0,79 | 0,79 |  | 0,790 |  |
|  |  |  | **ИТОГО:** |  | **0,79** | **0,79** | **0** | **0,79** | **0** |
| 396 | 80-251 ОП MP 80-613 | ул.Лесная | д.Каран-Елга | V | 0,84 | 0,84 |  | 0,840 |  |
|  |  |  | **ИТОГО:** |  | **0,84** | **0,84** | **0** | **0,84** | **0** |
| 397 | 80-251 ОП MP 80-614 | ул.Железнодорожная | д.Нижняя Каран-Елга | V | 0,38 | 0,38 |  | 0,380 |  |
|  |  |  | **ИТОГО:** |  | **0,38** | **0,38** | **0** | **0,38** | **0** |
| 398 | 80-251 ОП MP 80-615 | ул.Солнечная | с.Кандры-Кутуй | V | 0,65 | 0,65 |  | 0,650 |  |
| 399 | 80-251 ОП MP 80-616 | ул. Молодежная | с.Кандры-Кутуй | V | 0,871 | 0,871 | 0,871 |  |  |
|  |  |  | **ИТОГО:** |  | **1,521** | **1,521** | **0,871** | **0,65** | **0** |

Технический паспорт дороги является документом технического состояния дорог и дорожных сооружений. Определяет фактическое состояние автомобильной дороги на протяжении всего срока ее службы. И служит для осуществления, полномочий органами местного самоуправления для обеспечения безопасности дорожного движения и осуществления дорожной деятельности.

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

***Бесхозяйные автомобильные дороги*** общего пользования местного значения инвентаризируются и ставятся на обслуживание. На сегодняшний день бесхозяйные автомобильные дороги в населенных пунктах Поселения отсутствуют.

***Показатели существующей улично-дорожной сети***

***в границах населенных пунктов***

Таблица 7

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Наименование** | **Протяженность, км** | **Площадь, га** | **Категория** | **Ширина, м** | **Год последнего ремонта** |
|  | **ВСЕГО** | **70,608** | **31,77** |  |  |  |
| 1 | село Кандры | 48,492 | 21,82 | V | 4,5 |  |
| 2 | село Ермухаметово | 5,625 | 2,53 | V | 4,5 |  |
| 3 | село Кандры-Кутуй | 1,521 | 0,68 | V | 4,5 |  |
| 4 | деревня Каран-Елга | 0,84 | 0,38 | V | 4,5 |  |
| 5 | деревня Нур | 0,79 | 0,36 | V | 4,5 |  |
| 6 | деревня Нижняя Каран-Елга | 0,38 | 0,17 | V | 4,5 |  |
| 7 | село Первомайское | 7,71 | 3,47 | V | 4,5 |  |
| 8 | село Старые Кандры | 4,27 | 1,92 | V | 4,5 |  |
| 9 | деревня Александровка | 0,98 | 0,44 | V | 4,5 |  |

**2.6 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками.**

****

Наиболее высокий уровень автомобилизации в России в [1970](https://ru.wikipedia.org/wiki/1970) — [2002](https://ru.wikipedia.org/wiki/2002) годы сохраняла [Москва](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B0) с 256 автомобилями на 1000 человек (2002). По оценкам аналитического центра «[Альфа Страхование](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%BB%D1%8C%D1%84%D0%B0%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%85%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%B5)» к [2011 году](https://ru.wikipedia.org/wiki/2011_%D0%B3%D0%BE%D0%B4):

первое место занял [Приморский край](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%80%D0%B8%D0%BC%D0%BE%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%BA%D1%80%D0%B0%D0%B9) с 580 автомобилями на 1000 человек,

[Москва](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B0) опустилась на восьмое место, пропустив вперёд также [Камчатский край](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D0%BC%D1%87%D0%B0%D1%82%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%BA%D1%80%D0%B0%D0%B9) (428), [Калужскую](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D0%BB%D1%83%D0%B6%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C) (347), [Мурманскую](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%83%D1%80%D0%BC%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C) (326), [Псковскую](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C) (312), [Калининградскую](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D0%BD%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C) (309), [Московскую области](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C) (307 авто/1000 чел.).

В Башкортостане стабильно растет уровень "автомобилизации" жителей. По данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по РБ, населению республики принадлежит 95 процентов парка легковых автомобилей.

Обеспеченность населения собственными легковыми автомобилями в расчете на 1000 жителей увеличилась за прошлый год со 180 до 189.

**Автомобилизация населения** Таблица 8

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Субъект РФ | 1970 | 2000 | 2010 | 2013 | 2014 |
|  | Россия в целом | 5,5 | 132,7 | 249,0 | 257 | 317 |
| 1 | Оренбургская область | 5,3 | 158,4 | 267,4 | 288 | 308 |
| 2 | Республика Башкортостан | 3,8 | 124,6 | 227,0 | 237,0 |  |
| 3 | Республика Татарстан | 2,8 | 108,2 | 246,6 | 261 |  |

Автомобилизация поселения (222 единиц/1000человек в 2017году) оценивается как выше средней (при уровне автомобилизации в Российской Федерации 317 единиц на 1000 человек), что обусловлено наличием автобусного сообщения с районным и областным центром. Грузовой транспорт в основном представлен сельскохозяйственной техникой. В основе формирования улично-дорожной сети населенных пунктов лежат: основная улица, второстепенные улицы, проезды, хозяйственные проезды.

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

По данным Администрации сельского поселения Кандринский сельсовет на территории сельского поселения зарегистрировано:

Таблица 9

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование** | **Единица**  **измерения** | **Количество** |
| 1 | Грузовых автомобилей | Ед. | 174 |
| 2 | Легковых автомобилей | Ед. | 2694 |
| 3 | Автобусов | Ед. | 6 |
| 4 | Микроавтобусов | Ед. | - |
| 5 | Тракторы | Ед. | 26 |
| **Итого:** | |  | **2900** |

В качестве основного вида общественного пассажирского транспорта, обслуживающего население сельского поселения, принято - автомобильным.

На расчетный срок проектом предлагается создание единой транспортной системы между населенными пунктами и районным центром.

**2.7. 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

На территории сельского поселения Кандринский сельсовет автобусное пассажирское сообщение Туймазы-Кандры-Туймазы (если да, то количество рейсов в день).7 00-19 00 инт 40 мин 24 рейса в день, а также поездки осуществляются жителями самостоятельно.

Таблица 10

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Месяц** | **Количество пассажиров** | **Количество рейсов** |
| январь | 6696 | 744 |
| февраль | 6720 | 672 |
| март | 7440 | 744 |
| апрель | 8640 | 720 |
| май | 8928 | 744 |
| июнь | 10800 | 720 |
| июль | 11160 | 744 |
| август | 18600 | 744 |
| сентябрь | 18000 | 720 |
| октябрь | 11160 | 744 |
| ноябрь | 8640 | 720 |
| декабрь | 7440 | 744 |
|  | **124224** | **8760** |

В сельском поселении Кандринский сельсовет наблюдается изменение интенсивности пассажиропотока в зависимости от времени года. Сезонная неравномерность выражается в увеличении пассажиропотока в летний период года и относится на счет поездок с рекреационными целями.

Для доставки детей из отдаленных населенных пунктов Поселения в учебное образовательное учреждение организован школьный автобус.

Школьный автобус осуществляет перевозку детей в количестве \_\_\_ чел. Из следующих населенных пунктов: с.Кандры-Кутуй, с.Ермухаметово, с.Старые Кандры..

Автотранспортное предприятие на территории сельского поселения Кандринский сельсовет отсутствует.

**2.8. Характеристика условий не моторизированного передвижения.**

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары преимущественно в грунтовом исполнении. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

К недостаткам улично-дорожной сети сельского поселения Кандринский сельсовет можно отнести следующее:

- отсутствует четкая дифференциация улично-дорожной сети по категориям согласно требований СНиП 2.07.01-89\*;

- некоторая часть улично-дорожной сети населенного пункта находится в неудовлетворительном состоянии и не имеет твердого покрытия;

- пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, что приводит к возникновению ДТП на улицах села.

Состояние автодорог пролегающих по территории сельского поселения Кандринский сельсовет оценивается как удовлетворительное.

**2.9. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка**

**работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб,**

**состояние инфраструктуры для данных транспортных средств.**

Грузовые транспортные средства, принадлежащие собственникам всех видов собственности на территории поселения, составляют 174 единицы, что составляет 6 % от общего количество автомобилей в поселении. Основная часть перевозимых грузов сельскохозяйственного назначения перевозится привлеченным транспортом.

