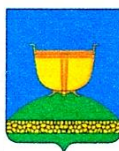


**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ
ШАПШИНСКОГО
СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
ВЫСОКОГОРСКОГО
МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА
РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН**

422708, Республика Татарстан, Высокогорский район,
с. Шапши, ул. Ленина, 1



**ТАТАРСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
БИЕКТАУ
МУНИЦИПАЛЬ РАЙОНЫ
ШАПШИ
АВЫЛ ЖИРЛЕГЕ
БАШКАРМА КОМИТЕТЫ**

422708, Татарстан Республикасы, Биектау районы,
Шапши авылы, Ленин урамы, 1

тел./факс 8(84365) 77-2-36, e-mail: Shap.Vsg@tatar.ru

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ
30 декабря 2019 года**

**КАРАР
№ 18**

**Об утверждении Программы комплексного развития транспортной
инфраструктуры на территории Шапшинского сельского поселения
Высокогорского муниципального района Республики Татарстан**

В соответствии Федеральными законами от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 г. N 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития систем транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Уставом Шапшинского сельского поселения, Исполнительный комитет Шапшинского сельского поселения Высокогорского муниципального района Республики Татарстан, ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить прилагаемую Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории Шапшинского сельского поселения Высокогорского муниципального района Республики Татарстан.
2. Обнародовать настоящее решение путем размещения его на информационных стендах сельского поселения, на официальном сайте Высокогорского муниципального района <http://vysokaya-gora.tatarstan.ru/> в разделе сельские поселения и на официальный портале правовой информации Республики Татарстан <http://pravo.tatarstan.ru/>.
3. Настоящее постановление вступает в силу после официального опубликования.
4. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

Председатель Совета,
Глава сельского поселения



В.А.Беляков

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ШАПШИНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ВЫСОКОГОРСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН

СОДЕРЖАНИЕ

ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ШАПШИНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ВЫСОКОГОРСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН

ГЛАВА I. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Шапшинского сельского поселения

1.1 Анализ положения Республики Татарстан в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Высокогорского муниципального района в структуре пространственной организации Республики Татарстан, анализ положения Шапшинского сельского поселения в структуре пространственной организации Республики Татарстан

1.1.1 Анализ положения Республики Татарстан в структуре пространственной организации Российской Федерации

1.1.2 Анализ положения Высокогорского муниципального района в структуре пространственной организации Республики Татарстан

1.1.3 Анализ положения Высокогорского сельского поселения Высокогорского муниципального района Республики Татарстан в структуре пространственной организации Республики Татарстан

1.2 Социально-экономическая характеристика Шапшинского сельского поселения Высокогорского района, характеристика градостроительной деятельности на территории сельского поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

1.4 Характеристика сети дорог Шапшинского сельского поселения, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств)

1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченность парковками (парковочными местами)

1.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования,

включая анализ пассажиропотока

1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

1.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств

1.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения

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

1.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Шапшинского сельского поселения Высокогорского района Республики Татарстан

1.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Шапшинского сельского поселения

1.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

ГЛАВА II. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории СП "Шапшинского"

2.1 Прогноз социально-экономического развития

2.2 Прогноз развития транспортной инфраструктуры Высокогорского района

2.3 Прогноз развития улично-дорожной сети

2.4 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного развития, потребности в парковочном пространстве

2.5 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

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

ГЛАВА III. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры, с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

3.1 Показатели, характеризующие существующее состояние транспортной инфраструктуры или состояние транспортной инфраструктуры в период реализации Программы

3.2 Проведение укрупненной оценки принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта

ГЛАВА IV. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

4.1 Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта

4.2 Мероприятия по развитию автомобильного пассажирского транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов

4.3 Развитие инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта,

включая развитие единого парковочного пространства

4.4 Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

4.5 Развитие инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

4.6 Развитие сети дорог Шапшинского сельского поселения Высокогорского муниципального района Республики Татарстан

ГЛАВА V. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

ГЛАВА VI. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

ГЛАВА VII. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

**ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
ШАПШИНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ВЫСОКОГОРСКОГО
МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН**

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной Инфраструктуры Шапшинского сельского поселения Высокогорского муниципального района Республики Татарстан на 2019-2028 годы (далее - Программа)
Основание для разработки Программы	<ul style="list-style-type: none"> - Федеральный закон от 29.12.2004 N 191-ФЗ "О введении в действие Градостроительного кодекса Российской Федерации"; - Федеральный закон от 06.10.2003 N 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации"; - Федеральный закон от 09.02.2007 N 16-ФЗ "О транспортной безопасности"; - постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года N 1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов"; - Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 N 1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов".
Заказчик Программы	Исполнительный комитет Шапшинского сельского поселения Высокогорского муниципального района Республики Татарстан, Высокогорский район, с. Шапши, ул. Ленина, 1
Разработчик Программы	Исполнительный комитет Шапшинского сельского поселения Высокогорского муниципального района Республики Татарстан, Высокогорский район, с. Шапши, ул. Ленина, 1
Цели Программы	Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры Шапшинского сельского поселения, повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения муниципального образования
Задачи Программы	1) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих

	<p>экономическую деятельность, на территории поселения ;</p> <p>2) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;</p> <p>3) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселения;</p> <p>4) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселения;</p> <p>5) условия для управления транспортным спросом;</p> <p>6) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;</p> <p>7) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;</p> <p>8) условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;</p> <p>9) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.</p>
<p>Целевые показатели (индикаторы) Программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> - протяженность дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием (км); - протяженность тротуаров, соответствующих требованиям ГОСТ и СНиП; - доля протяженности дорожной сети сельского поселения, соответствующей нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию (%); - количество зарегистрированных ДТП; - количество новых оборудованных машино-мест.
<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий,</p>	<p>Мероприятия, описанные в настоящей Программе, направлены на повышение уровня комфортности и безопасности пользователей транспортных средств, пешеходов и на улучшение социально-экономического положения поселения</p>

