



11.11.2020г

№ 13

ПОСТАНОВЛЕНИЕ КАРАР

О внесении изменений в постановление от 02.04.2018г. № 3 «О муниципальной программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Макаровского сельского поселения Лаишевского муниципального района РТ на 2018-2030годы».

В соответствии Федеральными законами от 6 октября 2003 года N 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 Макаровского сельского поселения, Исполнительный комитет Макаровского сельского поселения Лаишевского муниципального района Республики Татарстан постановляет:

1. Внести изменения в постановление Макаровского сельского поселения от 02.04.2018г. № 3 «О муниципальной программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Макаровского сельского поселения Лаишевского муниципального района РТ на 2018-2030годы» согласно приложению.

2. Обнародовать настоящее решение путем размещения его на информационных стендах сельского поселения, на официальном сайте Лаишевского муниципального района <http://laishevo.tatarstan.ru> в разделе сельские поселения и на официальный портале правовой информации Республики Татарстан <http://pravo.tatarstan.ru/>.

3. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

Руководитель Исполнительного комитета
Макаровского сельского поселения

В.В.Кормачев

Приложение
к постановлению
Исполнительного комитета
Макаровского сельского поселения
Лаишевского муниципального района
Республики Татарстан
От 11.11.2020 №13

О внесении изменений в постановление от 02.04.2018г. № 3 «О муниципальной программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Макаровского сельского поселения Лаишевского муниципального района РТ на 2018-2030годы».

**Паспорт программы комплексного развития транспортной
инфраструктуры Макаровского сельского поселения Лаишевского
муниципального района Республики Татарстан**

ГЛАВА I. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Макаровского сельского поселения Лаишевского муниципального района Республики Татарстан

1.1 Анализ положения Республики Татарстан в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Лаишевского муниципального района в структуре пространственной организации Республики Татарстан, анализ положения Макаровского 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 Лаишевского муниципального района в структуре пространственной организации Республики Татарстан

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

1.2 Социально-экономическая характеристика Макаровского сельского поселения Лаишевского 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 Макаровского 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 Макаровского сельского поселения Лаишевского муниципального района Республики Татарстан

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

1.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

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

2.1 Прогноз социально-экономического развития

2.2 Прогноз развития транспортной инфраструктуры Лаишевского муниципального 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 Макаровского сельского поселения Лаишевского 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 МАКАРОВСКОГО
СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ЛАИШЕВСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО
РАЙОНА РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН НА 2018-2030 ГОДЫ**

Наименование Программы	Муниципальная программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Макаровского сельского поселения Лаишевского муниципального района Республики Татарстан на 2018-2030 годы» (далее - Программа)
Основание для разработки Программы	<p>- федеральный закон от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;</p> <p>- федеральный закон от 29.12.2014 № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;</p> <p>- постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;</p> <p>- генеральный план Макаровского сельского поселения Лаишевского муниципального района Республики Татарстан»;</p> <p>- устав Макаровского сельского поселения Лаишевского муниципального района Республики Татарстан</p>
Муниципальный заказчик Программы	Исполнительный комитет Макаровского сельского поселения Лаишевского муниципального района Республики Татарстан
Координатор Программы	Исполнительный комитет Лаишевского муниципального района Республики Татарстан
Основные разработчики Программы	Исполнительный комитет Макаровского сельского поселения Лаишевского муниципального района Республики Татарстан

<p>Цель и задачи Программы</p>	<p>Цель Программы:</p> <ul style="list-style-type: none">- разработка и реализация перечня мероприятий по строительству, ремонту и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, включая мероприятия, предусмотренные государственными и муниципальными программами, планом и программой комплексного социально-экономического развития территории. <p>Задачи Программы:</p> <ul style="list-style-type: none">- обеспечение более комфортных условий проживания населения Макаровского сельского поселения Лаишевского муниципального района Республики Татарстан;- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в Макаровском сельском поселении Лаишевского муниципального района Республики Татарстан;- обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности;- создание безопасных условий передвижения жителей и транспортных средств по улично-дорожной сети в Макаровском сельском поселении Лаишевского муниципального района Республики Татарстан;- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении;- обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории Макаровского сельского поселения Лаишевского муниципального района Республики Татарстан;
--------------------------------	---