Коммунальные службы сельского поселения Кандринский сельсовет своих транспортных средств не имеют. При использовании спецтехники для содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения заключаются Муниципальные контракты.

Для прохождения техническое обслуживание автотранспорта собственной производственно-технической базы, оборудования и персонала в Поселении нет.

**2.10. Анализ уровня безопасности дорожного движения.**

Транспорт является источником опасности не только для пассажиров, но и для населения, проживающего в зонах транспортных автомагистралей, железнодорожных путей, поскольку по ним транспортируются легковоспламеняющиеся, химические, горючие, взрывоопасные и другие вещества. Аварии на автомобильном транспорте при перевозке опасных грузов с выбросом (выливом) опасных химических веществ, взрывом горючих жидкостей и сжиженных газов возможны в той части поселения, где проходит автомобильная дорога регионального значения.

Из всех источников опасности на автомобильном транспорте большую угрозу для населения представляют дорожно-транспортные происшествия. Основная часть происшествий происходит из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима и неудовлетворительного качества дорожных покрытий.

Крупными авариями на автотранспорте могут быть дорожно-транспортные аварии с участием пассажирских автобусов с числом пострадавших и погибших от 10 до 100 человек.

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низко дисциплиной, а также недостаточной эффективностью, функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач. Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

*Журнал учета ДТП* Таблица 11

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Количество учетных ДТП** | **Количество погибших** | **Количество пострадавших** |
| **2014г.** | | | |
| по Республики Башкортостан | 4912 | 706 | 6234 |
| в т.ч. Туймазинский район | 112 | 38 | 134 |
| **2015г.** | | | |
| по Республики Башкортостан | 4563 | 604 | 5732 |
| в т.ч. Туймазинский район | 109 | 33 | 133 |
| **2016г.** | | | |
| по Республики Башкортостан | 4545 | 516 | 5849 |
| в т.ч. Туймазинский район | 116 | 21 | 163 |

ГИБДД по РБ привело статистику ДТП за 2016 год. По сравнению с предыдущими годами, снижается как количество аварий, так и количество погибших и пострадавших.

В частности, сообщается, что в 4545 зарегистрированных ДТП погибли 516 и пострадали 5849 человек. По вине водителей произошло 3 955 аварий, в 598 других ДТП виновными стали пешеходы. Почти каждое второе ДТП, а всего их 2019, - столкновение автомобилей. Треть аварий - наезды на пешеходов (1271 ДТП). Аварий с опрокидыванием зарегистрировано 461, с наездами на препятствия –212. Самыми тяжкими авариями стали ДТП с опрокидыванием – в среднем 13 погибших на 100 пострадавших.

По вине пьяных водителей произошли 412 аварий, в которых погибли 81 и получили ранения 561 человек. Всего за год были задержаны более 32 тысяч пьяных водителей.

В 466 авариях с участием несовершеннолетних погибли 13 и получили ранения 497 несовершеннолетних участников дорожного движения.

Причиной более 1600 ДТП стало неудовлетворительное состояния улиц и дорог. В этих авариях погибли 221 и получили ранения 2 247 человек.



Несмотря на то, что на сегодняшний день на территории сельского поселения Кандринский сельсовет дорожно-транспортных происшествий не зафиксировано, 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 совершения ДТП с тяжкими последствиями, по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения РБ, являются:

* несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям,
* нарушение скоростного режима,
* нарушение правил обгона,
* 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.

В рамках реализации Программы сельского поселения Кандринский сельсовет на аварийно-опасных участках необходимо устанавливать дорожные знаки согласно выданных предписаний органами надзора. Схема установки новых дорожных знаков, форма, цвета раскраски приняты в соответствии ГОСТ Р 52289-2004 «Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»

В связи с рисками ухудшения обстановки с аварийностью и наличием проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуются выработка и реализация долгосрочной стратегии, координация усилий всех заинтересованных служб и населения, органов местного самоуправления.

С целью снижения остроты создавшейся проблемы применение программно- целевого метода позволит добиться:

- координации деятельности органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- реализации комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, по снижению числа дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, обусловленных дорожными условиями, а также снижению числа погибших в результате ДТП.

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 Программы.

Реализация 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.

**2.11. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.**

Транспортный комплекс, в частности в России, включающий в себя автомобильный, морской, внутренний водный, железнодорожный и авиационный виды транспорта. Один из крупнейших загрязнителей атмосферного воздух его влияние на окружающую среду выражается, в основном, в выбросах в атмосферу токсинов с отработавшими газами транспортных двигателей и вредных веществ от стационарных источников, а также в загрязнении поверхностных водных объектов, образовании твердых отходов и воздействии транспортных шумов.

К главным источникам загрязнения окружающей среды и потребителям энергоресурсов относятся автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса.

Загрязняющие выбросы в атмосферу от автомобилей по объему более чем на порядок превосходят выбросы от железнодорожных транспортных средств. Далее идут (в порядке убывания) воздушный транспорт, морской и внутренний водный. Несоответствие транспортных средств экологическим требованиям, продолжающееся увеличение транспортных потоков, неудовлетворительное состояние автомобильных дорог - все это приводит к постоянному ухудшению экологической обстановки.

*Загрязнение атмосферы.* Выброс в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксин азота и серы, озон) приводят не только к загрязнению атмосферы, но и к вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

*Воздействие на человека:*

Шум в определённых условиях может оказывать значительное влияние на здоровье и поведение человека. Шум может вызывать раздражение и агрессию, артериальную гипертензию (повышение артериального давления), тиннитус (шум в ушах), потерю слуха.

Наибольшее раздражение вызывает шум в диапазоне частот 3000÷5000 Гц.

Хроническая подверженность шуму на уровне более 90 дБ может привести к потере слуха.

При шуме на уровне более 110 дБ у человека возникает звуковое опьянение, по субъективным ощущениям аналогичное алкогольному или наркотическому.

При шуме на уровне 145 дБ у человека происходит разрыв барабанных перепонок.

Женщины менее устойчивы к сильному шуму, чем мужчины. Кроме того, восприимчивость к шуму зависит также от возраста, темперамента, состояния здоровья, окружающих условий и т.д.

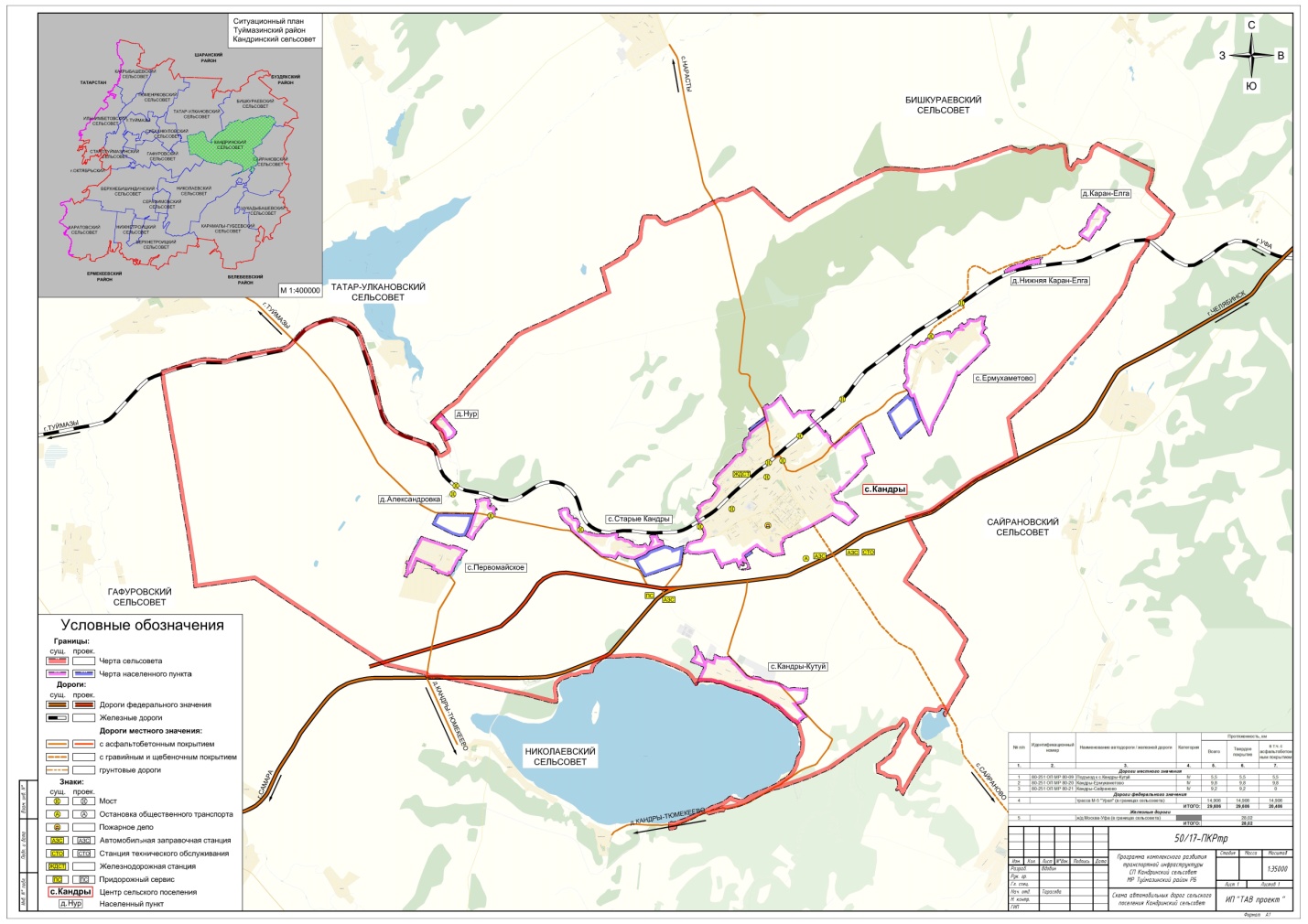
Дискомфорт вызывает не только шумовое загрязнение, но и полное отсутствие шума. Более того, звуки определённой силы повышают работоспособность и стимулируют процесс мышления (в особенности процесс счёта) и, наоборот, при полном отсутствии шумов человек теряет работоспособность и испытывает стресс. Наиболее оптимальными для человеческого уха являются естественные шумы: шелест листьев, журчание воды, пение птиц. Индустриальные шумы любой мощности не способствуют улучшению самочувствия. Шум от автомобильного транспорта способен вызывать головные боли.