подпрограмм, инвестиционных проектов)					
Сроки и этапы реализации Программы	Программа реализуется с 2018 года в течение 10 лет в 2 этапа: I этап: с 2019 г. по 2023 г. II этап: с 2024 г. по 2028 г.				
Основные мероприятия Программы	1. Проведение работ, направленных на улучшение состояния транспортной инфраструктуры поселения . 2. Проведение работ, направленных на повышение безопасности дорожного движения. 3. Мероприятия по реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. 4. Мероприятия по строительству объектов транспортной инфраструктуры.				
Объемы и источники финансирования Программы	Сроки, период	Необходимое финансирование для реализации Программы, тыс. руб.			
	2019 год	1500			
	2020 год	2000			
	2021 год	2000			
	2022 год	2000			
	2023 год	2500			
	2024-2028 гг.	10000			
	Источники финансирования, тыс. руб.				
	Период	Местный бюджет	Региональный бюджет	ВБС	Всего
	2019-2023 гг.	1000	4500	4500	10000
	2024-2028 гг.	1000	4500	4500	10000
Всего	2000	9000	9000	20000	

ГЛАВА I. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Шапшинского сельского поселения Высокогорского муниципального района

1.1 Анализ положения Республики Татарстан в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Высокогорского муниципального района в структуре пространственной организации Республики Татарстан, анализ положения Шапшинского сельского поселения в структуре пространственной организации Республики Татарстан

1.1.1 Анализ положения Республики Татарстан в структуре пространственной организации Российской Федерации.

Республика Татарстан является субъектом Российской Федерации и входит в состав Приволжского Федерального округа, а также является частью Поволжского экономического района. Административным и культурным центром республики является город Казань. Татарстан расположен на востоке Восточно-Европейской равнины, в месте слияния двух крупнейших рек - Волги и Камы, г. Казань находится на расстоянии 797 км к востоку от г. Москвы. Республика Татарстан образована 1920 году. Площадь составляет 6783,7 тыс. га. Максимальная протяженность территории - 290 км с севера на юг и 460 км с запада на восток. Границ с иностранными государствами Татарстан не имеет. На юге Республика Татарстан граничит с Самарской, Ульяновской и Оренбургской областью, на севере - с Кировской областью и Республикой Удмуртия, на северо-западе - с Республикой Марий-Эл, на востоке - с Республикой Башкирия, на западе - с Республикой Чувашия.

На территории республики расположены 43 муниципальных района, 2 городских округа, 39 городских и 872 сельских поселений.

Территория Татарстана представляет собой возвышенную ступенчатую равнину, расчлененную густой сетью речных долин. Широкими долинами Волги и Камы равнина разделена на три части: Предволжье, Предкамье и Закамье. Предволжье с максимальными высотами 276 м занимает северо-восточную часть Приволжской возвышенности. В Восточное Предкамье с севера заходят южные окончания Можгинской и Сарапульской возвышенностей, разделенные долиной р. Иж. Наибольшие высоты достигают здесь 243 м. Самой высокой в Татарстане (до 381 м) является Бугульминская возвышенность в Восточном Закамье. Самый низкий рельеф (в основном до 200 м) характерен для Западного Закамья. Около 17 % территории республики покрыто лесами, состоящими из деревьев преимущественно лиственных пород (дуб, липа, береза, осина), хвойные породы представлены сосной и елью. На территории Татарстана обитают 433 вида позвоночных, а также несколько тысяч видов беспозвоночных животных.

Территория Татарстана характеризуется умеренно-континентальным типом климата средних широт, с теплым летом и умеренно-холодной зимой. Самым теплым месяцем является июль со средней месячной температурой воздуха по территории 18 - 20 °С, самым холодным – январь со средними месячными температурами от -13 °С. Продолжительность теплого периода (с устойчивой температурой выше 0 °С) колеблется по территории в пределах 198-209 дней,

холодного – 156-167 дней. Осадки по территории распределяются сравнительно равномерно, годовая сумма их составляет 460 – 540 мм.

Почвы отличаются большим разнообразием - от серых лесных и подзолистых на севере и западе до различных видов черноземов на юге республики.

На территории Татарстана расположены Волжско-Камский государственный природный биосферный заповедник и национальный парк "Нижняя Кама".

Татарстан - один из наиболее развитых в экономическом отношении регионов России. Республика расположена в центре крупного индустриального района Российской Федерации, на пересечении важнейших магистралей, соединяющих восток и запад, север и юг страны.

Республика Татарстан обладает богатыми природными ресурсами, мощной и диверсифицированной промышленностью, высоким интеллектуальным потенциалом и квалифицированной рабочей силой.

Республика Татарстан по основным макроэкономическим показателям традиционно входит в число регионов-лидеров Российской Федерации.

В структуре валового регионального продукта Татарстана доля промышленности составляет 43,2 %, строительства - 9,0 %, транспорта и связи - 6,5 %, сельского хозяйства - 7,5 %.

Промышленный профиль республики определяют нефтегазохимический комплекс (добыча нефти, производство синтетического каучука, шин, полиэтилена и широкого спектра продуктов переработки нефти), крупные машиностроительные предприятия, производящие конкурентоспособную продукцию (тяжелые грузовики, вертолеты, самолеты и авиадвигатели, компрессоры и нефтегазоперекачивающее оборудование, речные и морские суда, гамму коммерческих и легковых автомобилей), а также развитое электро- и радиоприборостроение.

Индекс промышленного производства Татарстана по итогам 2018 года достиг уровня 102%. Объем промпроизводства республики составил 2 трлн 818 млрд рублей.

Среднесписочная численность занятых в промышленном секторе РТ за период с января по ноябрь 2018 года составила 336,8 тыс. человек. В сфере торговли были заняты 148,6 тыс. человек.

«Доля промышленности в валовом региональном продукте составляет 44,6%, а торговли – 16,4%. Торговая отрасль остается одной из ведущих по вкладу в ВРП республики и является одной из наиболее динамично развивающихся».

Татарстан занимает лидирующую позицию среди регионов ПФО. Итогом 2018 года стал рост оборота розничной торговли республики до уровня 106,1% к показателям 2017 года.

В прошлом году изменилась структура торговли республики. С 47% до 44% снизилась доля продовольственных товаров, при этом выросла доля товаров длительного потребления. Растет объем продаж на розничных рынках, сейчас этот

показатель достиг 7%. При этом сетевая торговля в республике развита слабее, чем в других регионах.

1.1.2 Анализ положения Высокогорского муниципального района в структуре пространственной организации Республики Татарстан.