	<p>Татарстан;</p> <p>- повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры на территории Макаровского сельского поселения Лаишевского муниципального района Республики Татарстан.</p>
Сроки и этапы реализации Программы	<p>1 этап: 2018-2022 годы;</p> <p>2 этап: 2023-2030 годы</p>
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов)	<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>
Объемы и источники финансирования Программы	<p>Объем финансирования Программы определяется исходя из проектно-сметной документации и уточняется ежегодно при формировании бюджета на предстоящий год.</p> <p>Источники финансирования:</p> <ul style="list-style-type: none"> - средства бюджета поселения; - средства бюджетов РФ, РТ в случае их выделения; - средства бюджета Лаишевского муниципального района в случае их выделения; - средства по самообложению; - внебюджетные источники

ГЛАВА I. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Макаровского сельского поселения Лаишевского муниципального района

1.1. Анализ положения Республики Татарстан в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Лаишевского муниципального района в структуре пространственной организации Республики Татарстан, анализ положения Макаровского 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 -17 °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. 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 Лаишевского муниципального района в структуре пространственной организации Республики Татарстан.

Лаишевский район — муниципальный район в центральной части Республики Татарстан. Площадь района составляет 2074 кв. км. Численность населения составляет – 43835 человека, из них 56% - русских, 41% - татар, 3% представители других национальностей.

Территория 2094,43 км². Район на севере граничит с территорией республиканской столицы Казани. Район имеет берега рек Волга и Кама к северу от их слияния. Административный центр - г. Лаишево - расположен на берегу реки Кама, находится в 62 км от столицы Татарстана.

Лаишевский муниципальный район граничит:

- на северо-востоке – с Пестречинским муниципальным районом,
- на востоке – с Рыбно-Слободским муниципальным районом,

- на юго-востоке и юге – с Алексеевским и Спасским муниципальными районами,

- на западе – с Камско-Устьинским и Верхнеуслонским муниципальными районами.

Местное самоуправление на территории Лаишевского муниципального района осуществляется 24 муниципальными образованиями (1 городским (Лаишево) и 23 сельскими поселениями (Александровское. Атабаевское, Большекабанское, Габишевское, Державинское, Егорьевское, Кирбинское, Куюковское, Малоелгинское, Макаровское, Матюшинское, Нармонское, Никольское, Орловское, Пелёвское, Песчано-Ковалинское, Рождественское, Сокуровское, Столбищенское, Среднедевятиовское, Татарско-Сараловское, Татарско-Янтыкское, Чирповское), в состав которых входит 69 населённых пунктов (из них 36 сёл, 24 деревни, 8 посёлков и 1 город).

Лаишевский муниципальный район (наряду с Верхнеуслонским, Зеленодольским, Пестречинским, Высокогорским, Атнинским районами и г. Казань) в силу особенностей территориального расположения, специализации и структуры районной экономики является структурной единицей Казанской агломерации - экономического района мощной многоотраслевой промышленности и энергетики.

Основа производственного потенциала Лаишевского муниципального района представлена предприятиями обрабатывающей промышленности, пищевой промышленности, транспорта и сельского хозяйства. Деятельность предприятий района направлена на создание высокоэффективного промышленного комплекса с рациональным составом и структурой. В основу эффективной работы промышленных предприятий заложено проведение реформирования предприятий, направленных на совершенствование системы управления, снижение издержек производства и улучшение финансового состояния предприятий, повышение инвестиционной активности.

Основными предприятиями района являются предприятия группы компаний «Нэфис» - это: ОАО «Казанский жировой комбинат», ОАО «Казанский МЭЗ», ОАО «Нэфис – Биопродукт»; предприятия Группы Компаний «Инвэнт»: ООО «Таткабель», ООО «Таттеплоизоляция», ООО «Инвэнт – Электро», ООО «Дорхан-21 век Казань», международный аэропорт «Казань» и все предприятия, базирующиеся на его территории, завод промышленной электроники ICL КПО ВС, нефтеперекачивающая станция «Ковали» компании Транснефть, птицеводческий комплекс «Ак Барс».