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.

Таблица 12

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование автодороги** | **Категория** | **Протяженность, км** | **Из них с твердым покрытием, км** | **Вид покрытия** | |
| **а/бетон.** | **переходным покрытием** |
| **1.** | **2.** | **3.** | **4.** | **5.** | **6.** | **7.** |
| ***Федерального значения – 1 дорога в районе*** | | | | |  |  |
| 1 | М5 Москва-Челябинск | I | 59 | 59 | 59 | - |
|  | по территории сельсовета | I | 14,906 | 14,906 | 14,906 | - |
| ***Железные дороги*** | | | | |  |  |
| 1 | Москва-Уфа (в границах сельсовета) |  | 28,02 | | | |
| ***Местного значения*** | | | | |  |  |
| 1 | подъезд к с. Кандры-Кутуй | IV | 5,5 | 5,5 | 5,5 | - |
| 2 | Кандры-Ермухаметово | IV | 9,8 | 9,8 | 9,8 | - |
| 3 | Кандры- Сайраново | IV | 9,2 | 9,2 | - | 9,20 |
| 4 | внутрипоселковые дороги | V | 70,608 | 70,608 | 45,28 | 25,33 |



Учитывая сложившуюся планировочную структуру сельского поселения и характер дорожно-транспортной сети, проходит дорога федерального значения вблизи жилой застройки, можно сделать вывод об удовлетворительной экологической ситуации в части воздействия транспортно инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

Существующую транспортную сеть сельского поселения представляют следующие категории дорог:

1. Автодороги федерального значения связывают между собой столицу нашей страны, административные центры Российской Федерации, а также столицы сопредельных государств. Протяженность по сельскому поселению составляет 14,9 км, из них 14,9 км дорог с твердым асфальтобетонным покрытием. Проектом строительство нового участка дороги М-5 протяженностью 7,508 км.
2. Автодороги местного значения связывают сельские населенные пункты между собой, с автодорогами межмуниципального и регионального значений и далее с районным центром. Протяженность автодорог 24,5 км, из них 15,3 км с усовершенствованным покрытием.

Транспортный каркас сельского поселения не претерпит значительных изменений. Учитывая сложившуюся транспортную сеть и ранее разработанную градостроительную документацию, в проекте предлагается следующая транспортная схема автомобильных дорог на территории сельского поселения.

Проектом предлагается:

1. реконструкция и расширение автодороги
2. строительство новой внутри - поселковой дороги протяженностью 55,86 км под расширение.

Таблица 13

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Название населенного пункта** | **Площадь населенного пункта, га** | | **Протяженность проектируемых дорог, км** |
| **существующие границы** | **проектируемые границы** |
| **1.** | **2.** | **3.** | **4.** | **5.** |
| 1 | с.Кандры | 88,8 | 4 | 18 |
| 2 | с.Ермухаметово | 256,7 | 43,9 | 16,525 |
| 3 | с.Кандры-Кутуй | 145,4 | 0 | 5,438 |
| 4 | д.Каран-Елга | 26,6 | 0 | 1,167 |
| 5 | д.Нижняя Каран-Елга | 9,9 | 0 | 0 |
| 6 | д.Нур | 18 | 0 | 0 |
| 7 | с.Первомайское | 71,4 | 0 | 1,051 |
| 8 | с.Старые Кандры | 87,1 | 50,3 | 7,913 |
| 9 | д.Александровка | 30,9 | 36,1 | 5,768 |
| **ИТОГО:** | | **734,8** | **134,3** | **55,862** |
| *Дороги федерального значения (проект.)* | | | | *7,508* |

На участках дорог, в настоящее время находящихся в удовлетворительном состояние, необходимо провести работы по реконструкции покрытия. Новые участки дороги предусмотрены для обеспечения подъезда к населенным пунктам с недостаточным уровнем транспортной доступности, к объектам рекреации и местам отдыха.

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

С учетом того, что территория сельского поселения Кандринский сельсовет по состоянию на 01.01.2018 года является привлекательной для инвесторов (высокий уровень коммунальной, социальной и логистической инфраструктуры), перспективы развития транспортной инфраструктуры связаны с возможным развитием сельскохозяйственного производства. С учетом сложившихся цен на сельскохозяйственную продукцию и возможностей государства и сельскохозяйственных производителей на период до 2034 года высоких темпов развития и размещения транспортной инфраструктуры сельского поселения Кандринский сельсовет не ожидается.

*Технико-экономические показатели*

*сельского поселения Кандринский сельсовет Туймазинский район РБ.*

Таблица 14

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатели** | **Единица измерения** | **Современное состояние** | **Новое строительство** | **Расчётный срок** |
| **Протяженность внутрипоселковых дорог, в т.ч.:** | км | **70,608** | **55,862** | **126,47** |
| село Кандры | км | 48,492 | 18 | 66,492 |
| село Ермухаметово | км | 5,625 | 16,525 | 22,150 |
| село Кандры-Кутуй | км | 1,521 | 5,438 | 6,959 |
| деревня Каран-Елга | км | 0,84 | 1,167 | 2,007 |
| деревня Нур | км | 0,79 | 0 | 0,790 |
| деревня Нижняя Каран-Елга | км | 0,38 | 0 | 0,380 |
| село Первомайское | км | 7,71 | 1,051 | 8,761 |
| село Старые Кандры | км | 4,27 | 7,913 | 12,183 |
| деревня Александровка | км | 0,98 | 5,768 | 6,748 |

Основными приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

На первую очередь:

* расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
* ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
* резервирование земельных участков для новых автодорог и транспортных развязок;
* строительство улично-дорожной сети на территории районов нового жилищного строительства.

На расчётный срок:

* дальнейшая интеграция в транспортный комплекс СП Кандринский сельсовет;
* упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах поселения, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
* строительство новых главных и основных автодорог;
* строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в поселении;

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

* 1. **Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной системы поселения.**

Основными документами, определяющими порядок функционирования и развития транспортной инфраструктуры, являются:

* Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004г. №190-ФЗ (ред. от 30.12.2015г.);
* Федеральный закон от 08.11.2007г. №257-ФЗ (ред. от 15.02.2016г) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
* Федеральный закон от 10.12.1995г. №196-ФЗ (ред. от 28.11.2015г.) «О безопасности дорожного движения»;
* Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090 (ред. от 21.01.2016г) «О правилах дорожного движения»;
* Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
* Постановления № 290 от 22 августа 2008 года правительства Республики Башкортостан «О нормативах денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения и правил их расчета». (в редакции Постановление ----);
* Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
* Генеральный план сельского поселения Кандринский сельсовет муниципального района Туймазинский район РБ до 2035 года.

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 Республики Башкортостан, 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.