Административным центром Высокогорского муниципального района Республики Татарстан является поселок железнодорожной станции Высокая Гора с населением 3 тыс. человек. Центром района станция Высокая Гора стала не случайно. Железная дорога и шоссе «Сибирский Тракт» связывали ее с Казанью, дороги делили территорию района на две равные части и Высокая Гора находилась в их центре.

Высокогорский муниципальный район Республики Татарстан расположен в северо-западной части республики и граничит с землями г. Казани, с Зеленодольским, Арским, Атнинским, Пестречинским районами и с землями Республики Марий-Эл. Именно здесь начинается Заказанье, воспетое великим Габдуллой Тукаем.

Мы живем в одном из 43 административных районов Республики Татарстан – Высокогорском. Его площадь составляет 1574,78 кв.км. Официальной датой образования Высокогорского района считается 25 января 1935 года. Наш район – один из самых крупных в Республике Татарстан по площади и численности населения. На его территории действуют 25 советов сельских поселений, которые объединяют 123 населенных пунктов. Здесь живут в мире и согласии 43,6 тыс. человек разных национальностей: 64% татар, 34% русских и 2% – представители других национальностей. Высокогорский район Республики Татарстан известен как один из старейших культурных и духовных районов Среднего Поволжья. Именно в этих краях в XII – XIV веках находился легендарный «Иске-Казан», на месте которого ныне находится археологический музей-заповедник.

Высокогорский муниципальный район находится в 10-15-ти минутной доступности от города Казань по региональной и федеральной сети автомобильных дорог.

Высокогорский район, как и вся Республика Татарстан располагает в области умеренно-континентального климата умеренного климатического пояса. В целом климат можно характеризовать как умеренно-континентальный с теплым летом и умеренно-холодной зимой. Основные климатические характеристики выглядят следующим образом:

средняя температура июля: 18,5° – 19,5°

средняя температура января: -14,5° – -13,5°

осадки летнего времени года: 320 – 340 мм

осадки зимнего времени года: 160 – 180 мм

годовая сумма осадков: 460 – 520 мм

высота снежного покрова: 35 – 50 см

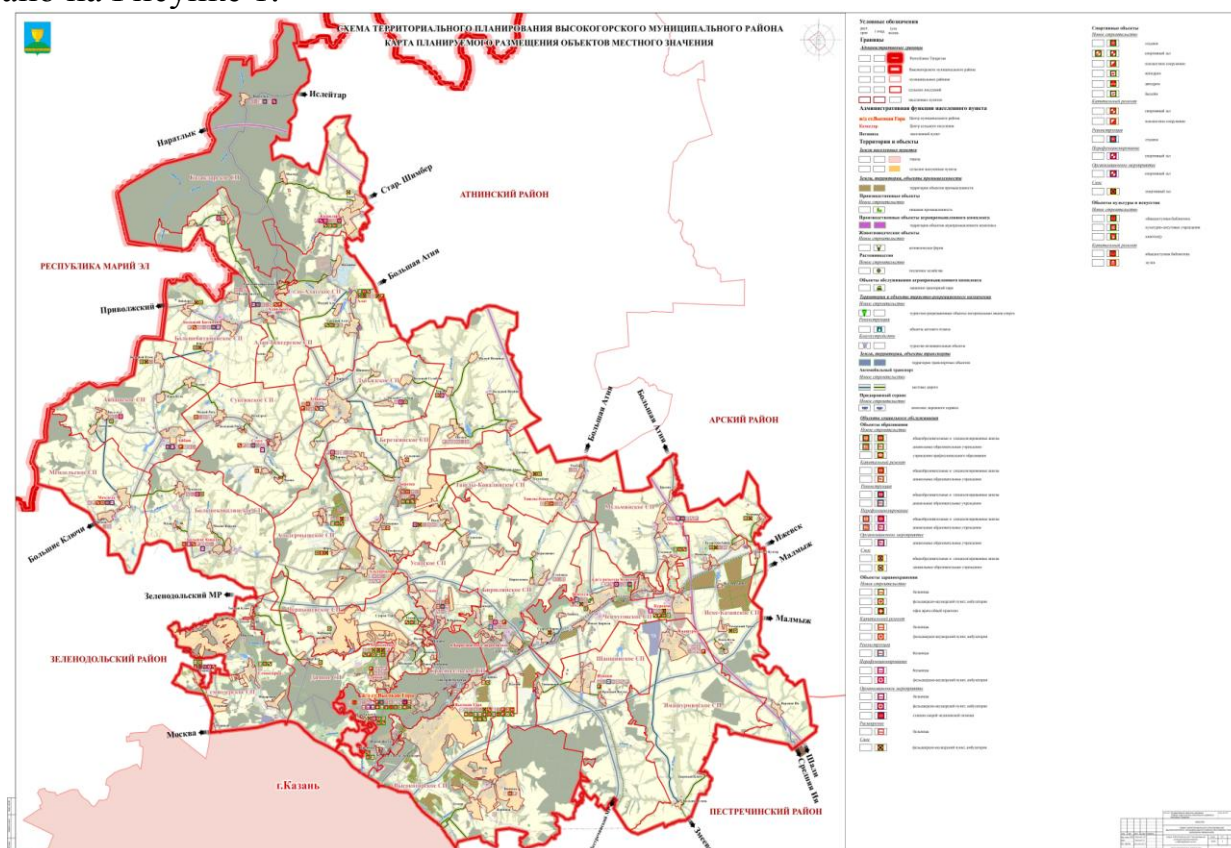
преобладающее направление ветров: западный, северо-западный.

Внутренние воды территории – это реки, озера, подземные воды, болота, ледники. В нашем районе наиболее важную роль в водоснабжении населения и хозяйства играют реки, озера и подземные воды.

Наиболее крупные реки Высокогорского района – Казанка и Ашит с притоками. Казанка берет начало в Арском районе Республики Татарстан, в среднем течении протекает через Высокогорский район и впадает в реку Волга в черте г. Казани. Ашит берет начало в Атнинском районе Республики Татарстан и на границе Высокогорского района Республики Татарстан и Республики Марий-Эл впадает в реку Илеть.