Агропромышленный комплекс Лаишевского муниципального района – значительный сектор экономики муниципального образования. Сельскохозяйственное производство играет существенную роль в деятельности района. В настоящее время в сельском хозяйстве района преобладает производство молока и развитое птицеводство. В состав агропромышленного комплекса района входят 18 сельскохозяйственных предприятий, Лаишевагрохимсервис, УЭООС, ветлечебница, ветлаборатория, семенная инспекция.

Серьезные результаты принесла программа строительства семейных животноводческих ферм. Это направление вызвало у сельчан особый интерес, и как результат – сегодня в районе успешно функционируют.

На сегодняшний день туристско-рекреационная сфера в районе является одной из приоритетных. Благодаря привлекательным для отдыха природным ландшафтам (реки Волга, Кама и Меша, леса зеленой зоны, источник минеральных вод), выгодному транспортному положению (автомобильная дорога федерального значения Казань-Оренбург, аэропорт), богатому историческому потенциалу, Лаишевский муниципальный район сегодня является одним из наиболее посещаемых районов в рекреационных целях жителями г. Казань и близлежащих районов. Наличие уникальных историко-

культурных и особо охраняемых природных территорий объектов определяет перспективность развития в районе туристско-рекреационной деятельности.

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

В Совет Макаровского сельского поселения входят два населенных пункта с.Ташкирмень и д.Макаровка, Население составляет **665** человек, которые проживают в 222 хозяйствах.

192 дачных хозяйств. Поселение газифицировано на 100%.

Площадь населенных пунктов составляет: с.Ташкирмень- 123 га, д. Макаровка-60 га.

Трудоспособного населения – 388 чел, пенсионеров - 184, детей- 87, студентов-15, зарегистрированные, но не проживают - 65 человек.

На территории поселения находится средняя школа учащихся -38 Педагогов -12, Обслуживающий персонал -7.

ЗАО «Лаишевский рыбозавод» Ташкирменский рыбоучасток работающих 13 чел.

Сельская библиотека-1, работающих - 1 человек.

СДК –1, работающих 2 человека, ФАП-1, работающих 1 чел.

Необходимыми продовольственными и промышленными товарами обслуживают население Почта России, 5 магазинов.

На территории поселения действует церковь МЕСТНАЯ ПРАВОСЛАВНАЯ РЕЛИГИОЗНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПРИХОД ЦЕРКВИ КАЗАНСКИХ СВЯТЫХ С. ТАШКИРМЕНЬ ЛАИШЕВСКОГО РАЙОНА РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН КАЗАНСКОЙ ЕПАРХИИ РУССКОЙ ПРАВОСЛАВНОЙ ЦЕРКВИ МОСКОВСКИЙ ПАТРИАРХАТ

Имеет 18,7 км водопроводных сетей, 2 водонапорных башни.

В с.Ташкирмень протяжённость дорог -6,07 км.

В д.Макаровка протяженность дорог- 4,07км..

Документом территориального планирования является генеральный план Макаровского сельского поселения, который, исходя из совокупности социальных, экономических, экологических и иных факторов, комплексно решает задачи обеспечения инфраструктуры

Одним из показателей, характеризующих уровень и качество жизни, является показатель обеспеченности населения жильем (квадратных метров общей площади на одного жителя).

Документом территориального планирования является генеральный план Макаровского сельского поселения Лаишевского муниципального района Республики Татарстан, который, исходя из совокупности социальных, экономических, экологических и иных факторов, комплексно решает задачи обеспечения инфраструктуры.

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

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

Транспортная инфраструктура Макаровского сельского поселения является составляющей инфраструктуры Лаишевского 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.

Перечень дорог в разрезе улиц с указанием протяженностей и видов покрытия утвержден постановлением Макаровского сельского поселения Лаишевского муниципального района Республики Татарстан от 06.04.2017 № 4 и представлен в таблице 1.

Автобусные пассажирские перевозки осуществляются по дороге территориального значения «Казань-Лаишево», находящейся на балансе ГКУ «Главтатдортранс».

Железнодорожный, воздушный и водный транспорт отсутствует.