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

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

При анализе показателей текущего уровня социально-экономического и градостроительного развития Поселения, отмечается следующее:

- транспортная доступность населенных пунктов поселения высокая;

-наличие трудовых ресурсов позволяет обеспечить потребности населения и расширение производства;

- жилищный фонд сельского поселения Кандринский сельсовет составляет 37,73 тыс. кв. м, средняя жилищная обеспеченность на одного жителя составляет 21,2 м2/чел. Площадь аварийного жилищного фонда 3063,7 тыс.м 2 .

В настоящее время разработаны площадки под новое жилищное строительство в следующих населенных пунктах: с. Кандры и с. Первомайское.

Увеличение жилищного фонда Поселения до \_\_\_\_\_ тыс. кв. м на расчетный срок позволит увеличить среднюю жилищную обеспеченность до 25 кв.м общей площади на человека.

***Демографический прогноз***

В период реализации программы прогнозируется тенденция роста численности населения, обусловленная созданием комфортных социальных условий для проживания граждан, в том числе молодых семей, что в свою очередь будет способствовать восстановлению процессов естественного прироста населения.

Население сельсовета по состоянию на 2018 год составляет 13065 человек.

Динамика изменения численности населения сельского поселения Кандринский сельсовет по данным Всероссийской переписи населения с учетом переписи современных статистических данных представлена в таблице.

Таблица 15

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование района, территории, подчиненной сельской (городской, поселковой) администрации и населенного пункта** | **Численность населения** | | | |
| **по данным переписи 2002 года** | **на 1 января 2009 года** | **Существующее положение** | **по ГП** |
|  | **Сельсоветы Туймазинского района** | **62755** | **64960** | **65325** | **108114** |
|  | **Кандринский сельсовет** | **15032** | **15343** | **13065** | **27185** |
| 1 | село Кандры | 12077 | 12448 | 9996 | 17620 |
| 2 | село Ермухаметово | 709 | 710 | 726 | 3956 |
| 3 | село Кандры-Кутуй | 704 | 713 | 700 | 1222 |
| 4 | деревня Каран-Елга | 10 | 19 | 14 | 121 |
| 5 | деревня Нур | 44 | 43 | 44 | 67 |
| 6 | деревня Нижняя Каран-Елга | 25 | 24 | 27 | 41 |
| 7 | село Первомайское | 1069 | 987 | 1093 | 1716 |
| 8 | село Старые Кандры | 330 | 330 | 392 | 1404 |
| 9 | деревня Александровка | 64 | 69 | 73 | 1038 |

***Экономический прогноз***

Развитие сельского поселения Кандринский сельсовет по вероятностному сценарию учитывает развитие следующих приоритетных секторов экономики:

- сельского хозяйства;

- инфраструктуры, прежде всего, в сетевых отраслях: ЖКХ, энергетике, дорожной сети, транспорте, телекоммуникациях;

- социальной сферы в рамках реализации Национальных проектов («Здравоохранение», «Образование», «Доступное и комфортное жильѐ гражданам России»);

Устойчивое экономическое развитие сельского поселения Кандринский сельсовет, в перспективе, может быть достигнуто за счет развития малого предпринимательства.

Мероприятия по направлению развития малого предпринимательства:

-оказание организационной и консультативной помощи начинающим предпринимателям;

-разработка мер по адресной поддержке предпринимателей и малых предприятий;

- снижение уровня административных барьеров;

- формирование конкурентной среды;

-расширение информационно-консультационного поля в сфере предпринимательства.

По итоговой характеристике социально-экономического развития поселение можно рассматривать как:

- перспективное для частных инвестиций, что обосновывается небольшим ростом экономики, средним уровнем доходов населения и высокой транспортной доступностью;

-имеющее потенциал социально-экономического развития, способное самостоятельно и с привлечением средств вышестоящих бюджетов обеспечить минимальные стандарты жизни населения, что приведѐт в будущем к повышению инвестиционной привлекательности территории.

Сохранение многофункционального профиля экономики сельского поселения является основой его устойчивого развития. Одним из важных направлений специализации экономики поселения является сельское хозяйство. В перспективе возрастет доля таких направлений как транспортные услуги и логистика, торговля, социальное обслуживание, малое предпринимательство.

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

Относительно стабильная демографическая ситуация в Поселении позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории сельского поселения Кандринский сельсовет не планируется.

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.

В связи с отсутствием предприятий на территории Поселения интенсивность грузового транспорта незначительная и на расчетный срок сильно не изменится.

**3.3. Прогноз развития транспортно инфраструктуры по видам транспорта.**

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не несет существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильным, железнодорожным.

Воздушные перевозки на территории Поселения не осуществляются.

Водный транспорт на территории Поселения не развит.

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры Поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения.

Количество пассажирского транспорта увеличивать не планируется.

Автомойки, автосервисы, АЗС на территории поселения имеются.

Количество существующих АЗС - 3, СТО -4.

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»

Исходя из общего количества легковых автомобилей, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса, видно, что в настоящее время поселение не обеспечено:

- Станции Технического Обслуживания - мощностью два поста;

- Размещение гаражей на сегодняшний день не требуется, так как дома в жилой застройке имеют придомовые участки, обеспечивающие потребность в местах постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей.

Для соблюдения нормативов минимальной обеспеченности населения пунктами технического обслуживания автомобильного транспорта в расчетный срок в поселении планируется развитие объектов придорожного сервиса, проектирование и строительство одной станции технического обслуживания в с. Кандры и одной - в с. Ермухаметово.

**3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения.**

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

В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей:

* Увеличение 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 протяженностью в среднем 5,06 км в год
* Оценка технического состояния искусственных сооружений (мостов)- 1 единиц;
* Разработка проектов и капитальный ремонт искусственных сооружений (мостов)-1ед.
* Проведение паспортизация безхозяйных участков дорог в населенных пунктах Поселения- отсутствует.
* Проектирование и строительство тротуаров в центральных частях населенных пунктов Поселения.
* Проектирование и строительство велосипедных дорожек.
* Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком.

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов:

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

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

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

*Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей*

*у населения на территории СП Кандринский сельсовет.*

Таблица 16

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатели** | **2019 год (прогноз)** | **2020 год (прогноз)** | **2021 год (прогноз)** | **2022 год (прогноз)** | **2023 год (прогноз)** |
| **Общая численность населения** | 13103 | 13141 | 13179 | 13217 | 13255 |
| **Количество автомобилей у населения, ед.** | 3014 | 3154 | 3295 | 3436 | 3711 |
| **Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.** | 230 | 240 | 250 | 260 | 280 |

Существующий уровень автомобилизации в сельском поселении Кандринский сельсовет составляет 222 маш / 1000 жит. Согласно ТСН РБ п. 3.5.7 принимаем на расчетный срок - 350 автомобилей на 1000 жителей.

Суммарный уровень автомобилизации на расчетный срок составит:

27535 х 350 / 1000 = 9637 автомобилей

В Поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

Изменения плотности улично-дорожной сети зависит от изменения плотности рабочих мест и средних пассажиропотоков в автобусах.

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2019г. до 2035 г. существенно не меняется. Это означает, что, несмотря на рост автомобильных потоков, нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

По характеру производственной деятельности предприятия, эксплуатирующие грузовые автотранспортные средства, подразделяются на 3 группы:

1.Автопредприятия подотрасли «Автомобильный транспорт» (специализированные), для которых перевозки грузов на коммерческой основе являются основным видом их деятельности;

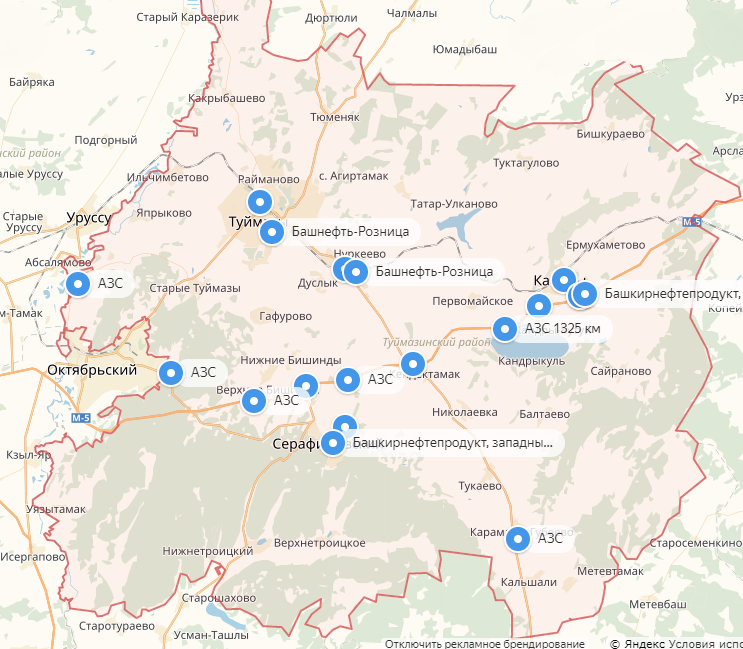
2.Предприятия других отраслей экономики (ведомственный транспорт), которые осуществляют перевозки грузов, связанных с технологическим процессом производства;

3.Предприятия индивидуальных предпринимателей, занимающиеся коммерческими перевозками грузов.