В районе имеется 138 озер. Наиболее крупными являются Карасиное, Кара-Куль, Мочальное. Все эти озера имеют статус памятников природы. Их некоторые характеристики приведены в таблице.

Расположение Высокогорского района на территории Республики Татарстан показано на Рисунке 1.



В Высокогорском районе - 25 сельских поселений, которые включают в себя 86 населенных пунктов - их перечень приведен в Таблице 1.

Таблица 1 - Населенные пункты, входящие в состав территории муниципального образования

№ п/п	Муниципальное образование	Административный центр	Количество населенных пунктов
Сельские поселения			
1	Айбашское сельское поселение	Село Айбаш	6

2	Алан-Бексерское сельское поселение	Село Алан-Бексер	5
3	Альдермышское сельское поселение	Село Альдермыш	3
4	Березкинское сельское поселение	Село Березка	12
5	Большековалинское сельское поселение	Село Большие Ковали	4
6	Большебитаманское сельское поселение	Село Большой Битаман	4
7	Бирюлинское сельское поселение	Поселок Бирюлинского зверосовхоза	6
8	Высокогорское сельское поселение	Село Высокая Гора	7
9	Дачное сельское поселение	Поселок Дачное	2
10	Дубязское сельское поселение	Село Дубязы	6
11	Иске-Казанское сельское поселение	Село Куркачи	7
12	Казакларское сельское поселение	Село Казаклар	4
13	Красносельское сельское поселение	Поселок жд станции Высокая Гора	6
14	Куркачинское сельское поселение	Поселок жд разъезда Куркачи	1
15	Мемдельское сельское поселение	Село Мемдель	2
16	Мульминское сельское поселение	Село Мульма	5
17	Семиозерское сельское поселение	Село Семиозерка	6

18	Село-Алатское сельское поселение	село Алат	4
19	Суксинское сельское поселение	Село Суксу	6
20	Ташлы-Ковалинское сельское поселение	Село Ташлы-Ковали	5
21	Усадское сельское поселение	Село Усады	7

22	Чепчуговское сельское поселение	Село Чепчуги	4
23	Чернышевское сельское поселение	Деревня Чернышевка	6
24	Шапшинское сельское поселение	Село Шапши	3
25	Ямашурминское сельское поселение	Село Ямашурма	3

Структуру органов местного самоуправления муниципального района образуют:

- Совет депутатов;
- Глава муниципального района;
- Администрация муниципального образования "Высокогорский район";
- контрольный орган муниципального района;
- иные исполнительные органы местного самоуправления, учреждаемые решением Совета депутатов по представлению Главы муниципального района и обладающие правами юридического лица.

1.1.3 Анализ положения Шапшинского сельского поселения Высокогорского муниципального района Республики Татарстан в структуре пространственной организации Республики Татарстан

Муниципальное образование сельское поселение "Шапшинское" является единым экономическим, историческим, социальным, территориальным образованием, входит в состав муниципального образования "Высокогорский район".

Шапшинское сельское поселение образовано в соответствии с Законом Республики Татарстан от 31.01.2005 N 20-ЗРТ (ред. от 30.12.2014) "Об установлении границ территорий и статусе муниципального образования «Высокогорский муниципальный район» и муниципальных образований в его составе».

В состав Шапшинского сельского поселения в соответствии с этим законом входят: село Шапши (административный центр), деревня Красный Восток, деревня Тимошкино.

Шапшинское сельское поселение граничит на юге с Пестречинским муниципальным районом Республики Татарстан, а также с Высокогорским, Чепчуговским, Ямашурминским, Бирюлинским сельскими поселениями Высокогорского муниципального района.

Общая площадь Шапшинского сельского поселения составляет 7923 га, в т. ч. площадь населенных пунктов 303 га, из них: с.Шапши – 235,7 га, д. Красный Восток – 23,6 га, д.Тимошкино- 43,7 га.

Земли лесного фонда занимают территорию 966,4 га, что составляет около 12,2 % от всей площади сельского поселения (согласно картографическому материалу).

Существующая сеть автомобильных дорог общего пользования Высокогорского муниципального района имеет радиально-хордовую структуру и представлена дорогами регионального и местного значения.

Транспортная связь Шапшинского сельского поселения с другими районами Республики Татарстан в настоящее время осуществляется через региональные автомобильные дороги межмуниципального значения и дороги местного значения.

Можно говорить о довольно выгодном экономико-географическом положении, как в целом Высокогорского района, так и Шапшинского сельского поселения. Находясь на северо-западе Республики Татарстан и южной части Высокогорского района, Шапшинское сельское поселение имеет удобное осуществление транспортных связей с районным центром и другими районами Республики Татарстан и достаточную ресурсную обеспеченность (нерудные полезные ископаемые, лесные, водные и земельные ресурсы).

Расположение Шапшинского сельского поселения на территории Высокогорского муниципального района показано на Рисунке 2.

Рисунок 2 - Расположение Шапшинского сельского поселения на территории Высокогорского муниципального района

сфере транспорта, оценка транспортного спроса

В Шапшинском сельском поселении Высокогорского района Республики Татарстан по состоянию на 1 января 2019 года проживает 1364 человека. Численность сельского населения составляет 100 %.

В Таблице 2 представлено распределение населения сельского поселения по населенным пунктам на 01.01.2019 года.

Таблица 2 - Численность населения по населенным пунктам

№ п/п	Населенный пункт	Численность населения, чел.
1	село Шапши	1271
2	д.Красный Восток	68
3	д. Тимошкино	25

Как видно из таблицы, самым крупным населенным пунктом поселения является Шапши, где проживает большая часть населения - 93%.

Среди 25 сельских поселений Высокогорского муниципального района Шапшинское занимает 10 место по численности населения.

Основные причины смертности населения в трудоспособном возрасте (как мужчин, так и женщин) - несчастные случаи, отравления, травмы. Причинами миграционного оттока населения являются проблемы экономического и социального характера. К первым относятся нехватка рабочих мест. Ко вторым относятся проблемы, обусловленные низким качеством жизни населения, уровнем благоустройства населенных пунктов.

Отток населения также обусловлен тем, что жители, особенно молодого возраста, после получения специальности не спешат домой, где нет возможности получить хорошо оплачиваемую работу, жилье. Район является малоперспективным, и в соответствии с экономическими моделями развития сокращается по численности постоянного населения, обеспечивая рост наиболее экономически развитым регионам. Для изменения ситуации необходимо повышение инвестиционной привлекательности сельского поселения.