Таблица 1

№ п/п	Наименование поселения, населенного пункта, дороги, улицы	Всего о (км)	Протяженность, км.				идентификационные номера	категория дороги
			Ц/б	А/б	Щеб. грав.	Грунт.		
1	Макаровское сельское поселение с.Ташкирмень, ул.Молодежная	0,53			0,53		92-234-836-ОП- МП-01	5
2	Макаровское сельское поселение, с.Ташкирмень ул.Верхняя	1,83		1,63			92-234-836-ОП- МП-02	5
3	Макаровское сельское поселение, с.Ташкирмень ул.Верхняя				0,05		92-234-836-ОП- МП-17	5
4	Макаровское сельское поселение, с.Ташкирмень ул.Верхняя					0,15	92-234-836-ОП- МП-18	5
5	Макаровское сельское поселение, с.Ташкирмень ул.Мира	0,98			0,98		92-234-8364-ОП- МП-03	5

6	Макаровское сельское поселение, с.Ташкирмень ул.Солнечная	0,84		0,45			92-234-836-ОП- МП-04	5
7	Макаровское сельское поселение, с.Ташкирмень ул.Солнечная				0,14		92-234-836-ОП- МП-19	5
8	Макаровское сельское поселение, с.Ташкирмень ул.Солнечная					0,25	92-234-836-ОП- МП-20	5
9	Макаровское сельское поселение, с.Ташкирмень ул.Новая	0,77		0,40			92-234-836-ОП- МП-05	5
10	Макаровское сельское поселение, с.Ташкирмень ул.Новая				0,37		92-234-836-ОП- МП-21	5
11	Макаровское сельское поселение, с.Ташкирмень, переулок ул.Верхняя- Молодежная	0,25		0,10			92-234-836-ОП- МП-06	5
12	Макаровское сельское поселение, с.Ташкирмень				0,15		92-234-836-ОП- МП-22	5

	переулок ул.Верхняя-Молодежная						
13	Макаровское сельское поселение, с.Ташкирмень переулок ул.Верхняя-Молодежная	0,21		0,21		92-234-836-ОП-МП-07	5
14	Макаровское сельское поселение, с.Ташкирмень, переулок ул.Верхняя-Мира			0,28		92-234-836-ОП-МП-08	5
15	Макаровское сельское поселение, с.Ташкирмень переулок ул.Верхняя-Мира	0,35			0,07	92-234-836-ОП-МП-23	5
16	Макаровское сельское поселение, с.Ташкирмень, переулок ул.Мира-Солнечная			0,21		92-234-836-ОП-МП-09	5
17	Макаровское сельское поселение, с.Ташкирмень, переулок ул.Мира-Солнечная	0,31			0,10	92-234-836-ОП-МП-24	5

18	Макаровское сельское поселение, д.Макаровка ул.Садовая	0,77			0,66		92-234-836-ОП- МП-25	5
19	Макаровское сельское поселение, д.Макаровка ул.Садовая					0,12	92-234-836-ОП- МП-25	5
20	Макаровское сельское поселение, д.Макаровка ул.Советская	0,91		0,35			92-234-836-ОП- МП-11	5
21	Макаровское сельское поселение, д.Макаровка ул. Советская				0,41		92-234-836-ОП- МП-26	5
22	Макаровское сельское поселение, д.Макаровка ул. Советская					0,15	92-234-836-ОП- МП-27	5
23	Макаровское сельское поселение, д.Макаровка ул. Набережная	0,48		0,20			92-234-836-ОП- МП-12	5
24	Макаровское сельское поселение, д.Макаровка ул. Набережная				0,05		92-234-836-ОП- МП-28	5
25	Макаровское сельское поселение, д.Макаровка ул. Набережная					0,23	92-234-836-ОП- МП-29	5