**Основные показатели транспортной инфраструктуры**

Таблица 17

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование** | **Сущ.** | **По расчету** | |
| **1 оч.** | **РС** |
| Население | 13065 | 13445 | 27535 |
| Уровень автомобилизации | 222 | 300 | 350 |
| Общее количество приведенных автомобилей | **2900** | **4034** | **9637** |
| Количество топливно-раздаточных колонок (1 на 1200 ед) | 3 | 3 | 8 |
| Количество постов на станции технического обслуживания (1 на 200ед.) | 4 | 20 | 48 |
| Кратковременные стоянки (70% парка индивидуальных автомобилей) | 2030 | 2823 | 6746 |
| Из них в жилых районах (25%) | 725 | 1008 | 2409 |
| В общественном центре (5%) | 145 | 202 | 482 |
| В зоне массового кратковременного отдыха (15%) | 435 | 605 | 1446 |
| В промышленно-коммунальной зоне (25%) | 725 | 1008 | 2409 |
| Мосты | 4 | 4 | 4 |

****

**Схема размещения АЗС**

**3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.**

В сельском поселении Кандринский сельсовет в 2017 году зарегистрировано 0 дорожно-транспортных происшествий (в 2017 году – 0 ДТП), в результате которых, погибло 0 человека (в 2017 году погибло 0 чел.) и получили травмы 0 человека (в 2017 году 0 чел.)

*В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин*:

* 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 населѐнных пунктов Поселения.
* Повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних.
* Повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования – установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

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

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

В период действия Программы, не предполагается изменения центров транспортного тяготения, структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности в связи с чем, усилитсязагрязнение атмосферы выбросами в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ и увеличением воздействия шума на здоровье человека.

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.

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

- обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

**IV. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры, с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.**

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры сельском поселении Кандринский сельсовет необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории Поселения.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно- оптимистичный) и варианта 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития Поселения.

Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

**Вариант 1 (базовый).** Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса.

Также данным вариантом учитывается агрессивная внешняя среда, сложившаяся благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

**Вариант 2 (умеренно-оптимистичный).** На территории сельского поселения Кандринский сельсовет предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций.

**Вариант 3 (экономически обоснованный)**. На территории поселения

предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий предполагает проектирование и капитальный ремонт 1 искусственных сооружений (мостов), предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в сельском поселении Кандринский сельсовет, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

НОРМАТИВНЫЕ МЕЖРЕМОНТНЫЕ СРОКИ

по ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог

Таблица 18

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид работ и тип покрытия | Категории дорог | | | | |
|  | I | II | III | IV | V |
| Капитальный ремонт | 14 | 12 | 12 | 10 | 10 |
| Ремонт с асфальтобетонным покрытием | 4 | 4 | 6 | 6 | 8 |
| Ремонт с переходным типом покрытия | - | - | 4 | 6 | 8 |

**V. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов)**

**по проектированию, строительству, реконструкции объектов 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.

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства

бюджета РБ и бюджета муниципального района Туймазинский район, а также внебюджетные источники.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводящихся по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в сельском поселении, проектированию и строительству тротуаров, велосипедных дорожек, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретение дорожных знаков), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий по ремонту дорог, мостов по реализации Программы

формируется администрацией сельского поселения Кандринский сельсовет, 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.

**5.1.** **Мероприятия по развитию по видам транспорта.**

С учетом сложившейся экономической ситуацией, мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры:

по видам транспорта, по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов, по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства, по развитию пешеходного и велосипедного передвижения, по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

**5.2.Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.**

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом, при этом предлагается разработать паспорт маршрутов, осуществляющих перевозки внутри Поселения.

Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

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

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2019г. до 2035 г. измениться.

В связи с отсутствием в Поселении СТО запланировано мероприятие по проектированию и строительству 2 постов СТО в Поселении.

Мероприятия данного раздела планируются как дополнительные из-за недостатка финансовых средств при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

**5.4.Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения**.

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя:

- проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием

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

Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

**5.5.Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.**

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб не планируются.

**5.6.Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования, местного значения поселения.**

В целях развития сети дорог поселения планируются:

- Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.

- Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

- Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.

- Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному. Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком.

- Мероприятия по паспортизации бесхозяйных участков дорог, находящихся на территории сельском поселении Кандринский сельсовет.

Реализация мероприятий позволит изготовить технические паспорта, технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения.

**5.7 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков.**

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач Программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение.

- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- обеспечение образовательных учреждений Поселения учебно-методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

- замена и установка технических средств организации дорожного движения, в т.ч. проектные работы;

- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

При реализации программы планируется осуществление следующих мероприятий:

- Мероприятия по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер по их устранению

- Приобретение знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

- Установка и замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры в сельском поселении Кандринский сельсовет должны стать:

*на первом этапе (2019-2023гг.):*

* содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме;
* текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
* проектирование и капитальный ремонт искусственных сооружений;
* паспортизация всех бесхозяйных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения;
* организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения Повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

*на втором этапе (2024-2028гг.):*

* содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме;
* текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
* организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения;
* проектирование и строительство тротуаров в населенных пунктах Поселения.

*на третьем этапе на перспективу (2029-20235 годы):*

* содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме
* текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
* организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения;
* проектирование и создание велодорожек и веломаршрутов на территории Поселения;
* проектирование и строительство СТО- 2 поста;
* создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

Развитие транспортной инфраструктуры на территории Поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

***ПЕРЕЧЕНЬ***

***программных мероприятий Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения Кандринский сельсовет на 2019 – 2023 годы***