Основным инструментом стабилизации численности населения остается создание условий для прекращения оттока населения и для усиления миграционного притока населения. При этом, учитывая соразмерность происходящих естественных процессов и миграционную подвижность, привлечение и сохранение на территории сельского поселения молодых поколений сможет только способствовать некоторому сохранению трудовых ресурсов и возобновлению демографического потенциала на отдаленную перспективу.

Для улучшения демографической ситуации в муниципальном образовании необходимо проведение целого комплекса социально-экономических мероприятий, которые будут направлены на разные аспекты, определяющие демографическое развитие, такие как сокращение общего уровня смертности (в том числе и от

социально-значимых заболеваний и внешних причин), укрепление репродуктивного здоровья населения, здоровья детей и подростков, сокращение уровня материнской и младенческой смертности, сохранение и укрепление здоровья населения, увеличение продолжительности жизни, создание условий для ведения здорового образа жизни, повышение уровня рождаемости, укрепление института семьи, возрождение и сохранение традиций крепких семейных отношений, поддержку материнства и детства, улучшение миграционной ситуации.

1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

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

Транспортная инфраструктура Шапшинского сельского поселения является составляющей инфраструктуры Высокогорского района Республики Татарстан, 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.

Транспортная связь Шапшинского сельского поселения с другими поселениями и районами Республики Татарстан в настоящее время осуществляется через автомобильную дорогу регионального значения «Казань-Малмыж-Шапши» и автомобильные дороги местного значения «Тимошкино-Шапши», «Шапши-Красный Восток».

Автодорога " Казань-Малмыж-Шапши" (V категории) на всем протяжении имеет асфальтобетонное покрытие. Протяженность дороги в границах поселения 3,0 км.

Подъезд к деревне Красный Восток (IV категории). Протяженность дороги 3,3 км с асфальтощебеночным покрытием;

Подъезд к деревне Тимошкино (IV категории). Протяженность дороги 4,0 км с грунтовым покрытием;

В Шапшинском СП располагается 1 мостовое сооружение.

На территории Шапшинского СП не функционирует ни одного АЗС.

1.4 Характеристика сети дорог Шапшинского сельского поселения, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств)

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры Шапшинского сельского поселения. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, населенные пункты поселения с районным центром, обеспечивают жизнедеятельность всех населенных пунктов поселения, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От уровня развития сети

автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста поселения, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения.

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

Развитие экономики Шапшинского поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Улично-дорожная сеть запроектирована в увязке с существующими улицами и дорогами. Рельефом, инженерными сетями, связывает жилые территории с общественными центрами, производственными территориями и обеспечивает выход на внешние магистрали.

Улично-дорожная сеть формируется, как целостная непрерывная система, взаимосвязанная с сетью транспортных магистралей района расселения, с учетом функционального назначения улиц и дорог. Структура сети определяется общей планировочной структурой и размерами муниципального образования, взаиморасположением его част

В Шапшинском сельском поселении большая часть улиц населенных пунктов и дорог местного и межмуниципального значения находятся в неудовлетворительном состоянии.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Шапшинского сельского поселения, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования местного значения важно для поселения. Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности,

шероховатости, прочности и т.д. Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков не до ремонта. 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 Шапшинского сельского поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете Шапшинского сельского поселения эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц в жилых населенных пунктах.

По территории Шапшинского сельского поселения проходят автодороги регионального значения общей протяженностью 3,0 км.

Протяженность автодорог общего пользования местного значения, находящихся на территории Шапшинского сельского поселения, составляет 25,4 км.

Основные местные автомобильные дороги выполняют связующие функции между улицами и отдельными объектами населенных пунктов Шапшинского сельского поселения.

Интенсивность движения на автодорогах Шапшинского сельского поселения невысокая, составляет менее 50-80 авт./ч. На автодороге «Казань-Малмыж-Шапши» интенсивность транспортного потока может достигать 100 авт./ч.

Автомобильные дороги общего пользования местного значения имеют достаточную пропускную способность.

Степень негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения незначительная.

Серьезным недостатком дорожной сети является недостаточная прочность дорожного покрытия на некоторых участках дорог. Также большой проблемой УДС Шапшинского сельского поселения является фактическое отсутствие тротуаров, что очень сильно осложняет пешее движение в населенных пунктах сельского поселения.

1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченность парковками (парковочными местами)

Уровень автомобилизации Шапшинского сельского поселения сохраняется на уровне 442 автомобиля на 1364 жителей.

Хранение автотранспорта на территории Шапшинского сельского поселения осуществляется на приусадебных участках жителей поселения.

1.6 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. Пассажирский транспорт предназначается для перевозок населения между центрами транспортного тяготения, к которым относятся предприятия, организации, культурные, спортивные, бытовые и другие учреждения.

На территории Шапшинского сельского поселения движение общественного пассажирского транспорта отсутствует.

1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Пешее передвижение является основным и наиболее распространенным видом передвижения во всех общественных группах в мире. Фактически любой маршрут начинается и заканчивается пешей ходьбой. На некоторых маршрутах ходьба является единственным способом передвижения, независимо от того, идет ли речь о дальних походах или о короткой прогулке в магазин. На других маршрутах человек может проходить пешком один или несколько отрезков пути - например, добираясь пешком до автобусной остановки и от нее и проезжая на автобусе какое-то расстояние между этими двумя пешеходными участками.

Пешеходное движение осуществляется, в основном, по пешеходным дорожкам (тротуарам), в местах с их отсутствием - по проезжим частям улиц, что приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий. В зоне частной жилой застройки, а также в местах, где отсутствует асфальтобетонное покрытие, тротуары для движения пешеходов не оборудованы.

В населенных пунктах Шапшинского сельского поселения присутствует проблема с организацией пешеходного движения, в связи с низким качеством или полным отсутствием тротуарами в их пределах.

Велосипедное движение, как и пешеходное, обладает теми же преимуществами, но позволяет перемещаться на более дальние дистанции. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

1.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств

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

В Шапшинском сельском поселении основной маршрут движения грузового транспорта проходит по региональным автодорогам, проходящим через территорию поселения в чертах населенных пунктов.