26	Макаровское сельское поселение, д.Макаровка, переулок ул.Садовая- Советская	0,90		0,20			92-234-836-ОП- МП-13	5
27	Макаровское сельское поселение, д.Макаровка, переулок ул.Садовая- Советская					0,70	92-234-836-ОП- МП-30	5
28	Макаровское сельское поселение, д.Макаровка, переулок ул.Советская- Набережная	0,63		0,21			92-234-836-ОП- МП-14	5
29	Макаровское сельское поселение, д.Макаровка, переулок ул.Садовая- Советская ул.Советская- Набережная				0,14		92-234-836-ОП- МП-31	5
30	Макаровское сельское поселение, д.Макаровка, переулок ул. ул.Советская- Набережная					0,28	92-234-836-ОП- МП-32	5
31	Макаровское сельское поселение, д.Макаровка, от Моста до ул.Садовая	0,38		0,38			92-234-836-ОП- МП-15	5
	Итого по Макаровскому сельскому поселение	10,1	0,0	4,1	4,0	2,1		

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

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры Макаровского 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 Макаровского сельского поселения, находящиеся в муниципальной собственности сельского поселения.

Развитие экономики Макаровского 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 части.

В Макаровском 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 Макаровского 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 Макаровского 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 Макаровского 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 Макаровского сельского поселения проходят автодороги регионального значения общей протяженностью 5,1 км.

Протяженность автодорог общего пользования местного значения, находящихся на территории Макаровского сельского поселения, составляет 10,1 км.

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

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 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 сельского поселения сохраняется на уровне 171 автомобиля на 665 жителей.

Хранение автотранспорта на территории Макаровского 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 Макаровского сельского поселения проходит движение общественного пассажирского транспорта.

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

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

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.

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 Макаровском 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.

1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Макаровского сельского поселения Лаишевского муниципального района Республики Татарстан

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

Генеральным планом МО СП Макаровского 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 Макаровского сельского поселения

Основой функционирования всей транспортной системы является нормативно-правовая база, соответствующая, установленным принципам транспортного обслуживания жителей Макаровского 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 Макаровского 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 Макаровского сельского поселения Лаишевского муниципального района Республики Татарстан.

1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Транспортная инфраструктура Макаровского сельского поселения Лаишевского муниципального района Республики Татарстан планируется

осуществлять за счет средств бюджета Макаровского сельского поселения Лаишевского муниципального района Республики Татарстан, средств самообложения населения, за счет средств бюджета РТ, РФ и бюджета Лаишевского муниципального района Республики Татарстан в случае их выделения, а также за счет внебюджетных источников средств при их наличии.

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

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

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.).

2.2. Прогноз развития транспортной инфраструктуры Лаишевского муниципального 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.

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, капаемой транспортной инфраструктуры поселения, мероприятия по развитию железнодорожного, воздушного и водного видов транспорта не планируются.

Автомобильный транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры Макаровского 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.

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 Лпишевскому району представлен в Таблице 4.

Таблица 4 - Значения уровней автомобилизации в 2010 - 2027 гг.

2010 г. 2015 г. 2020 г. 2028-2035 г

г . .

Уровень автомобилизации Лаишевского района, авт./1000 чел. 195 198 205 300...

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 автомобиля 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 Макаровского сельского поселения позволит поддерживать проезжую часть улиц и автомобильных дорог в соответствии с действующими нормами и тем самым снизить аварийность.

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 Макаровского 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, скорости 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 Макаровского 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, увеличением 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 сельским поселением 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. 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 Макаровского сельского поселения Лаишевского 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 Макаровского 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 6500,0тыс. 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)	100	195	200	200	1000	
2	Ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования местного	150	150	150	150	150	750

	значения							
3	Создание новых машино-мест	-	-	-	-	-	-	-
4	Устройство линий наружного электроосвещения	-	100	100	100	100	100	2000
5	Строительство мостовых сооружений	-	-	-	-	-	-	-
6	Мероприятия по усовершенствованию посадочных пунктов	-	-	-	-	-	-	-

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 2018-2023 годы	145	850	850	1845
2	Общий объем инвестиций на 2023-2028 годы	150	1800	1800	3750
	Всего	295	2650	2650	5595

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	км	10	4	4	5	6	7	10

	значения	с							
	асфальтобетонным								
	покрытием								
2	Количество	новых шт.	0	0	0	0	0	0	0
	оборудованных машино-мест								
3	Доля	протяженности %	50	50	54	58	62	66	100
	дорожной сети сельского								
	поселения, соответствующей								
	нормативным требованиям								
4	Количество	ДТП на шт.		0	0	0	0	0	0
	территории сельского								
	поселения								

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.