Таблица 19

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование** | **Протяженность, км** | **Срок исполнения** | **Объем финансирования, тыс. руб.** | **Ответственный** |
| ***Реконструкция автодороги (с облегченным покрытием)*** | | | | | |
| **1** | **с. Кандры** | **14,232** | **км** | | |
|  | ул.Школьная | 0,370 | 2023 | 82993,28 | Администрация СП |
|  | ул.Строительная | 0,240 |
|  | ул.Восточная | 1,100 |
|  | ул.Филиппова | 0,420 |
|  | ул.Российская | 0,590 |
|  | пер.Заовражный | 0,430 |
|  | ул.Октябрьская | 1,260 |
|  | ул.Султанова | 0,280 |
|  | ул.Полевая | 1,180 | 2020 | 43556,76 | Администрация СП |
|  | ул.Высоковольтная | 0,920 |
|  | ул.Заовражная | 1,190 |
|  | ул.Северная | 0,830 |
|  | ул.Лутфуллина | 0,150 |
|  | ул.Вострецова | 0,910 |
|  | ул.Садовая | 0,480 | 2019 | 36678,49 | Администрация СП |
|  | ул.Лесная | 0,760 |
|  | ул.8 Марта | 0,420 |
|  | ул.Дачная | 0,610 |
|  | пер.Кооперативный | 0,330 |
|  | ул. Кандринская | 0,510 |
|  | ул. Мирзагитова | 0,340 |
|  | ул.Нагорная | 0,630 |
|  | пер.Кирова | 0,092 |
|  | ул Башкирская | 0,190 |
| **2** | **д. Александровка** | **0,980** | **км** | | |
|  | ул.Речная | 0,980 | 2021 | 8240,47 |  |
| **3** | **с. Первомайское** | **0,900** | **км** | | |
|  | пер. Прудный | 0,360 | 2021 | 7567,78 | Администрация СП |
|  | пер.Строительный | 0,270 |
|  | ул.Молодежная | 0,270 |
| **4** | **с. Старые Кандры** | **2,340** | **км** | | |
|  | ул.Молодежная | 0,810 | 2021 | 19676,218 | Администрация СП |
|  | Ул.Речная | 0,600 |
|  | ул.Трудовая | 0,680 |
|  | ул. Восточная | 0,250 |
| **5** | **с. Ермухаметово** | **4,215** | **км** | | |
|  | ул.Матросова | 0,630 | 2022 | 35442,418 | Администрация СП |
|  | ул.Садовая | 0,770 |
|  | ул.Макаренко | 0,180 |
|  | ул.Речная | 0,330 |
|  | ул.Молодежная | 0,520 |
|  | ул.Новая | 0,260 |
|  | ул. А. Даутова | 1,525 |
| **6** | **д. Нур** | **0,790** | **км** | | |
|  | ул. Центральная | 0,790 | 2023 | 6642,826 |  |
| **7** | **д. Каран-Елга** | **0,840** | **км** | | |
|  | ул. Лесная | 0,840 | 2022 | 7063,258 |  |
| **8** | **д. Нижняя Каран-Елга** | **0,380** | **км** | | |
|  | ул. Железнодорожная | 0,380 | 2022 | 3195,283 |  |
| **9** | **с. Кандры-Кутуй** | **0,650** | **км** | | |
|  | ул. Солнечная | 0,650 | 2019 | 5465,616 |  |
|  | **ИТОГО:** | **25,327** |  | | |
| ***Ремонт автодороги*** | | | | | |
| **1** | **с. Кандры** | **34,260** | **км** | | |
|  | ул.Комсомольская | 0,4 |  | 12167,60 | Администрация СП |
|  | ул.С.Юлаева | 0,41 |  |
|  | ул.Мира | 0,59 |  |
|  | ул.Пушкина | 0,97 |  |
|  | ул.Низамутдинова | 0,35 |  |
|  | ул.Крупской | 0,73 |  |
|  | ул.Котовского | 0,21 |  |  |
|  | пер.Чапаева | 1,12 |  | 51163,75 | Администрация СП |
|  | ул.Речная | 1,85 |  |
|  | ул.Нефтяников | 1,82 |  |
|  | ул.Тельмана | 1,39 |  |
|  | ул.Кирова | 1,28 |  |
|  | ул.Коммунистическая | 2,6 |  |
|  | ул.Социалистическая | 1,22 |  |
|  | ул.Центральная | 1,16 |  |
|  | пер.Больничный | 0,33 |  |
|  | ул.Набережная | 0,96 |  |
|  | ул.Матросова | 1,66 |  |
|  | ул.Гагарина | 2,08 |  | 50565,34 | Администрация СП |
|  | ул.Рабочая | 1,14 |  |
|  | ул.Колхозная | 2,38 |  |
|  | Ул. Шосейная | 1,32 |  |
|  | Ул.Чапаева | 2,87 |  |
|  | ул.Советская | 4,04 |  |
|  | ул.Трудовая | 0,49 |  |
|  | ул.Ленина | 0,7 |  |
|  | ул Башкирская | 0,19 |  |
| **2** | **с. Первомайское** | **6,810** | **км** | | |
|  | ул.Первомайская | 0,88 |  | 22639,71 | Администрация СП |
|  | ул.Центральная | 0,83 |  |
|  | ул.Школьная | 0,71 |  |
|  | ул.Садовая | 0,81 |  |
|  | ул.Строительная | 0,8 |  |
|  | ул.Въездная | 0,96 |  |
|  | ул.Безымянная | 0,45 |  |
|  | ул.Кооперативная | 0,66 |  |
|  | ул.Полевая | 0,71 |  |
| **3** | **с. Старые Кандры** | **1,930** | **км** | | |
|  | ул.Центральная | 1,680 |  | 6416,25 | Администрация СП |
|  | ул. Восточная | 0,250 |  |
| **4** | **с. Ермухаметово** | **1,410** | **км** | | |
|  | ул.Центральная | 1,410 |  | 4687,52 |  |
| **5** | **с. Кандры-Кутуй** | **0,871** | **км** | | |
|  | ул. Молодежная | 0,871 |  | 2895,62 |  |
|  | **ИТОГО:** | **45,281** |  | | |

1. **Оценка объемов источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов0 по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.**

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

Для достижения основной цели подпрограммы необходимо решить следующие задачи:

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

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

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства

бюджета РБ и бюджета муниципального района Туймазинский район, а также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из регионального бюджета определяются после принятия республиканских программ и подлежат уточнению после формирования республиканского бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

Транспортная система 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 сельского поселения. 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 для органов местного самоуправления Туймазинский района и органов государственной власти РБ по развитию транспортной инфраструктуры.

При реализации программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

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

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

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

**Объем средств на реализацию программы**

Таблица 20

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование мероприятий** | | **Финансовые потребности, тыс.руб.** | | | | | | |
| **всего** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024-2035** |
| 1. | Проведение паспортизации и инвентаризации, автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения, км. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2. | Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения (в т.ч. гидротехнических сооружений, используемых для движения автомобильного транспорта), определение сроков и объемов необходимой реконструкции или нового строительства, км | 70,608 | 3994,3 | 141,216 | 141,216 | 141,216 | 141,216 | 141,216 | 3288,22 |
| 3. | Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения, решаемых в комплексе с разработкой документации по планировке территории. | | 3240 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 2340 |
| 4. | Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов. | | 6480 | 360 | 360 | 360 | 360 | 360 | 4680 |
| 5. | Реконструкция, ремонт, устройство твердого покрытия дорог и тротуаров, в том числе: | 70,608 | 698678,7 | 42144,1 | 43556,8 | 35484,5 | 45701,0 | 89636,1 | 442156,3 |
| 5.1. | село Кандры | 48,492 | 324439,2 | 36678,5 | 43556,8 |  |  | 82993,3 | 161210,7 |
| 5.2. | село Ермухаметово | 5,625 | 54142,6 |  |  |  | 35442,4 |  | 18700,2 |
| 5.3. | село Кандры-Кутуй | 1,521 | 10522,2 | 5465,6 |  |  |  |  | 5056,5 |
| 5.4. | деревня Каран-Елга | 0,84 | 9855,8 |  |  |  | 7063,3 |  | 2792,6 |
| 5.5. | деревня Нур | 0,79 | 9269,2 |  |  |  |  | 6642,8 | 2626,3 |
| 5.6. | деревня Нижняя Каран-Елга | 0,38 | 4458,6 |  |  |  | 3195,3 |  | 1263,3 |
| 5.7. | село Первомайское | 7,71 | 33199,5 |  |  | 7567,8 |  |  | 25631,7 |
| 5.8. | село Старые Кандры | 4,27 | 55581,1 |  |  | 19676,2 |  |  | 35904,9 |
| 5.9. | деревня Александровка | 0,98 | 11498,5 |  |  | 8240,5 |  |  | 3258,0 |
| 5.10 | новое строительство (под расширение) | 55,862 | 185712,1 |  |  |  |  |  | 185712,1 |
| 6. | Строительство автобусных остановок | 0 | 0,0 |  |  |  |  |  |  |
| 7. | Создание инфраструктуры автосервиса | 2 | 2000,0 |  |  |  |  |  | 2000,0 |
| 8. | Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них | | 359559,2 | 11432,8 | 20478,0 | 20478,0 | 20478,0 | 20478,0 | 266214,3 |
| **ВСЕГО** | | | **1073952,3** | **54258,2** | **64716,0** | **56643,7** | **66860,2** | **110795,3** | **720678,9** |
| ***Сумма из республиканского бюджета*** | | | ***1057842,97*** |  |  |  |  |  |  |
| ***Сумма из районного бюджета 1,5%*** | | | ***16109,28*** |  |  |  |  |  |  |

*Примечание:* Расчет произведен согласно Постановления № 623 от 10 декабря 2009 года правительства Республики Башкортостан «О НОРМАТИВАХ ДЕНЕЖНЫХ ЗАТРАТ НА СОДЕРЖАНИЕ И РЕМОНТ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО И МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ БАШКОРТОСТАН И ПРАВИЛАХ ИХ РАСЧЕТА».

Общая потребность в капитальных вложениях по сельскому поселению Кандринский сельсовет составляет ***1073952,3*** ***тыс. рублей***, значительную долю занимают бюджетные средства.

Конкретные мероприятия Программы и объемы ее финансирования могут уточняться ежегодно при формировании проекта местного бюджета на соответствующий финансовый год.

***Рекомендации:***

В целях соблюдения законности и результативности использования средств дорожного фонда Туймазинский района, средств бюджетов поселений, направленных на осуществление дорожной деятельности и на капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов предлагается:

***Администрации СП Кандринский сельсовет:***

1.Во исполнение Федерального закона от 21.07.1997 №122-ФЗ «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним» проводить работу по оформлению права собственности на недвижимое имущество в составе автомобильных дорог местного значения.

2. Направить отчет о результатах проверки по вопросу законности и результативности использования средств дорожного фонда, направленных на осуществление дорожной деятельности и на капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов для сведения в адрес:- Главы района;- Главы администрации района.