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

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

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

1.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения

Всесторонний анализ данных о ДТП является одной из наиболее важных составляющих частей работы по организации и обеспечению безопасности дорожного движения.

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

Увеличение парка транспортных средств при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог привели к ухудшению условий движения. Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах населенных пунктов и автомобильных дорогах поселения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

Анализ статистики аварийности в Шапшинском сельском поселении показывает, что на территории поселения не произошло ни одного дорожно-транспортного происшествия в 2018 году. За последние годы очагов аварийности и мест концентрации ДТП обнаружено не было.

В перспективе в связи увеличения количества личного автотранспорта у жителей и несовершенства технических средств организации дорожного движения возможно ухудшение ситуации

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 муниципальной программы в Шапшинском сельском поселении на аварийно-опасных участках необходимо установить дорожные знаки. 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 муниципальной программы.

Реализация муниципальной программы позволит:

- установить необходимые виды и объемы дорожных работ;
- обеспечить безопасность дорожного движения;
- сформировать расходные обязательства по задачам, сконцентрировав финансовые ресурсы на реализации приоритетных задач.

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

Современное экологическое состояние территории определяется воздействием локальных источников загрязнения на компоненты природной среды, трансграничным переносом загрязняющих веществ воздушным путем с прилегающих территорий, а также от климатических особенностей, определяющих условия рассеивания и вымывания примесей. Состояние воздушного бассейна является одним из основных экологических факторов, определяющих экологическую ситуацию и условия проживания населения. Уровень загрязнения атмосферы на территории муниципального образования определяется природно-климатическими показателями, выбросами от передвижных источников (транспорт) и стационарных (промышленные и инженерные объекты).

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды. Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты. Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума) - окись углерода (угарный газ) - опасен для

человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность является носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скармливание травы животным.

Негативное влияние транспорта на окружающую среду состоит в том, что для его функционирования необходимо топливо, которое само по себе токсично; при работе разных двигателей поглощается кислород и выделяются выхлопные газы, многие из которых отрицательно влияют на природу. Нерациональное использование веществ, применяемых при уходе за двигателями, также загрязняет внешнюю среду. Работа транспорта сопровождается шумом, вибрациями, излучением электромагнитных колебаний, тепловым загрязнением среды обитания. При движении машин по грунтовым дорогам нарушается поверхностный слой почвы, возникает запыление и т.д. При эксплуатации транспортных средств выделяются газообразные (оксиды серы, азота, угарный газ, различные углеводороды, продукты неполного сгорания и разложения топлива переменного состава), парообразные (тетраэтилсвинец и другие вещества), жидкие (сточные воды переменного состава) и твердые (золы) загрязняющие вещества. Транспортные средства, работающие на бензиновых двигателях, сильно загрязняют среду угарным газом, тетраэтилсвинцом, оксидами азота и углеводородами. Транспортные средства, работающие на дизельных двигателях, в меньшей степени загрязняют среду СО, но в большей — оксидами серы и азота.

На прилегающей к автомобильным дорогам территории вода, почва и растительность является носителями ряда канцерогенных веществ, а местность - опасной зоной, где недопустимо выращивание овощей, фруктов и скармливание травы животным. По мере удаления от автомагистралей, концентрация канцерогенных веществ снижается. В связи со сложившейся транспортной схемой иногородний транзитный транспорт, в том числе грузовой, к месту назначения следует через территорию сельского поселения. На территории поселения отсутствуют подземные и надземные переходы для пешеходов через автомобильные дороги, перекрестки исполнены в одном уровне, что влечет за собой изменение динамики движения автомобильного транспорта и, как следствие, увеличение расхода топлива и выбросов вредных веществ в окружающую среду. Увеличению количества взвешенной в воздухе и осевшей на поверхности пыли способствует повышенный абразивный износ асфальтового покрытия автомобильных дорог вследствие использования в холодный период ошипованных шин.

На территории муниципального образования значительная часть личных автомобилей размещается на приусадебных участках.

Вредное воздействие на зеленые насаждения оказывает химический способ удаления снега и льда с дорожных покрытий при помощи хлористых, как в результате прямого контакта, так и через почву. Прямой контакт возможен при удалении засоленного снега на обочины и разделительную полосу, где расположены насаждения. Засоление почв, происходящее в результате просачивания рассола в зоны расположения кустарников. Вред, наносимый растительности, особенно

заметен в местах застоя воды на поверхности. В стоках с проезжей части автомобильных дорог содержатся взвешенные частицы, нефтепродукты, тяжелые металлы (свинец, кадмий и др.) и хлориды, которые в зимний период применяются для борьбы с гололедом, а также сажевые частицы, образующиеся в результате износа автомобильных шин на дорогах. Рост числа автомобилей ведет к пропорциональному увеличению отходов их эксплуатации. Основными отходами автотранспорта являются кузова автомобиля (сталь), автомобильные шины, аккумуляторы (свинец), обшивка салона (пластмасса), эксплуатационные жидкости и др.

Стационарные посты наблюдения на автомагистралях поселения отсутствуют.

1.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Шапшинского сельского поселения Высокогорского района Республики Татарстан

В соответствии с планами территориального и стратегического развития планируются следующие мероприятия:

Генеральным планом Шапшинского сельского поселения не планируется реконструкция существующих дорог и улиц, предусматривается их благоустройство с усовершенствованием покрытия, локальные мероприятия при устройстве транспортных развязок и примыканий.

Особое внимание при проведении реконструкции улично-дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения.

Для обслуживания парка автомобилей предусмотрено расширить сеть предприятий автосервиса.

1.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Шапшинского сельского поселения

Основой функционирования всей транспортной системы является нормативно-правовая база, соответствующая, установленным принципам транспортного обслуживания жителей Шапшинского сельского поселения

На сегодняшний день нормативно-правовая база, необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения, развита недостаточно. Развитие транспортной инфраструктуры поселения диктует необходимость постоянного совершенствования нормативно-правовой базы, а качественная проработка документации позволит исключить риски, связанные с обращениями в судебные инстанции, контрольно-надзорные органы.

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

- Градостроительным кодексом Российской Федерации;
- Градостроительным кодексом Республики Татарстан;
- Федеральным законом от 08.11.2007 г. N 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" ;
- Федеральным законом от 10.12.1995 г. N 196-ФЗ "О безопасности дорожного

движения";

- Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 г. N 1090 "О правилах дорожного движения";

- Схема территориального планирования Республики Татарстан (с изм. и доп., вступающими в силу с 01.01.2019) утверждена Постановлением Кабинета Министров от 21.02.2011 г. N 134 (ред. от 15.12.2018)

- Государственной программой Республики Татарстан "Развитие транспортной системы республики Татарстан на 2014-2022 годы",

- Генеральным планом Шапшинского сельского поселения Высокогорского муниципального района Республики Татарстан.

1.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Транспортная инфраструктура Шапшинского сельского поселения Высокогорского муниципального района Республики Татарстан материально обеспечивается за счет финансирования и субсидий на содержание, капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения Шапшинского сельского поселения со стороны Администрации Высокогорского района.

ГЛАВА II. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Шапшинского сельского поселения

2.1 Прогноз социально-экономического развития

Анализ демографической ситуации является одной из важнейших составляющих оценки тенденций экономического роста территории, так как успех дальнейшего экономического развития определяется ролью человека как главной производительной силой общества, возможностью реализации его трудовых способностей. Зная численность населения, его возрастной, половой и национальный состав на определенный период, можно прогнозировать численность и структуру занятого населения, объемы жилой застройки и социально-бытовой сферы.

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

- транспортная доступность населенных пунктов поселения недостаточно высокая;

- объекты производства располагаются вблизи места концентрации проживания населения, что облегчает основной вид корреспонденций - трудовых.

По причине высокого уровня урбанизации по стране, на большей части территории Республики Татарстан, на протяжении нескольких лет сохраняется естественная убыль населения.

В настоящее время объем жилищного фонда Шапшинского сельского поселения составляет 28700 кв. м общей жилой площади.

Все мероприятия по развитию жилищной инфраструктуры в генеральном плане Шапшинского сельского поселения предусмотрены в соответствии с расчетами и

мероприятиями Схемы территориального планирования Высокогорского муниципального района.

Площадки нового жилищного строительства имеются в населенных пунктах : с.Шапши. Новое жилищное строительство и замена ветхого жилья будет осуществляться силами застройщиков, в т. ч. с использованием различных схем финансирования (средства застройщиков, ипотека, в т. ч. социальная ипотека, субсидии льготным категориям застройщиков, программы по закреплению на селе молодых специалистов и т.д.).

Прогноз демографической ситуации на 2028 по населенным пунктам Шапшинского сельского поселения представлен в Таблице 3.

Таблица 3 - Прогноз демографической ситуации на 2028 год по населенным пунктам Шапшинского сельского поселения

№ п/п	Населенный пункт	2012 год	2028 год
1	Село Шапши	1094	2000
2	д.Красный Восток	53	100
3	д. Тимошкино	10	300

2.2 Прогноз развития транспортной инфраструктуры Высокогорского района

Транспортная инфраструктура должна обеспечить комфортную доступность территорий населенных пунктов, безопасность и надежность внутренних и внешних транспортных связей в условиях прогнозируемого роста подвижности населения и объемов пассажирских и грузовых перевозок, жестких экологических требований. Эти задачи требуют развития единой транспортной системы, обеспечивающей взаимодействие, взаимодополняемость индивидуального и общественного транспорта.

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

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

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

Согласно нормативно-правовой базе, касаемо транспортной инфраструктуры поселения, мероприятия по развитию железнодорожного, воздушного и водного видов транспорта не планируются.

Автомобильный транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры Шапшинского сельского 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.

Строительство новых автодорог федерального значения не планируется.

Планируется продолжать проводить конкурсы на пассажирские перевозки для изучения спроса населения.

Исходя из общего количества легковых автомобилей и нормативных требований, допускается строительство комплекса из АЗС и СТО.

2.3 Прогноз развития улично-дорожной сети

Предлагаемая проектом транспортная инфраструктура включает в себя сооружения внешнего и внутреннего транспорта, классификацию улично-дорожной сети, размещение стоянок транспорта. На прогнозный период не предусмотрено мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального и регионального значения.

2.4 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного развития, потребности в парковочном пространстве

По данным агентства "Автостат", на 1 июля 2016 года уровень автомобилизации в России достиг показателя 285 автомобилей на 1000 жителей.

Прогноз уровня автомобилизации на расчетный срок - 2028 г. по Высокогорскому району представлен в Таблице 4.

Таблица 4 - Значения уровней автомобилизации в 2010 - 2035 гг.

	2010 г.	2015 г.	2020 г.	2028-2035 гг.
Уровень автомобилизации Шапшинского сельского поселения, авт./1000 чел.	0,23	0,26	0,28	0,35

Ожидается, что на расчетный срок, возможно, будет увеличена сумма инвестиций в экономику и улучшение местной инфраструктуры, что может привести к росту благосостояния граждан, то количество легковых автомобилей в городе должно увеличиться. Следовательно, уровень автомобилизации на расчетный срок может достигнуть 300 автомобилей на 1000 жителей.

Таким образом, в перспективе количество ТС, используемое жителями поселения, будет расти.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а также для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. К основным параметрам дорожного движения относятся: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зеленый сигнал, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся

интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зеленого сигнала в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости. В сельском поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

2.5 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Капитальный ремонт, ремонт и содержание существующей улично-дорожной сети Шапшинского сельского поселения позволит поддерживать проезжую часть улиц и автомобильных дорог в соответствии с действующими нормами и тем самым снизить аварийность.

В сельском поселении за 2018 год было зарегистрировано 2 дорожно-транспортного происшествия.

Очагов аварийности и мест концентрации ДТП на территории поселения не существует.

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 населенных пунктов Шапшинского сельского поселения;
- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
- повышение уровня организации дорожного движения за счет разработки комплексных схем и проектов организации дорожного движения и реализации предусматриваемых ими мероприятий.

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

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

Прогнозируется повышение на расчетный срок уровня автомобилизации, вследствие чего количество легковых автомобилей в сельском поселении будет неуклонно расти. Указанная динамика позволяет утверждать, что автомобильный транспорт по-прежнему останется основным источником загрязнения экосистемы поселения.