**VII. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной Инфраструктуры**

Основными факторами, определяющими направления разработки Программы, комплексного развития системы транспортной инфраструктуры сельского поселения Кандринский сельсовет на 2019 - 2035 годы, являются тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся увеличением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания.

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

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

Целевые индикаторы и показатели Программы

Таблица 21

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование индикатора** | **Ед.** | **Показатели по годам** | | | | | |
| **изм.** | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024-2035 |
| **1.** | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | % | 36 | 29 | 22 | 14 | 7 | 0 |
| **2.** | Обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| **3.** | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателя | % | 64 | 71 | 78 | 86 | 93 | 100 |
| **4.** | Протяженность пешеходных дорожек | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **5.** | Протяженность велосипедных дорожек | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **6.** | Количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **7.** | Обеспеченность транспортного обслуживания населения | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

\* - сохранение показателей в условиях недофинансирования дорожных работ.

**VIII. Предложения по институциональным преобразованиям,**

**совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов**

**транспортной инфраструктуры**

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

Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программ связаны со сроками утверждения генерального плана.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений подлежат утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта Программы в составе единого комплексного проекта управления развитием территории городского округа или поселения, в который также входит и разработка генерального плана.

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 Республики Башкортостан, 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;

Муниципальным заказчиком Программы и ответственным за ее реализацию является Администрация сельского поселения Кандринский сельсовет.

Реализация Программы осуществляется на основе:

1) муниципальных контрактов, заключенных в соответствии с законодательством о размещении заказов на поставки товаров, выполнения работ, оказания услуг для государственных и муниципальных нужд;

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

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

План реализации муниципальной программы составляется ответственным исполнителем с участниками муниципальной программы и утверждается распоряжением Администрации сельсовета, курирующим данное направление ежегодно, не позднее 01 декабря текущего финансового года.

Участники муниципальной программы ежегодно не позднее 15 июля текущего финансового года представляют в сектор по вопросам муниципального предложения по включению в план реализации муниципальной программы.

Внесение изменений в план реализации муниципальной программы, не влияющих на параметры муниципальной программы, план с учетом изменений утверждается не позднее 5 рабочих дней со дня принятия решения о внесении изменений.

**Ответственный исполнитель:**

* обеспечивает разработку муниципальной программы и утверждение в установленном порядке проекта постановления Администрации сельсовета об утверждении муниципальной программы;
* формирует в соответствии с методическими рекомендациями структуру муниципальной программы, а также перечень участников муниципальной программы;
* организует реализацию муниципальной программы, вносит предложения Главе сельсовета об изменениях муниципальной программы и несет ответственность за достижение целевых индикаторов и показателей муниципальной программы, а также конечных результатов ее реализации;
* подготавливает отчеты об исполнении плана реализации муниципальной программы (с учетом информации, представленной участниками муниципальной программы);
* подготавливает отчет о реализации муниципальной программы по итогам года, согласовывает и утверждает проект постановления Администрации сельсовета об утверждении отчета в соответствии с Регламентом Администрации сельсовета.

**Участник муниципальной программы:**

* осуществляет реализацию мероприятий подпрограммы, входящих в состав муниципальной программы, в рамках своей компетенции;
* представляет ответственному исполнителю (соисполнителю) предложения при разработке муниципальной программы в части мероприятий подпрограммы, входящих в состав муниципальной программы, в реализации которых предполагается его участие;
* представляет ответственному исполнителю информацию, необходимую для подготовки ответов на запросы соответствующих организаций;
* представляет ответственному исполнителю информацию, необходимую для подготовки отчетов об исполнении плана реализации и отчета о реализации муниципальной программы по итогам года в срок до 15 января года, следующего за отчетным. Администрация сельского поселения как участник муниципальной программы представляет в Администрацию Туймазинский района:
* ежемесячный отчет о получении и использовании выделенных межбюджетных трансфертов за счет субсидий для со - финансирования расходных обязательств, возникающих при выполнении полномочий органов местного самоуправления по вопросам местного значения на каждое первое число месяца, следующего за отчетным периодом;
* ежемесячный отчет о выделении и использовании средств местного бюджета выделенных на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт, включая разработку проектно-сметной документации на каждое первое число месяца, следующего за отчетным периодом;
* ежеквартальные отчеты: о ходе выполнения работ по объектам строительства, реконструкции, капитального ремонта, находящиеся в муниципальной собственности, с указанием денежных и натуральных величин до 3 числа месяца, следующего за отчетным периодом;
* ежегодный отчет о достижении показателей эффективности в срок до 15 января года, следующего за отчетным. Муниципальный заказчик Программы с учетом выделяемых на реализацию программы финансовых средств ежегодно уточняет целевые показатели и затраты по программным мероприятиям, механизм реализации Программы, состав исполнителей в информации о результатах и основных направлениях деятельности получателей средств бюджета сельсовета, в установленном порядке.

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 1**

**КОНСТРУКЦИИ ОДЕЖД ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ**  
  
**Общие указания**

Проезжая часть улиц, дорог, площадей и проездов должна иметь одежду, соответствующую требованиям движения транспорта. Одежды проезжей части должны иметь покрытия, отвечающие санитарно-гигиеническим требованиям, и обеспечивать постоянный пропуск транспорта с расчетными скоростями и нагрузками, независимо от времени года и изменений водно-теплового режима.

Одежда обычно состоит из нескольких слоев: **покрытие** - верхний слой одежды, который может в свою очередь состоять из слоя износа, периодически возобновляемого в процессе эксплуатации, и собственно покрытия. Покрытие может состоять из одного слоя или двух: нижний служит как связывающий покрытие с основанием. Тип и состояние покрытия определяют транспортно-эксплуатационные и санитарно-гигиенические характеристики одежд.

Основные типы покрытий проезжей части приведены в табл.; **основание** - несущая часть одежды, обеспечивающая совместно с покрытием передачу нагрузок на подстилающий слой или непосредственно на грунт земляного полотна. Основание может состоять из одного или нескольких слоев, устраиваемых из условий обеспечения общей толщины одежды, установленной расчетом, и необходимости разделения на слои по условиям технологии производства работ;  
  
**подстилающий слой** - нижний конструктивный слой одежды, выполняющий наряду с передачей нагрузок на земляное полотно, также другие функции, необходимые по местным условиям. В зависимости от этого назначения подстилающий слой может быть дренирующим, теплоизолирующим и т.п.



**Основные типы покрытий проезжей части**

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| Типы покрытий | Наименование покрытий |
| I. Усовершенствованные |  |
| Капитальные | Цементно-бетонные и железобетонные (сборные и монолитные)  Асфальтобетонные на прочных основаниях: цементно-бетонном, а также щебеночном и гравийном, укрепленных вяжущими материалами  Мозаиковые мостовые на бетонных и каменных основаниях  Брусчатые мостовые (с заполнением швов вяжущим) на основаниях: щебеночном, гравийном и грунто-щебеночном, укрепленных вяжущими материалами |
| ***Облегченные*** | ***Из битумо-минеральных смесей, а также из холодного асфальта на основаниях: из щебня и шлака, не обработанных вяжущими материалами, а кроме того, на основаниях из грунта, укрепленного вяжущими материалами, грунто-щебня и гравийного материала  Обработанные органическими вяжущими щебеночные и гравийные на основаниях: щебеночном, гравийном, шлаковом, а также грунто-щебеночном и грунтовом, укрепленных вяжущими материалами*** ***Брусчатые мостовые на песчаном основании*** |
| II. Переходные | Грунт - асфальтовые  Щебеночные, гравийные и шлаковые с поверхностной обработкой вяжущими материалами  Грунто-щебеночные и грунто-гравийные, обработанные вяжущими материалами  Грунтовые, укрепленные вяжущими материалами  Мостовые из булыжного и колотого камня |
| III. Простейшего типа | Грунтовые, улучшенные минеральными материалами  Гравийные, щебеночные и шлаковые |

В отдельных случаях, главным образом в одеждах с покрытиями переходных и тем более простейших типов, число конструктивных слоев может быть меньшим и даже доходить до одного, предназначенного для выполнения всех функций одежды проезжей части.  
Конструкцию одежды и тип покрытия проезжей части назначают с учетом перспективной интенсивности и состава движения, категории улицы, дороги или площади (табл.), климатических условий, наличия дорожно-строительных материалов, возможных сроков службы одежд и других местных условий.