На планируемый период не ожидается развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта.

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:

- при строительстве новых жилых домов и новых улиц осуществлять важные экологические мероприятия (создание санитарно-защитной зоны от дороги до жилых построек, полосы зеленых насаждений);

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

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

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

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

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

ГЛАВА III. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры, с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

3.1 Показатели, характеризующие существующее состояние транспортной инфраструктуры или состояние транспортной инфраструктуры в период реализации Программы

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

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

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту капитальному ремонту и зависит

напрямую от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожной комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. Поэтому в Программе выбирается вариант качественного содержания и капитального ремонта дорог, в соответствии с которым используются следующие целевые индикаторы и показатели:

- протяженность дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием (км);
- протяженность тротуаров, соответствующих требованиям ГОСТ и СНиП;
- доля протяженности дорожной сети сельского поселения, соответствующей нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию (%);
- количество зарегистрированных ДТП;
- количество новых оборудованных машино-мест.

3.2 Проведение укрупненной оценки принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Шапшинского сельского поселения 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), 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 и стран Запада.

Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). На территории сельского 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 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 реконструкцию автомобильных дорог общего пользования регионального и местного значения, прокладку улиц и проездов в формируемых зонах перспективного индивидуального жилищного строительства, проектирование и строительство объектов автомобильного сервиса, а также капитальный ремонт дорог, по которым осуществляется движение общественного транспорта. Из изложенного следует, что наиболее оптимальным вариантом, гарантирующим наиболее полное использование возможностей транспортной инфраструктуры и максимальное удовлетворение потребностей населения, является Вариант 3. Без развития транспортной инфраструктуры в зонах перспективной жилой застройки будет нарастать дисбаланс транспортного спроса и транспортного предложения.

ГЛАВА IV. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

4.1 Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта

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 местного и регионального бюджетов, а также внебюджетные средства:

1. Установка дорожных знаков улично-дорожной сети
2. Освещение автомобильных дорог
3. Ремонт автомобильной дороги (устройство щебеночного покрытия,
4. Ремонт автомобильной дороги (устройство асфальтобетонного покрытия)

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в сельском поселении, проектированию и строительству тротуаров, 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 Шапшинского сельского поселения по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан.

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

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

4.2 Мероприятия по развитию автомобильного пассажирского транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов

Создание транспортно-пересадочных узлов не планируется. Мероприятия по развитию автомобильного пассажирского транспорта общего пользования могут быть уместны лишь при наличии достаточного спроса со стороны населения, что обуславливает проведение периодических социологических исследований для изучения общественного мнения в области транспорта.

4.3 Развитие инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

Мероприятия по строительству и проектированию объектов дорожного сервиса планируются на долгосрочную перспективу, возможно строительство комплекса из АЗС и СТО на территории сельского поселения. Хранение автотранспорта на территории поселения осуществляется на приусадебных участках жителей поселения. В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учетом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения.

Иные мероприятия на территории поселения на расчетный срок не планируются.

4.4 Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Строительство тротуаров не запланировано

Мероприятия по развитию инфраструктуры велосипедного передвижения на расчетный срок не планируются.

4.5 Развитие 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.

4.6 Развитие сети дорог Шапшинского сельского поселения Высокогорского муниципального района Республики Татарстан

В целях развития сети дорог поселения планируется ряд мероприятий.

1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения. Реализация данных мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог в соответствии с нормативными требованиями.

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

3. Мероприятия по реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения. Мероприятия направлены на развитие дорожной сети сельского поселения.

4. Мероприятия по строительству автомобильных дорог общего пользования местного значения. Мероприятия направлены на развитие дорожной сети сельского поселения.

ГЛАВА V. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Финансирование программы осуществляется за счет средств местного и регионального бюджетов и внебюджетных средств. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом Шапшинского сельского поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет 20000 тыс. рублей. Информация о расходах на реализацию программы представлена в Таблице 5.1 - по годам и в Таблице 5.2 – по источникам финансирования.

Таблица 5.1 - Оценка объемов финансирования мероприятий

N п/п	Наименование мероприятия	Объем финансирования, тыс. руб.					
		2019	2020	2021	2022	2023	2024 - 2028
1	Строительство (асфальтирование) и реконструкция дорог общего пользования местного значения (в т.ч. тротуаров)	1000	1400	1400	1400	1800	7000
2	Ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения	450	520	500	500	580	2200
3	Создание новых машино-мест	0	0	0	0	0	0
4	Устройство линий наружного электроосвещения	50	80	100	100	120	800
5	Строительство мостовых сооружений	0	0	0	0	0	0
6	Мероприятия по усовершенствованию посадочных пунктов	0	0	0	0	0	0

Таблица 5.2 - Оценка источников финансирования мероприятий

N п/п	Наименование	Источники финансирования, тыс. руб.			
		Местный бюджет	Региональный бюджет	ВБС	Всего
1	Общий объем инвестиций на 2019-2023 годы	1000	4500	4500	10000
2	Общий объем инвестиций на 2023-2028 годы	1000	4500	4500	10000
Всего		2000	9000	9000	20000

ГЛАВА VI. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной

инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

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

Критериями оценки являются:

- эффективность;
- результативность;
- финансовое исполнение.

Значения показателей, отраженных в цели проекта, по годам реализации проекта и на перспективу до 2028 года приведены в Таблице 6.

Таблица 6 - Целевые индикаторы и показатели проекта

N п/п	Показатель	Ед. изм.	Баз. знач	Период, год					
				2019	2020	2021	2022	2023	2024 - 2028
1	Протяженность дорог общего пользования местного значения с асфальтобетонным покрытием	км	17,5	0,5	1,0	1,0	1,0	1,5	5,0
2	Количество новых оборудованных машино-мест	шт.	0	0	0	0	0	0	0
3	Доля протяженности дорожной сети сельского поселения, соответствующей нормативным требованиям	%	55	56	58	58	58	60	71
4	Количество ДТП на территории сельского поселения	шт.	1	2	1	0	0	0	0

ГЛАВА VII. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности

в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

В рамках реализации настоящей Программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структуры управления и взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. Нормативно-правовая база для Программы сформирована.