**Рекомендуемые типы покрытий проезжей части**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
| Наименование улиц и дорог | Типы покрытий проезжей части | |
| Скоростные дороги  Магистральные улицы:  общегородского значения | СНиП II-К.3-62 Улицы, дороги и площади населенных мест. Нормы проектирования | Усовершенствованные капитальные |
| районного значения  ***Улицы и дороги местного движения:*** | Усовершенствованные капитальные и облегченные | |
| жилые | ***Усовершенствованные облегченные и переходные*** | |
| промышленных и складских районов | Усовершенствованные капитальные, облегченные и переходные | |
| проезды | Усовершенствованные облегченные и переходные | |
| Площади | Усовершенствованные капитальные и облегченные | |
| Автомобильные стоянки | Усовершенствованные облегченные | |

Правильность выбора конструкций одежды проезжей части обосновывают технико-экономическими расчетами и проверкой на прочность.

В каждом отдельном случае должна быть учтена целесообразность стадийного повышения транспортно-эксплуатационных качеств одежды.

Таблица 1 Расчетные параметры уличной сети в пределах сельского поселения.

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

## Категории автомобильных дорог

Таблица 2 *Основные технические характеристики*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Параметры элементов дорог | Авто**магистраль** | Ско**ростная дорога** | Автомобильные дороги обычного **типа**  **(не скоростная дорога)**  **категории** | | | | | | |
| **IА** | **IБ** | **IВ** | **II** | | **III** | **IV** | **V** | |
| Общее число полос движения, шт. | 4 и более | 4 и более | 4 и более | 4 | 2 | 2 | 2 | 1 | |
| Ширина полосы движения, м | 3,75 | 3,75 | 3,75 | 3,5 | 3,75 | 3,5 | 3 | 4,5 | |
| Ширина обочины, м | 3,75 | 3,75 | 3,75 | 3 | 3 | 2,5 | 2 | 1,75 | |
| Ширина краевой полосы у обочины, м | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | — | |
| Ширина укрепленной части обочины, м | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2 | 2 | 1,5 | 1 | — | |
| Наименьшая ширина центральной разделительной полосы без дорожных ограждений, м | 6 | 6 | 5 | 5 | — | | | | |
| Наименьшая ширина центральной разделительной полосы с ограждением по оси дороги, м | 2 м + ширина ограждения | | | |
| Ширина краевой полосы безопасности у разделительной полосы, м | 1 | | | |
| Примечания.   1. Ширина полосы безопасности входит в ширину разделительной полосы, а ширина краевой полосы — в обочину. 2. Ширину обочин на особо трудных участках - горной местности; участках, проходящих по особо ценным земельным угодьям; а также в местах с переходно-скоростными полосами и с дополнительными полосами, на подъем при соответствующем технико-экономическом обосновании с разработкой мероприятий по организации и безопасности движения допускается уменьшать до 1,5 м для автомобильных дорог категорий IБ, IВ и II и до 1,0 м — для дорог остальных категорий. 3. Ограждения на обочинах дорог располагают на расстоянии не менее 0,50 м и не более 0,85 м от бровки земляного полотна в зависимости от жесткости конструкции дорожных ограждений. | | | | | | | | |



Рис. Поперечный профиль автомобильных дорог категории III без ограничений

ПЧ — проезжая часть, КП — краевая полоса у обочины



**3,0 х n**

Рис. Поперечный профиль автомобильных дорог категории IV с ограничениями

ПЧ — проезжая часть, КП — краевая полоса у обочины, *b*огр — ширина ограждения с учетом требований ГОСТ 23457



**3,0 х n**

Рис. Поперечный профиль автомобильных дорог категории IV без ограничений

ПЧ — проезжая часть, КП — краевая полоса у обочины.



Рис. Поперечный профиль автомобильных дорог категории V

ПЧ — проезжая часть, ОБ — обочина.

* Краевые полосы у обочин и полосы безопасности на разделительной полосе должны иметь дорожную одежду такой же прочности, что и проезжая часть.
* Укрепленная часть обочины за пределами краевой полосы на дорогах категорий I—IV должна иметь дорожную одежду с покрытием из каменного материала, обработанного вяжущим материалом. Прочность дорожной одежды должна быть достаточной для недопущения остаточных деформаций от стоящего автомобиля с расчетной нагрузкой на ось.
* Обочины автомобильных дорог предназначаются для временного размещения неисправных или поврежденных в дорожно-транспортных происшествиях автомобилей. Для остановок и стоянок автомобилей должны быть предусмотрены стояночные полосы на поверхности земляного полотна, отделенные от проезжей части ограждениями или разделительным островком, или площадки для остановок и стоянок автомобилей за пределами земляного полотна. Расстояние между стояночными полосами и площадками для стоянок должно назначаться в соответствии с нормами проектирования.
* Ширину переходно-скоростных полос следует принимать равной ширине полос движения основной проезжей части.
* Ширину обочин автомобильных дорог в местах устройства переходно-скоростных полос и дополнительных полос на подъем:

для дорог категорий IА, IБ, IВ допускается уменьшать до 1,5 м;

для дорог остальных категорий — до 1,0 м;

грунтовая часть таких обочин должна быть 0,50 — 0,85 м, в зависимости от жесткости ограждений, остальная часть обочины должна иметь укрепление, соответствующее категории дороги.

* При устройстве дополнительных полос движения на подъем их ширину следует принимать равной ширине полосы основной проезжей части.
* На дорогах категории V с однополосной проезжей частью следует предусматривать устройство разъездов, расстояние между которыми определяется в соответствии с нормами проектирования.
* Ширину разделительной полосы на участках дорог, проложенных по ценным землям, на особо трудных участках дорог в горной местности, на больших мостах, а также при прохождении дорог в застроенных районах и в других обоснованных случаях допускается уменьшать до ширины, равной ширине полосы для установки ограждений плюс 1 м с каждой стороны.

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 2**

МЕТОДИКА

ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ

МУНИЦИПАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ

Методика оценки эффективности реализации муниципальной программы определяет алгоритм оценки результативности и эффективности подпрограмм, входящих в состав муниципальной программы, в процессе и по итогам ее реализации.

В случае превышения фактически привлеченных средств из внебюджетных источников на 30 процентов и более, внебюджетное планирование на этапе разработки муниципальной программы признается неэффективным. И при определении эффективности реализации муниципальной программы приравнивается к его плановому объему.

В случае превышения фактического значения показателя на 20 процентов и более, от планового его планирование на этапе разработки муниципальной программы признается неэффективным. И при определении результативности фактическое значение показателя приравнивается к его плановому значению.

Эффективность реализации муниципальной программы определяется как оценка эффективности реализации мероприятий и достижения запланированных целевых значений показателей.

Под результативностью понимается степень достижения, запланированного уровня нефинансовых результатов реализации подпрограмм.

Результативность определяется отношением фактического результата к запланированному результату на основе проведения анализа реализации муниципальной программы.

Для оценки результативности муниципальной программы должны быть использованы плановые и фактические значения соответствующих целевых показателей.

Индекс результативности муниципальной программы определяется по

формулам:

Iр =∑ (Mп х S), где

Iр - индекс результативности муниципальной программы;

S - соотношение достигнутых и плановых результатов целевых значений

показателей. Соотношение рассчитывается по формуле:

S = Rф / Rп -

в случае использования показателей, направленных на увеличение целевых

значений;

S = Rп / Rф -

в случае использования показателей, направленных на снижение целевых

значений, где

Rф - достигнутый результат целевого значения показателя;

Rп - плановый результат целевого значения показателя;

Мп - весовое значение показателя (вес показателя), характеризующего муниципальную программу, которое рассчитывается по формуле:

Мп = 1/ N, где

N - общее число показателей, характеризующих выполнение муниципальной

программы.

Под эффективностью понимается отношение затрат на достижение (фактических) нефинансовых результатов реализации муниципальной программы к планируемым затратам муниципальной программы.

Эффективность муниципальной программы определяется по индексу эффективности.

Индекс эффективности муниципальной программы определяется по формуле:

Iэ = (Vф х Iр )/ Vп , где

Iэ - индекс эффективности муниципальной программы;

Vф - объем фактического совокупного финансирования муниципальной программы;

Iр - индекс результативности муниципальной программы;

Vп - объем запланированного совокупного финансирования муниципальной программы.

По итогам проведения анализа индекса эффективности дается качественная оценка эффективности реализации муниципальной программы:

(I ) наименование индикатора - индекс эффективности подпрограмм (диапазоны значений, характеризующие эффективность муниципальной программы, перечислены ниже).

*Значение показателя:*

Iэ > 1,0.

Качественная оценка реализации муниципальной программы: эффективная.

*Значение показателя:*

0,8≤ Iэ < 1,0.

Качественная оценка реализации муниципальной программы: удовлетворительная.

*Значение показателя:*

I < 0,8.

Качественная оценка реализации муниципальной программы:

низкоэффективная.